

L'AVENIR DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE :

Plan d'urgence pour la Grande Couronne



François Durovray, Président du Département de l'Essonne
Stéphanie Atger, Députée du Département de l'Essonne
Francis Chouat, Député du Département de l'Essonne
Marie Guévenoux, Députée du Département de l'Essonne
Robin Reda, Député du Département de l'Essonne
Laëtitia Romeiro Dias, Députée du Département de l'Essonne
Cédric Villani, Député du Département de l'Essonne
Laure Darcos, Sénatrice du Département de l'Essonne
Vincent Delahaye, Sénateur du Département de l'Essonne
Jocelyne Guidez, Sénatrice du Département de l'Essonne
Jean-Raymond Hugonet, Sénateur du Département de l'Essonne

Note liminaire

Les déplacements rythment tout autant qu'ils la marquent la vie de nos concitoyens. Vecteur indispensable d'intégration économique, sociale et culturelle, la mobilité est un critère essentiel de la qualité de vie des Franciliens.

Compte-tenu du poids démographique et économique de la Région Île-de-France, de sa complexité géographique et de ses disparités de richesses, les transports y sont plus qu'ailleurs un facteur d'inégalités. À ce titre, ils doivent être au centre des préoccupations de l'ensemble des acteurs publics qui en ont la responsabilité à leurs différents niveaux de compétences.

S'il nous faut saluer les investissements sans précédents réalisés au cours des dernières années, portés en particulier par l'État, la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités (IDFM), ils doivent néanmoins être poursuivis pour que l'ensemble des 12 millions d'habitants de la Grande couronne puissent tous bénéficier

d'une amélioration réelle de leurs conditions de transport. En effet, force est de constater qu'ils sont toujours dans l'attente de solutions aux difficultés de mobilité qu'ils rencontrent au quotidien.

Nous avons la conviction que notre région-capitale ne peut fonctionner durablement avec un système de transport à deux vitesses, que tous ses territoires participent à sa richesse et que tous les habitants, où qu'ils habitent, ont droit à la même attention des pouvoirs publics pour leur offrir une meilleure qualité de vie.

C'est pourquoi, dans une urgence constructive et non partisane, toutes les sensibilités politiques se sont rejointes pour poser les bases d'un grand plan d'investissement pour améliorer les transports de la grande couronne, en apportant des propositions concrètes et réalistes à court terme, ainsi que des pistes de réflexions à moyen terme.



Résumé

• Des conditions de transports difficiles dans la grande couronne et inéquitables en Île-de-France

Premier constat à l'origine de notre démarche, les conditions de déplacements des franciliens sont parmi les plus dures en métropole, alors que l'Île-de-France est la région capitale et qu'elle représente près d'un tiers du PIB national.

Au sein de l'Île-de-France, la **Grande couronne concentre toutes les difficultés en matière de transports** : peu d'emplois y sont localisés donc les distances domicile – travail y sont plus importantes, une offre de transports collectifs insuffisante ou déficiente – malgré les efforts fournis par IDFM sur la modernisation du matériel roulant (Transilien et RER) ou la mise en œuvre du Grand Paris des Bus » -, une dépendance à l'automobile dans des conditions de circulation qui se dégradent d'année en année. Les habitants de la Grande Couronne, pourtant moins aisés financièrement et plus fragiles socialement, sont souvent livrés à eux-mêmes et contraints de consacrer une part très importante de leur budget et de leur temps de vie pour se déplacer.

Ces inégalités sont aujourd'hui devenues insupportables pour nos concitoyens. À cela s'ajoutent les lourdes conséquences de la politique de restrictions d'accès à la capitale menée par la ville de Paris tout comme celles imposées à la circulation routière à l'intérieur du périphérique. Sans remettre en cause l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la Ville de Paris, en agissant de manière unilatérale et sans concertation avec les territoires de Grande couronne, ne mesure pas les effets collatéraux de ses politiques pour les habitants travaillant dans Paris intra-muros. Pour la grande majorité d'entre eux l'usage de la voiture n'est pas un choix, il est subi et représente un coût non négligeable. C'est donc une double peine qui leur est infligée.

Si de réels progrès ont été faits depuis 2015, avec notamment le dézonage du Pass Navigo qui a eu des effets redistributifs vers la Grande couronne, une approche systémique globale est désormais nécessaire pour permettre une politique de déplacements en Île-de-France durable et équitable pour tous. Elle ne peut être pensée et mise en œuvre qu'avec l'ensemble des acteurs territoriaux de l'Île-de-France.

• De la nécessité de poursuivre désormais les investissements à destination de la grande couronne

Deuxième constat: Les investissements réalisés pour améliorer les transports permettent et vont permettre des résultats positifs pour le centre métropolitain, dont le besoin était avéré. Désormais une nouvelle étape doit s'engager afin de répondre aux besoins de mobilité des habitants de la Grande couronne. On ne peut évidemment que se féliciter du plan de relance de l'investissement dans les transports mené par la Région Île-de-France et accompagné par l'État dans le cadre du contrat de plan. On ne peut également que saluer la mise en œuvre du réseau du Grand Paris Express que l'agglomération attendait depuis des dizaines d'années.

Les investissements de la Région et de l'État au cours des dernières années sont sans précédents depuis bien longtemps. Ainsi, la Grande Couronne a concentré près de 40% des investissements de l'actuel CPER contre 25% dans le précédent, correspondant à son poids démographique en Île-de-France.

Une nouvelle étape d'investissements massifs, fléchée vers la grande couronne, doit maintenant être engagée. Il s'agit de prendre en compte une urgence réelle: la Grande Couronne accueille près de la moitié de la croissance de la population de l'Île-de-France. Un tel effort d'accueil n'est soutenable que

si le système de transport de la grande couronne se développe et se modernise en conséquence.

• Un plan Marshall pour répondre à une urgence nationale

À l'heure où un plan de relance inédit est mis en place par le Gouvernement pour éviter la faillite sociale et économique du pays, **ces constats nous conduisent à demander à ce qu'un plan d'investissement massif et spécifique pour les transports en grande couronne soit planifié, sécurisé et acté.**

Il est destiné à la fois à rattraper les retards accumulés au cours des dernières décennies, dont les raisons sont multiples, mais aussi à préparer l'avenir de nos territoires et garantir leur attractivité au sein d'une région en concurrence directe et frontale avec les autres métropoles mondiales. Il s'agit de mettre en œuvre un plan *Marshall* pour répondre au vieillissement inquiétant des infrastructures et des réseaux et développer un système de transport qui réponde équitablement aux besoins de mobilité de l'ensemble des citoyens à l'échelle de la Région. Au-delà des seuls déplacements quotidiens c'est la cohésion sociale du territoire qui est en jeu: la qualité des transports impacte directement la qualité de vie, et une trop large frange de la population de Grande couronne subit le retard accumulé depuis des dizaines d'années dans l'entretien et la modernisation des infrastructures et des réseaux. L'oublier c'est aboutir, comme en 2018, à une profonde crise sociale essentiellement due à l'incompréhension des élites - voire leur mépris - de la façon dont vivent nos concitoyens.

Nous appelons de nos vœux une nouvelle mobilisation de tous ceux qui ont la capacité directe et indirecte d'y contribuer.

• Prendre en compte les spécificités de la grande couronne

Les besoins de la Grande couronne sont immenses et en constante augmentation du fait du dynamisme démographique de nos territoires. Surtout, ils sont **différents** de ceux du centre de l'agglomération. La mobilité en grande couronne est complexe, hétérogène, peu connectée, et confrontée à sa mixité urbaine et rurale, ce qui conduit les habitants de la grande couronne à utiliser majoritairement des modes routiers, coûteux, sans doute encore pour longtemps. À ce titre, nous sommes convaincus que la route recèle d'extraor-

dinaires possibilités d'innovation et peut répondre aux besoins et à l'évolution des usages de mobilité. Il s'agit de créer un système de transport véritablement multimodal, orienté vers l'utilisateur et adapté aux évolutions sociétales. Les moyens à mobiliser dans le court et moyen terme devront reconnaître ces spécificités et ces problématiques comme ils ont pu déjà le faire pour le cœur francilien.

La spécificité de la grande couronne réside également dans le fait qu'elle est irriguée par les axes structurants du réseau routier national. Ce patrimoine doit faire l'objet d'une modernisation et d'une optimisation de sa capacité, qui n'ont pas été réalisées depuis de trop nombreuses années, par son gestionnaire, l'État. Des études ont démontré qu'en mobilisant des moyens financiers acceptables, les marges de manœuvre existent et sont réalistes sur le court et le moyen terme.

• Repenser les modes de financement des transports en Île-de-France

Nous proposons donc de nouvelles solutions pour financer ce plan d'investissement. Des solutions concrètes ont déjà été explorées au travers d'ajustements de dispositifs existants. De nouvelles pistes de financement doivent également être étudiées comme nous le proposons dans ce rapport. Il s'agit maintenant de les mettre en œuvre en trouvant des ressources auprès de tous les acteurs qui bénéficient du système de transport. Il y a urgence pour que les habitants de la grande couronne ne soient plus des usagers des transports de « seconde classe ».



Sommaire

1. Le constat: un besoin d'amplification des investissements pour répondre aux besoins de mobilité des franciliens de Grande Couronne	8
1.1 Les besoins de mobilité augmentent en Île-de-France et se développent sur tout le territoire régional, pas seulement dans le cœur de l'agglomération	8
1.1.1 La démographie dynamique de l'Île-de-France crée des besoins importants de mobilité, particulièrement en Grande couronne	
1.1.2 Des conditions de mobilité très difficiles et éprouvantes pour les franciliens...	
1.1.3 ...renforcées par une politique menée par ville de Paris qui pénalise les habitants hors périphérique	
1.2 Les investissements dans les transports ne se répercutent qu'insuffisamment sur les besoins de la Grande couronne	14
1.2.1 Les transports collectifs franciliens bénéficient d'une relance sans précédent des investissements	
1.2.2 La nécessaire relance des investissements pour la petite couronne ne profite pas encore à la grande couronne	
1.3 Une désynchronisation des investissements en regard de l'augmentation des besoins en Grande couronne	16
1.3.1 Les investissements ne produisent pas encore des effets au quotidien pour les habitants de la grande couronne	
1.3.2 Il faut des investissements dans les transports à la hauteur des enjeux économiques	
1.4 Une dynamique publique à l'œuvre pour répondre à ces besoins de mobilité, mais les limites financières et techniques seront vite atteintes	21
1.4.1 Un effort d'investissement public dans les transports sans précédent	
1.4.2 Des limites techniques et financières qui seront vite atteintes	
1.4.3 Des besoins nouveaux qui appellent des ressources nouvelles	
2. Compléter le système de transport pour qu'il soit performant sur tous les territoires, soutenable du point de vue économique et environnemental	23

2.1 Poursuivre et amplifier l'effort sur les transports	23
2.1.1 Une feuille de route bien définie pour améliorer les transports en Île-de-France	
2.1.2 Mais une liste de projets non financés qui s'allongent	
2.1.3 Pour une nouvelle gouvernance des investissements en Grande Couronne?	
2.2 Repenser le système de transport francilien pour renforcer l'offre de mobilités dans les territoires isolés des transports collectifs	29
2.2.1 La route est une infrastructure d'avenir pouvant absorber des modes de transport durables, qu'il faut optimiser afin de répondre ainsi à la saturation des axes	
2.2.2 La multimodalité doit être naturelle pour les usagers et doit permettre aux collectivités d'optimiser leurs dépenses	
3. Augmenter les capacités financières du système de transport francilien est une priorité, innover par les usages est une nécessité	35
3.1 Stabiliser les contributions des collectivités	37
3.2 Rendre cohérente la part payée par les usagers et la qualité de l'offre de transport	37
3.3 Mobiliser les concessions autoroutières pour le financement du système de transport francilien	38
3.4 Affecter au financement des transports une part plus importante de la TICPE	38
3.4.1 Augmenter la fraction du produit de la TICPE affectée à Île-de-France Mobilités	
3.4.2 Diminuer la réfaction dont bénéficie le transport routier sur la TICPE et l'affecter à l'amélioration du système de transport	
3.5 Augmenter la contribution des plus-values immobilières générées par l'amélioration du système de transport	39
3.6 Instaurer une écotaxe ciblant les poids lourds (PL) et les véhicules utilitaires légers (VUL)	40
3.7 Instaurer une éco contribution sur les colis de l'e-commerce (600 millions de colis par an)	41
3.8 Investir le champ du « Yield management » ou la tarification dynamique des titres de transport	41
3.9 Favoriser les entreprises les plus vertueuses	42
3.10 Innover par les usages	42
3.10.1 Le meilleur transport est celui que l'on ne prend pas	
3.10.2 Généraliser la mise en place de voies express de transports collectifs le long des axes autoroutiers	
3.10.3 Favoriser les expérimentations locales pour repenser l'usage des infrastructures de transport	
3.10.4 Repenser et moderniser l'information usager	
Conclusion	47

1. Le constat: un besoin d'amplification des investissements pour répondre aux besoins de mobilité des franciliens de Grande Couronne

1.1 Les besoins de mobilité augmentent en Île-de-France et se développent sur tout le territoire régional, pas seulement dans le cœur de l'agglomération

Les besoins de mobilité croissent et vont continuer à augmenter en Île-de-France, a minima sous l'effet de la dynamique démographique. L'organisation spatiale de la région est également un facteur important d'évolution de la mobilité. L'augmentation du nombre d'habitants en périphérie y a fait exploser les besoins de mobilité là où l'offre de transport collectif demeure la plus faible, imposant durablement la voiture comme mode de transport dominant.

Les objectifs assignés par l'État en matière de construction de logements dans les différents documents programmatiques en matière d'habitat élaborés par les collectivités territoriales compétentes, ont été atteints dans les départements de grande couronne.

Cette situation a généré un accroissement mécanique des besoins de mobilité au cours des dernières années qui n'a pas rencontré d'offre nouvelle suffisante, même si des efforts importants ont été fournis par la Région et Île-de-France Mobilités. Il manque aujourd'hui une articulation entre les objectifs de construction de logements et les moyens financiers nécessaires pour répondre aux besoins de déplacement que génère l'arrivée de nouveaux résidents. Si nous voulons que la grande couronne puisse continuer d'accueillir des populations et des activités nouvelles dans des conditions de vie acceptables et des conditions de transport soutenables aussi bien du point de vue social qu'environnemental, il est essentiel que l'État soit au rendez-vous de la croissance démographique qu'il a lui-même encouragé.

1.1.1 La démographie dynamique de l'Île-de-France crée des besoins importants de mobilité, particulièrement en Grande couronne

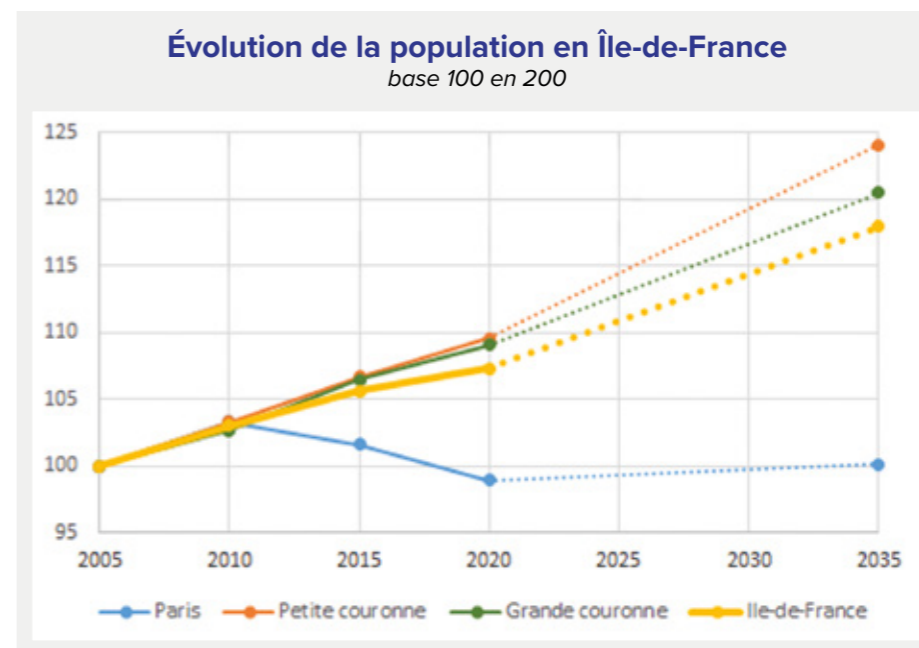
Avec un nombre de 3,8 déplacements par personne et par jour à peu près stable depuis 1976, date de la première enquête sur les comportements de déplacement des franciliens, les besoins de mobilité augmentent mécaniquement¹ avec l'accroissement de la population.

Cependant, la population n'évolue pas de façon uniforme dans tous les territoires de l'Île-de-France. Ainsi, la poussée démographique s'observe essentiellement en grande couronne et en petite

couronne. Les scénarios démographiques prévoient une augmentation de 1,5 millions d'habitants d'ici 2035² dans le scénario dit « Grand Paris » (construction de 70 000 logements par an). Par rapport à 2005, cette augmentation se partagerait à parts égales entre la petite couronne et la grande couronne, prolongeant ainsi l'essor démographique très important de ces territoires.

1- En Essonne, Taux de croissance annuel de la population depuis 2011 de 1% (Métropole Grand Paris de 0,3%). Depuis 2011, le nombre de logement a augmenté de 7,7% en Essonne (+3,4% pour la Métropole du grand Paris)

2- Évolutions conjointes du parc de logements et de la population en Île-de-France, Deux scénarios à l'horizon 2035, INSEE ANALYSES ÎLE-DE-FRANCE n°90, décembre 2018

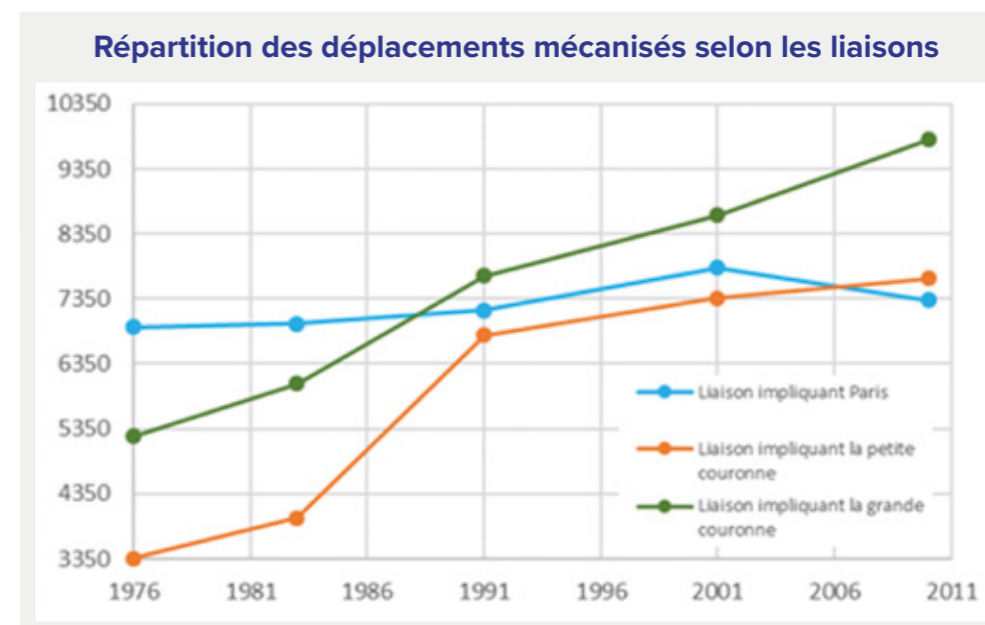


Source: INSEE

	2005	2010	2015	2020*	2035**	2015-2035
Paris	2 172 186	2 243 833	2 206 488	2 148 271	2 175 000	- 31 488
Petite couronne	4 282 376	4 422 270	4 566 621	4 689 952	5 312 000	+ 745 379
Grande couronne	4 987 581	5 120 131	5 309 035	5 439 987	6 007 000	+ 697 965
Île-de-France	11 442 143	11 786 234	12 082 144	12 278 210	13 494 000	+ 1 411 856

*estimation, ** scénario « Grand Paris », source INSEE

Cette évolution démographique fait basculer la géographie des déplacements vers la périphérie, en particulier la Grande couronne.



Les déplacements mécanisés regroupent tous les modes de transport sauf la marche. Source: Enquête globale de transport 1976 - 2010

Ce phénomène conforte et perturbe dans le même temps la vision radioconcentrique de l'agglomération. Conforte, car les déplacements s'organisent autour d'un centre, Paris, toujours plus dense, plus attractif et propageant son modèle aux territoires limitrophes et d'une banlieue qui se développe et s'étend de plus en plus, favorisant par ailleurs l'artificialisation des sols. Dans cette vision, les infrastructures radiales ont été allongées et massifiées pour mieux en atteindre le centre. On y a également développé des rocade, à la fois pour éviter de congestionner le centre, mais aussi pour rabattre les usagers sur les radiales dans les secteurs non desservis. Le Grand Paris express relève ainsi de cette vision radioconcentrique: centré autour de Paris, il constitue la nouvelle rocade après celle que la ligne 2 et la ligne 6 de métro constituaient pour connecter les différents métros irradiants de Paris. Le développement de l'emploi continue d'ailleurs de se faire selon ce modèle radioconcentrique. Malgré des politiques publiques affichant une volonté de développer le polycentrisme, les emplois continuent de se concentrer principalement dans le

cœur de l'agglomération alors que les populations augmentent partout dans sa périphérie.

Cette dynamique se poursuit dans les projections faites par l'Institut Paris Région et la DRIEA³. Celles-ci prévoient que l'Île-de-France accueillera en 2035 entre 13,1 et 13,5 millions d'habitants et entre 6,4 et 6,7 millions d'emplois⁴. La grande couronne accueillera entre 40% et 45% de la croissance démographique mais seulement 30% à 34% de la croissance des emplois. Les situations des territoires franciliens sont aujourd'hui très inégalitaires en termes de ratio emploi sur population (voir le tableau suivant). Ainsi, les ratios emploi sur population des départements franciliens évoluent à rebours des discours politiques. Paris et les Hauts-de-Seine renforcent leur position d'hyper concentration des emplois sur leur territoire, relativement à leur population. Les deux autres départements de petite couronne voient leur ratio s'améliorer légèrement. Mais, à part la Seine-et-Marne, dans le scénario le plus optimiste, la situation des départements de la grande couronne se dégrade.

Ratio emploi sur population en 2015

	2015	2035 Scénario bas	2035 Scénario loi Grand Paris
75	0,81	0,84	0,86
92	0,59	0,67	0,68
93	0,38	0,40	0,40
94	0,38	0,39	0,40
77	0,34	0,35	0,36
78	0,38	0,39	0,39
91	0,35	0,35	0,36
95	0,31	0,32	0,33
IDF	0,47	0,49	0,50

Source: Insee, RP 2015; DRIEA/L'Institut Paris Région, Projections P+E 2019, La ventilation des emplois issue du recensement a été corrigée pour tenir compte de la réalité de la géographie des emplois sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle

3 - Les projections de population et d'emploi en Île-de-France, un outil d'aide à la décision, NR n°861 de l'Institut Paris Région, juillet 2020 https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2408/NR_861_WEB.pdf

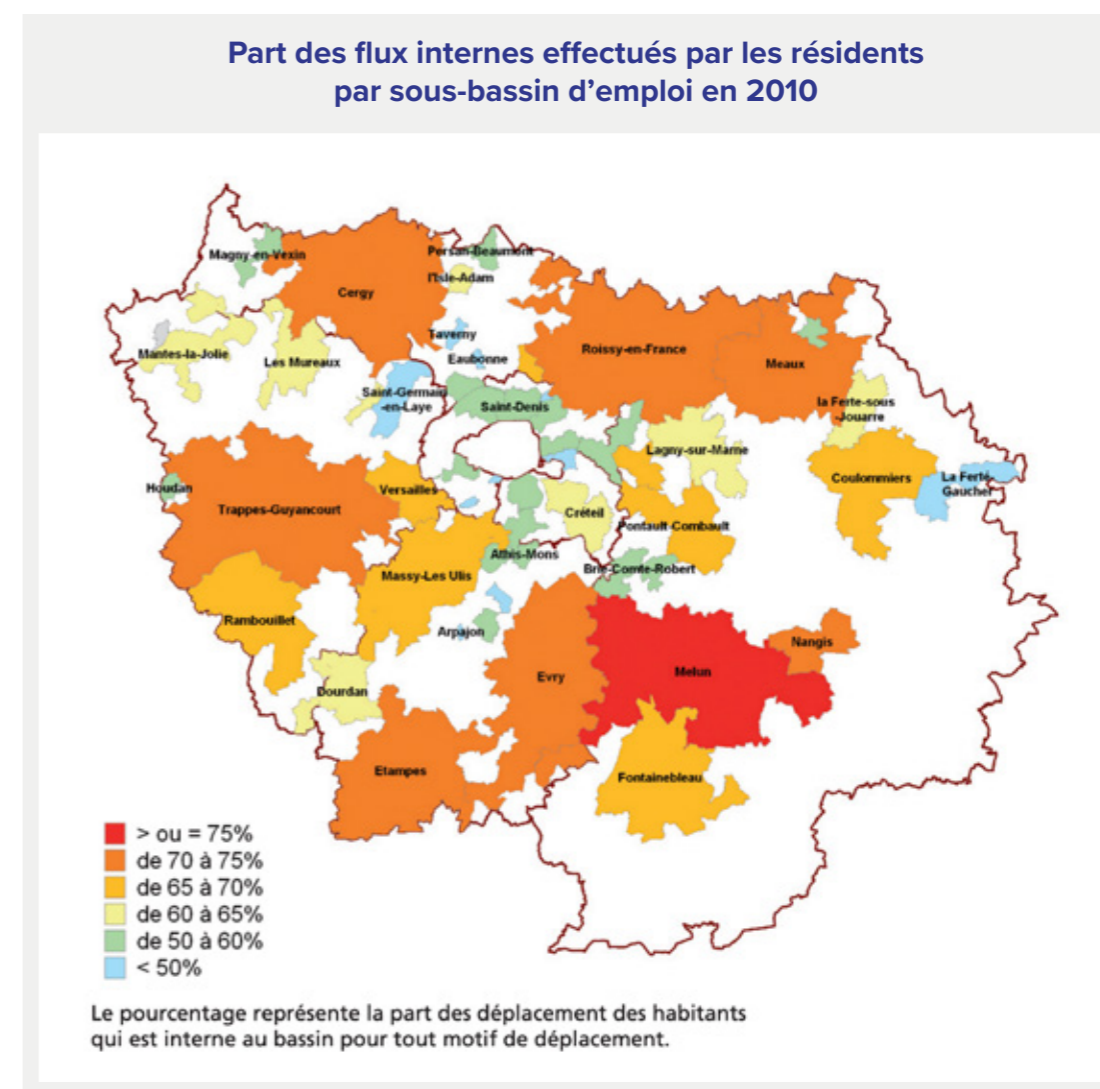
4 - Les projections sont contrastées en deux scénarios, l'un bas... et l'autre dit «loi du Grand Paris»...

L'accès à l'emploi pour les actifs de la grande couronne est donc de plus en plus difficile: la concurrence entre les travailleurs s'accroît avec la hausse démographique tandis que les emplois s'éloignent toujours plus des zones de résidence. Les distances à parcourir sont ainsi plus importantes pour trouver un emploi: les résidents de la périphérie de l'agglomération⁵ parcourent 19 km pour leurs déplacements domicile – travail contre à peine plus de 10 km en moyenne en Île-de-France. Quels que soient les motifs de déplacement (études, achats, affaires personnelles, etc.), le constat est identique.

Ce développement massif des déplacements de banlieue à banlieue remet largement en question cette vision radioconcentrique de la région. Ce sont en effet près de 15 millions de déplacements

quotidiens qui se font en grande couronne sur les 40 millions de déplacements en Île-de-France en 2010.

Ainsi, les besoins de mobilité ne respectent plus le développement historique de l'agglomération ni l'évolution de l'offre de transports. De plus, ces déplacements ne s'expriment plus seulement par rapport à un centre – vers ou autour – mais dans toute la complexité de territoires ayant une vie propre. L'offre de transport se trouve progressivement décorrélée de la demande et des usages et peine à changer de paradigme même si le constat est effectif⁶. Le développement des TZen et des lignes tangentielles express au cours des dernières années a amorcé un virage nécessaire qu'il faut désormais accentuer.



Sources: EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA - Sectorisation: DRIEA à partir des pôles UMR Géographie Cités
Fond de plan: IGN BD Carto - Cartographie: DREIAISCEPIDPATCOM - Mai 2013

5 - Enquête globale de transport 2010, les chiffres et la définition de la périphérie de l'agglomération sont issus de «La mobilité dans le périurbain», fiche n°18 de l'EGT, janvier 2013, OMNIL - DRIEA - IDFM - IPR, http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Fiche_Perurbain_cle1ee117.pdf

6 - La carte ci-dessous est issue du plan de déplacement urbain d'Île-de-France 2014 (p. 29): http://www.pduif.fr/IMG/pdf/pduif_2014.pdf

1.1.2 Des conditions de mobilité très difficiles et éprouvantes pour les franciliens...

D'une façon générale, la situation de la mobilité au quotidien pour les franciliens est difficilement supportable. Chaque jour, un francilien consacre (en moyenne) 1h30⁷ au transport. C'est près d'un tiers de plus que dans les autres grandes villes françaises. Par exemple, 67 minutes à Nantes⁸, 69 minutes à Bordeaux⁹, 62 minutes à Lyon¹⁰.

Ces chiffres reflètent la mobilité de l'ensemble des habitants d'Île-de-France (de plus de 6 ans, selon la méthodologie de l'Enquête globale de transport). En isolant la situation des seuls actifs, les budget-temps s'avèrent encore plus importants¹¹: 113 minutes consacrées au transport par jour, dont 56 minutes en moyenne pour les trajets domicile-travail et 7 minutes aux déplacements professionnels. Certains déplacements domicile – travail sont anormalement longs: 17% des trajets domicile – travail durent plus d'une heure.

Selon une enquête menée par le laboratoire de mobilité inclusive¹², menée sur un échantillon de 1000 personnes par le cabinet Elabe, faute de solution de mobilité, 41% des français ont renoncé à une sortie culturelle (54% en région parisienne), 30% des français ont envisagé un déménagement. Ils décrivent également une entrave aux liens sociaux pour plus d'un tiers. Pour améliorer la mobilité, 53% des sondés estiment qu'il faut des transports moins chers, 35% une offre plus adaptée à leur besoin, 20% un véhicule supplémentaire. Selon Baromètre DJEPVA sur la jeunesse 2017¹³, les jeunes interrogés expriment le même souci d'avoir des transports moins onéreux (première priorité), de diminuer l'impact sur l'environnement (deuxième priorité) et de bénéficier d'une offre de meilleure qualité. Sur les 12 derniers mois, les deux tiers des jeunes déclarent avoir dû renoncer à au moins une activité en raison de difficultés liées aux transports. Ces renoncements sont plus fréquents chez les jeunes en difficultés. Les auteurs de l'étude indiquent que « Les chiffres montrent également que 30 % des Franciliens ont renoncé à une activité parce que les transports sont source d'angoisse. En Bretagne, ils ne sont que 17%¹⁴ ».

La Société foncière lyonnaise, dans le cadre de son observatoire "Paris workplace", a publié une enquête menée en 2018 sur 2000 salariés franciliens¹⁵. La qualité des transports ressort comme importante pour 50% des personnes interrogées (sur deux réponses possibles), loin devant la sécurité (34%) ou l'offre culturelle (29%). La moitié d'entre eux estiment que leur trajet domicile-travail est « désagréable », avec une forte disparité selon la durée de transport: de 29% d'insatisfaction pour ceux qui ont une durée de transport de moins de 40 minutes, on passe à 75% d'insatisfait pour ceux qui ont plus de 60 minutes de trajet. Les temps de transport longs diminuent le bien-être au travail, incitent les salariés à rester moins au bureau (l'étude évalue à 8 jours le temps de travail perdu pour les salariés qui ont plus de 40 minutes de transport), voire à vouloir davantage déménager en dehors de l'Île-de-France.

Le manque d'accessibilité aux pôles économiques serait également un facteur pénalisant le retour à l'emploi pour les chômeurs. Selon Duguet, L'Horty et Sari (2009)¹⁶, « L'enclavement d'une commune par rapport aux centres d'activités rend la prospection d'emploi coûteuse, peu intense et finalement inefficace. Il semble que cela soit le cas pour une partie de la Seine-et-Marne, ainsi que pour les localités aux extrémités du Val-d'Oise et des Yvelines ».

Ces éléments qualitatifs corroborent un sentiment partagé par de nombreux franciliens: les transports prélèvent une part trop importante sur leur temps de vie, ils génèrent un stress et contraignent leur vie quotidienne et de leurs choix fondamentaux de vie. Ils grèvent significativement et durablement leur qualité de vie.

Enfin, la politique de mobilité menée par la ville de Paris au cours des dernières années en privilégiant une réflexion « nombriliste » à l'exclusion et au détriment du reste du territoire francilien vient entraver encore davantage les déplacements des habitants de la grande couronne.

1.1.3 ...renforcées par une politique menée par ville de Paris qui pénalise les habitants hors périurbain

De nouvelles mesures visant à réduire la pollution au sein de la capitale sont attendues au cours du nouveau mandat de la maire de Paris. Après un premier mandat marqué notamment par la piétonisation des voies sur berges, la ville de Paris envisage d'aller plus loin sur la réduction de la circulation automobile dans Paris.

Les objectifs suivants ont ainsi été annoncés par l'exécutif parisien¹⁷:

- Suppression de 50% des places de stationnement
- Restrictions de circulation avec la piétonisation des rues aux abords des écoles
- Interdiction de tout trafic de transit dans les futurs cœurs d'arrondissement où « le piéton sera roi »
- Volonté d'une ville 100% cyclable avec une piste cyclable dans chaque rue de Paris
- « Oublier la traversée de Paris d'Est en Ouest¹⁸ »

La limitation la vitesse sur le périphérique à 50km/h demeure également un des objectifs poursuivis et pourrait être effective d'ici 2023-2024.

Ces nouvelles mesures annoncées par la ville de Paris peuvent légitimement inquiéter les salariés de la Grande couronne, qui n'ont souvent pas d'autres choix que la voiture pour aller travailler à Paris et en proche banlieue.

Ce sont 150 000 actifs qui effectuent chaque jour des trajets Paris-Grande couronne dont deux tiers en voiture (entre 66 000 et 99 000 personnes). Il s'agit principalement de déplacements contraints. En effet, les zones d'activités à fort rayonnement économique sont très souvent situées en Petite Couronne et hors des zones résidentielles, et nécessitent donc le recours à la voiture (La Défense, Plateforme aéroportuaire d'Orly, Marché de Rungis, la Plaine-Saint-Denis, etc.).

La feuille de route en matière de mobilité et de transports que la ville de Paris entend mettre en œuvre ne peut s'écrire à l'aune du seul intérêt des Parisiens. La mobilité doit être pensée de manière rationnelle à l'échelle des bassins de vie, au niveau de la Région. Les franciliens ne sauraient accepter « le fait du Prince » ou une politique de transports financée largement par les habitants de Grande couronne au bénéfice exclusif des Parisiens et de l'hyper-centre. En plus d'être injuste cette politique irait à l'encontre de la viabilité économique des territoires de Grande couronne, de leur attractivité, et à rebours des aspirations écologiques de notre société et des objectifs de lutte contre l'autosolisme et la dépendance à la voiture.

7 - Source: Enquête globale de transport H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018.

http://www.omnil.fr/IMG/pdf/presentation_egt_v_publique_vf.pdf

8 - 2015, https://auran.org/sites/default/files/publications/documents/06_temps_et_distance.pdf

9 - <https://www.bordeaux-metropole.fr/var/bdxmetro/storage/original/application/ac86e87708517be8a5a2e6796a43d402.pdf>

10 - Enquête de déplacements 2015 - cahier Scot agglomération lyonnaise

11 - Les chiffres sont issus de la note rapide n°174 de l'Institut Paris Région, « L'évolution des modes de vie accroît le temps passé à se déplacer », mars 2016. Les calculs ont été effectués sur l'EGT 2010.

12 - <https://www.mobiliteinclusive.com/enquete-inedite-la-mobilite-et-lacces-des-francais-aux-services-de-la-vie-quotidienne/>

13 - En partenariat avec la direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative (DJEPVA), l'Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire (INJEP) et le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CRÉDOC) ont réalisé la seconde édition du baromètre DJEPVA sur la jeunesse, une enquête nationale auprès de 4 500 jeunes âgés de 18 à 30 ans.

<https://injep.fr/wp-content/uploads/2018/09/rapport-2017-07-barometre-credoc.pdf>

14 - Le Parisien, 10 décembre 2017, Île-de-France: deux jeunes sur trois se disent pénalisés par les transports

15 - <https://www.parisworkplace.fr/etude-2018/>

16 - Sortir du chômage en Île-de-France, Disparités territoriales, spatial mismatch et ségrégation résidentielle, Emmanuel Duguet, Yannick L'Horty, Florent Sari dans la Revue économique 2009/4 (Vol. 60), pages 979 à 1010

17 - Interview de David Belliard, Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace publics, des transports, des mobilités, du code la rue et de la voirie: <https://www.lejdd.fr/JDD-Paris/david-belliard-au-jdd-nous-voulons-acceler-cette-revolution-pietonne-a-paris-3996018>

18 - <https://www.leparisien.fr/paris-75/anne-hidalgo-il-faut-oublier-la-traversee-de-paris-d-est-en-ouest-en-voiture-02-10-2020-8395971.php>

1.2 Les investissements dans les transports ne se répercutent qu'insuffisamment sur les besoins de la Grande couronne

L'équilibre entre les investissements réalisés dans les transports en grande couronne et ceux réalisés à Paris et en petite couronne ne répond pas encore à la réalité de l'évolution démographique de la grande couronne et à son déficit actuel flagrant en matière de desserte.

Cette désynchronisation est d'autant plus prégnante que les emplois dans Paris et la petite couronne sont de plus en plus occupés par des habitants de la grande couronne, la pression immobilière croissante de l'hypercentre entraînant un exode démographique continu. Cette dynamique est particulièrement marquée pour la ville de Paris. Elle se confirme et tend même à s'accroître sous

l'effet des confinements successifs liés à la crise de la Covid-19. Selon une étude de l'INSEE, le scénario tendanciel indique que la baisse démographique actuelle ne serait corrigée qu'à l'horizon 2050 en retrouvant le niveau de population de 2013¹⁹.

L'hypercentre bénéficie ainsi des richesses économiques produites par ceux qui n'en perçoivent pas les retombées, notamment en matière d'accès aux mobilités, en grande couronne. La solidarité entre Paris et les autres départements n'est plus. Elle doit être réinventée en prenant en compte les interdépendances économiques, les mutations démographiques et leurs corollaires : les flux pendulaires.

1.2.1 Les transports collectifs franciliens bénéficient d'une relance sans précédent des investissements

Les années précédentes ont marqué un tournant dans les politiques d'investissement dans les transports collectifs, avec un objectif affirmé par la Région Île-de-France «de palier le vieillissement du réseau [...] pour des transports plus modernes, plus confortables, plus ponctuels, plus de moyens pour la sécurité et rééquilibrés territorialement au profit de la grande couronne trop longtemps délaissée»²⁰. À ce titre il faut souligner que le CPER 2015-2020 consacre les transports comme une priorité. L'exécution à 90% de son programme démontre l'attention politique des parties contractantes qui est portée à l'amélioration des mobilités au quotidien. Ce tournant correspond également au début de la forte augmentation des dépenses liées au Grand Paris Express. Ainsi, après une période 2010 – 2015

durant laquelle l'investissement dans les transports collectifs étaient en moyenne de 3 200 M€ par an, l'investissement passe à 5 400 M€ par an durant la période 2016 – 2018, avec une forte tendance à la hausse puisqu'il atteint 6 500 M€ en 2018.

Si la prise de conscience politique quant à l'importance de réinvestir nos réseaux de transports, se fait progressivement du côté des routes, les investissements stagnent toujours voire décroissent depuis de nombreuses années, autour de 1 000 M€ en 2016 (TTC).

Il est nécessaire de remettre la route à l'agenda politique des transports, comme une solution complémentaire d'amélioration des déplacements au quotidien, et un levier de transition écologique.

1.2.2 La nécessaire relance des investissements pour la petite couronne ne profite pas encore à la Grande couronne

Le rapport d'observation de la Cour des comptes fait la chronique des mises en service récentes. Elles concernent marginalement la grande couronne. Nous avons pointé dans la liste en gras les dessertes concernées en grande couronne. Il s'agit pour l'heure essentiellement de terminus. Aucune ligne ne vient à ce stade réellement desservir la grande couronne en tant que telle :

- Prolongement du M12 jusqu'à Front Populaire (2010)
- Prolongement du M8 jusqu'à Créteil Pointe du Lac (2011)
- Prolongement du T1 jusqu'à Asnières-Gennevilliers Les Courtilles (2012)
- Prolongement du T2 jusqu'à **Pont de Bezons** (2012)
- Prolongement du T3 jusqu'à Porte de la Chapelle (2012)
- Mise en service de la ligne T5 Saint-Denis-**Garges-Sarcelles** (2013)

- Mise en service de la ligne T7 Villejuif-**Athis-Mons** (2013)
- Prolongement du M4 jusqu'à Montrouge (2013)
- Nouvelle gare du RER D à Créteil Pompadour (2013)
- Mise en service de la ligne T6 Châtillon-Montrouge - **Vélizy** (2014)
- Mise en service de la ligne T8 Saint-Denis-Épinay-Villetaneuse (2014)
- Nouvelle gare du RER à Rosa Parks (2015)
- Prolongement de la ligne T6 jusqu'à **Viroflay** (2016).
- **Mise en service du tronçon Épinay-Le-Bourget du T11 express** (2017)
- Prolongement du T1 à Colombes (2019)
- Mise en service de la nouvelle branche du Tram 4 (2020) de la station Gargan vers Clichy-Montfermeil)

D'autres grands projets actuellement en cours de réalisation décidés depuis 2016 rééquilibrent partiellement ce déficit d'investissement en défaveur de la Grande Couronne :

- Le projet **Eole** (3,8 milliards d'euros) - le tunnelier est en fonctionnement, mise en service à Nanterre en 2022 et **Mantes** en 2024²¹
- Le prolongement de la ligne 11 (1,3 milliard d'euros). Il s'accompagne d'une modernisation de l'ensemble de la ligne
- Les trams-trains
 - Le Tram 11 Express relie Épinay-sur-Seine (93) au Bourget (93). Il sera prolongé à l'ouest jusqu'à **Sartrouville** (78) et à l'est jusqu'à Noisy-le-Sec (93).
 - Le Tram 12 Express reliera Massy vers Évry
 - Le Tram 13 Express reliera Saint-Cyr vers Saint-Germain
- La modernisation des RER et Transilien - schémas directeurs et de secteur pour améliorer la qualité de service et adapter l'infrastructure pour accueillir de nouveaux matériels roulants.

Si parmi les projets engagés le réseau du Grand Paris express représente une très grande part des investissements envisagés dans les transports en Île-de-France avec 35 milliards d'euros, celui-ci n'en demeure pas moins un projet conçu pour assurer la desserte de la périphérie proche de Paris, prolongeant le métropolitain par une deuxième rocade après la ligne 2 et la ligne 6. Seules les lignes 17 et 18 constituent de vraies opportunités pour les territoires desservis en Grande couronne.

In fine, sur les 68 gares du réseau, 15 gares seulement seront situées en grande couronne. C'est l'occasion de rappeler ici l'importance pour la grande couronne des interconnexions entre le réseau du futur Grand Paris express et les lignes du Transilien, interconnexions dont le financement n'est aujourd'hui pas complètement assuré à l'instar de celui avec la ligne H à Saint-Denis-Pleyel.



19 - <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3201222#:~:text=La%20population%20parisienne%20s%27%C3%A9%27%C3%A8verait,millions%20d%27habitants%20en%202024.&text=Dans%20le%20m%20C3%A9%20temps%20C%20la,16%20C5%20%25%20en%202050>

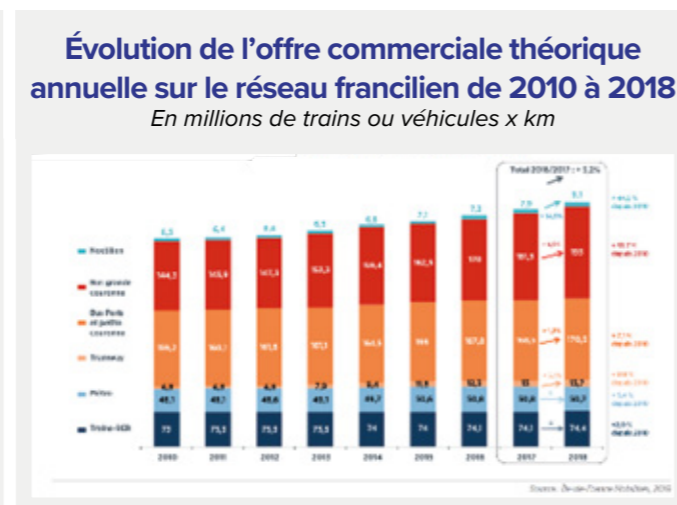
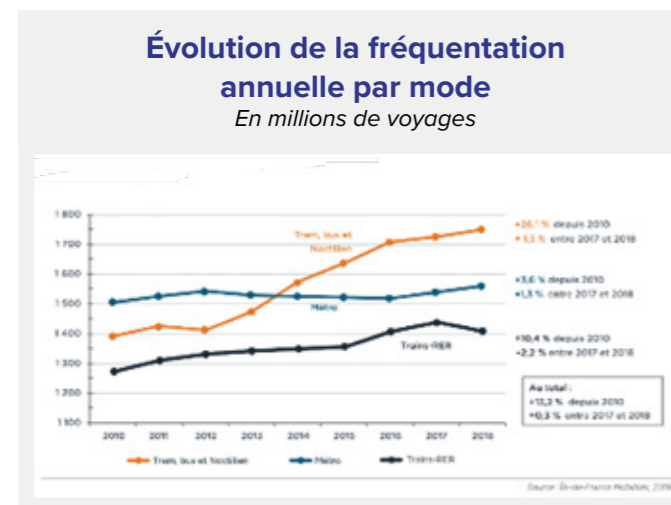
20 - Rapport n°2019-036 du Conseil régional d'Île-de-France, « Communication sur les transports », exposé des motifs.

21 - Source : services de l'État - DRIEA - L'État améliore les mobilités des Franciliens, 17/09/2019

<http://www.drirea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/l-etat-ameliore-les-mobilités-des-franciliens-a5697.html>

1.3 Une désynchronisation des investissements en regard de l'augmentation des besoins en Grande couronne

1.3.1 Les investissements ne produisent pas encore des effets au quotidien pour les habitants de la Grande couronne



Si l'offre de transport collectif augmente, elle ne cesse de « courir » derrière une demande en forte croissance, particulièrement en grande couronne. Cela est très certainement le « fruit d'une histoire ancienne ». Entre 2010 et 2018, selon le rapport 2018 du Comité d'évaluation de l'offre nouvelle en Île-de-France :

- La fréquentation du réseau de métro a augmenté de 3,6%, l'offre a augmenté de 5,4%
- La fréquentation du réseau ferroviaire a augmenté de 10,4%, l'offre a augmenté de 2%
- La fréquentation du réseau de tramway, de bus et de Noctilien a augmenté de 26,1%, l'offre a augmenté de 22,8%

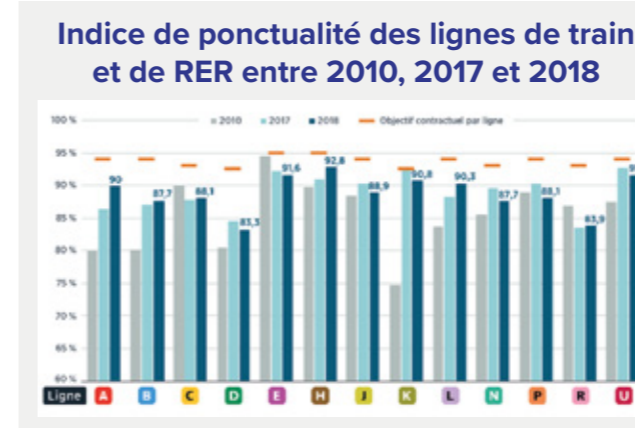
À l'exception paradoxale de Paris où l'offre est déjà la meilleure, ces chiffres démontrent que l'offre peine à suivre la demande.

Ce décalage est particulièrement net pour le réseau ferroviaire dont dépendent les habitants de la grande couronne. L'offre augmente à peine tandis que la fréquentation croît de façon soutenue. Cela se traduit par des conditions de déplacement en constante dégradation : trains bondés, incidents

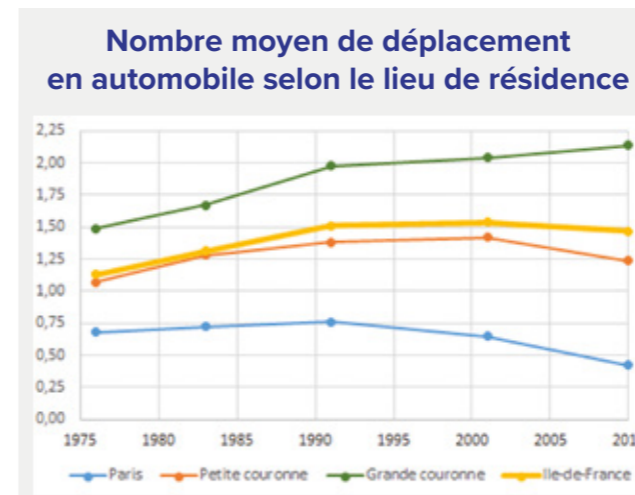
plus fréquents et plus graves, incivilités, etc. Non seulement les transports prennent plus de temps de vie en grande couronne, mais en plus ils participent à la rendre plus pénible. C'est un fait.

La régularité de l'offre ferroviaire de la SNCF et RATP reste à ce titre, mécaniquement, toujours en-deçà des objectifs fixés par IDFM malgré quelques améliorations permises notamment par le début du renouvellement des matériels roulants. La fréquentation des transports collectifs augmentant les problématiques de ponctualité s'en trouvent renforcées avec un impact plus lourd pour les usagers, notamment aux heures de pointe²² lorsque la fréquentation est plus marquée.

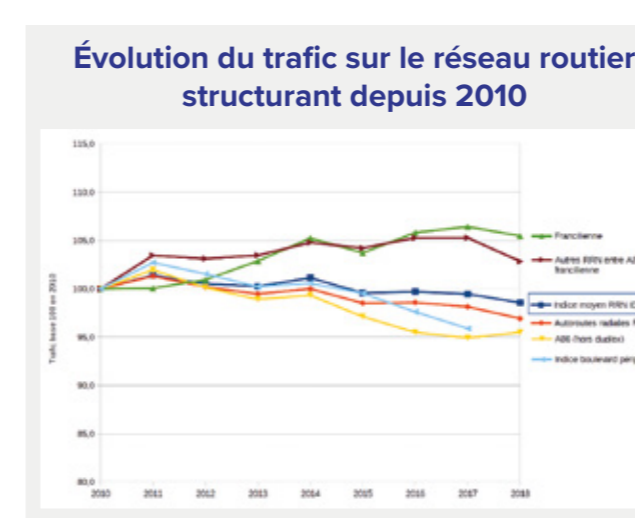
Il faut également souligner que les usagers devant faire plusieurs changements, à l'instar des habitants de la grande couronne, sont davantage exposés aux problèmes de ponctualité tandis que le métro affiche des taux de régularité bien meilleurs, au-dessus des objectifs fixés contractuellement (95%), exacerbant là encore la différence de traitement entre les habitants du cœur de l'agglomération et les autres.



Source: Comité d'évaluation de l'amélioration de l'offre de transport en Île-de-France • Rapport pour l'année 2018



Source: OMNIL, enquête globale de transport



(RRN: Réseau routier national) - Source: DRIEA à partir des données de comptage DIRIF et ville de Paris pour le BP

La tendance marquée depuis 2010 de l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs²³ est sans doute amenée à se poursuivre, compte tenu des développements urbains prévus autour des gares et de l'incitation forte à utiliser les transports collectifs afin d'atteindre collectivement les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, l'effort d'investissement très important que les collectivités consentent actuellement devra être poursuivi durant une période très longue. Les refontes d'offre permettront sans doute d'améliorer la situation, mais leur potentiel restera limité et lent²⁴. Pour répondre aux besoins des habitants de la grande couronne, il faudra développer une nouvelle offre de transport qui reste à bâtir et à financer pour une grande part.

Ce constat est particulièrement vrai en Grande couronne où la route supporte un accroissement important des besoins de mobilité, du fait de l'offre lacunaire des réseaux de transports collectifs lourds.

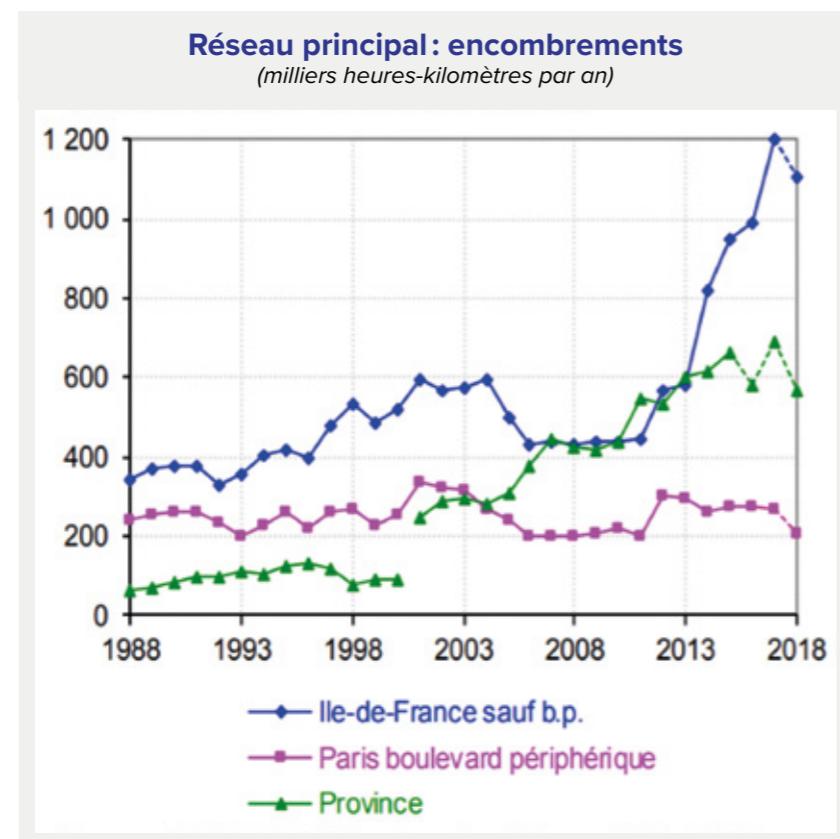
La situation de l'hyper-centre de l'agglomération très dense et très connecté ne doit pas faire oublier que le mode de transport dominant demeure la voiture qui représente 15 des 41 millions de déplacements quotidiens des franciliens en 2018, malgré une inflexion à la baisse ces dernières années dans l'ensemble de la région.

Les habitants de la grande couronne sont particulièrement concernés par ce mode de transport. Ils effectuent la majeure partie de leurs déplacements en voiture et réalisent ainsi en moyenne 2,14 déplacements en voiture par jour. Ce chiffre est en augmentation régulière pour les habitants de grande couronne, alors qu'il est en baisse à Paris depuis 1991 et en petite couronne depuis 2001 à contre-courant des objectifs environnementaux. Pour les liaisons à l'intérieur de la grande couronne, cela représente 8,5 millions de déplacements en voiture par jour tandis que les transports collectifs sont faiblement utilisés avec un peu moins de 1 million de déplacements par jour (contre 2,2 millions pour les liaisons internes à Paris).

22 - Rapport 2018 du comité d'évaluation de l'offre de transport en Île-de-France, p. 13-14, à partir des résultats de l'enquête globale de transport 2018.

23 - L'enquête globale de transport 2018 relève une augmentation de 14% des transports collectifs entre 2010 et 2018, passant de 8,3 millions de déplacements par jour à 9,4 millions. En 2001, l'EGT relevait 6,8 millions de déplacements en transports collectifs.

24 - Voir par exemple, dans le rapport du comité d'évaluation de l'offre nouvelle de transport 2018, l'exemple de la refonte de l'offre du RER D en 2019 qui est évaluée comme ayant « des résultats encourageants » [...] « encore insuffisants. Les engagements formulés par l'opérateur sur les résultats ne sont à ce jour pas respectés et ne répondent pas encore aux attentes fortes des usagers, des élus du territoire et d'Île-de-France Mobilités vis-à-vis de l'amélioration du service offert par le RER D. »



Source: CNIR-DGITM (ruptures de séries en 2010 et 2011)

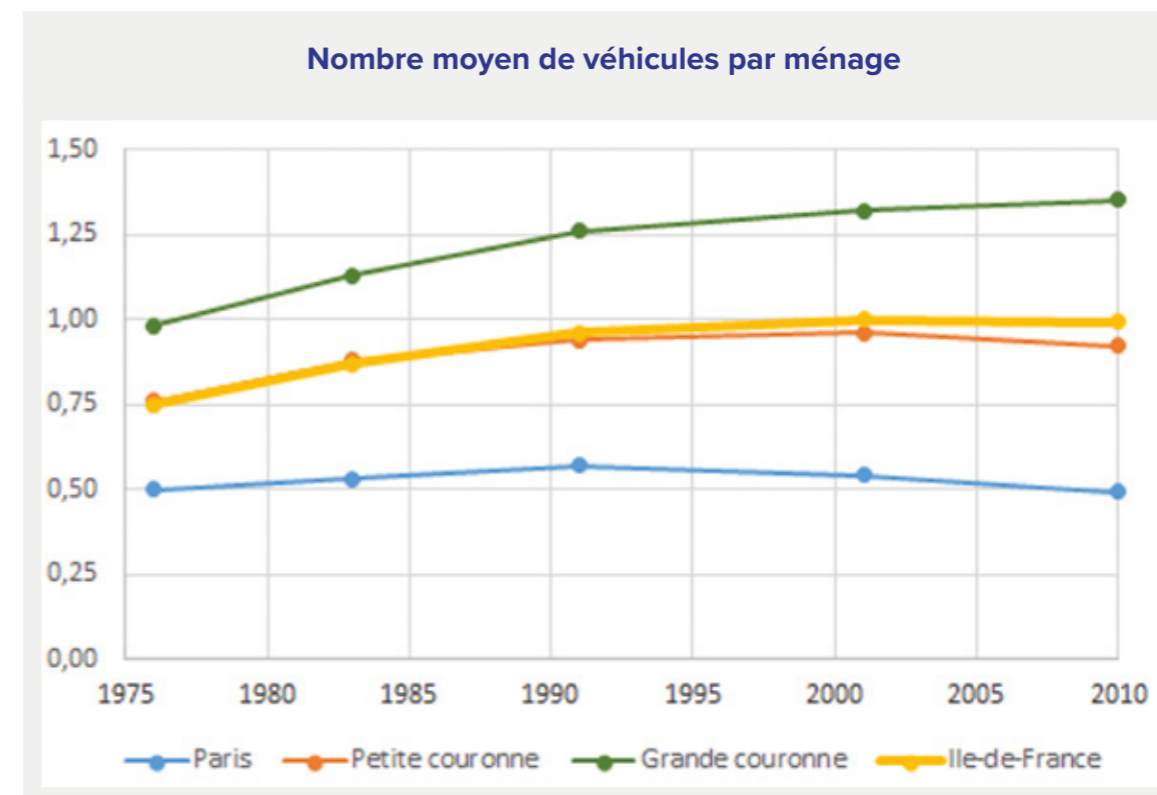
Le trafic automobile diminue ainsi à Paris et en petite couronne. En revanche, il continue de progresser en grande couronne. Les graphiques ci-dessus montrent bien le contraste entre le cœur de l'agglomération et le reste de l'Île-de-France. A l'intérieur de l'A86, les trafics stagnent ou diminuent depuis 2010 si bien que les encombrements stagnent également sur le boulevard périphérique. Au-delà de l'A86, les trafics augmentent et les encombrements de l'Île-de-France, essentiellement tirés par ceux-ci sont en forte croissance. Cet état de fait illustre bien la réalité de la dégradation des conditions de circulation des habitants de la Grande couronne.

Cette différence territoriale constitue une grave inégalité de traitement entre les citoyens, et une double peine pour les habitants de la grande couronne. Sur la base des changements de pratiques des habitants de l'hypercentre qui utilisent essentiellement les transports collectifs - changements de pratiques essentiellement dus à la très bonne qualité de desserte et à la proximité des emplois - la tentation est forte pour les autorités publiques de concentrer les investissements sur le cœur de l'agglomération, là où la réussite est facile. Dans cette dynamique il est aisé alors d'imposer des restrictions de circulation sans prendre en compte leur impact sur les péri-

phéries, qui pourtant ne bénéficient pas de la même qualité de desserte. Il est donc urgent de prioriser désormais l'amélioration des conditions de transport des habitants de la grande couronne - qu'il s'agisse aussi bien des transports collectifs ou de la route. Si l'ensemble des autorités publiques partage l'objectif de diminution du trafic automobile pour des raisons écologiques, sanitaires et économiques, réduire les vitesses, réduire les places de parking sans proposer une alternative crédible à ceux qui doivent venir sur Paris, c'est condamner les habitants de la grande couronne à perdre du temps de vie, un temps précieux qu'ils ne pourront plus consacrer à leurs activités, à leur bien-être ou à leur famille. Cette souffrance sociale n'est aujourd'hui absolument pas prise en compte dans les décisions publiques structurantes pour l'avenir des réseaux de transport en Île-de-France, alors qu'elle devrait constituer le prisme essentiel de la prise de décision. Selon le "Traffic index ranking" produit par la société Tom-Tom²⁵, les automobilistes franciliens - autant dire les automobilistes de la grande couronne - auraient perdu 163 heures annuellement dans les embouteillages en 2019, en augmentation par rapport à 2017 avec « seulement » 156 heures perdues.

Avec toutes les précautions requises car la société ne publie pas sa méthodologie de calcul, et même si ces heures ne sont pas toutes perdues car la congestion est la contrepartie d'effets positifs de la métropolisation, l'ordre de grandeur de cette évaluation est vertigineux: on s'approche d'un mois de travail ou, dans le domaine des loisirs, du temps qu'il faut pour regarder 138 épisodes d'une série ou pour lire l'intégralité de « A la recherche du temps perdu ». Les chiffres calculés par le bureau d'études

INRIX dans son "global traffic score card"²⁶ sont similaires, avec 165 heures perdues par an et par conducteur dans la congestion en 2019. Enfin, selon cette étude croisant les données de 900 villes dans le monde, Paris serait la septième ville la plus congestionnée au monde.



Source: OMNIL, enquête globale de transport

S'il y a évidemment un enjeu écologique à proposer aux habitants de la grande couronne une offre de transport adaptée à leurs besoins pour qu'ils utilisent des modes de transport plus durables, il y a surtout un enjeu économique. En effet, la voiture est un mode de transport beaucoup plus onéreux que les transports collectifs. Le kilomètre parcouru coûte presque deux fois plus cher en voiture qu'en

transport collectif pour l'utilisateur²⁷. L'habitant de Grande couronne subit là encore une double peine. La situation francilienne reste donc encore hautement inégalitaire malgré des investissements soutenus à l'échelle régionale: les habitants de la grande couronne payent plus cher pour se déplacer dans des conditions médiocres, qui continuent de se dégrader.

25 - https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/paris-traffic

26 - <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Paris&index=7>

27 - Étude nationale publiée par la FNAUT, réalisée en 2019 par J.-M. Beauvais

1.3.2 Il faut des investissements dans les transports à la hauteur des enjeux économiques

Ces chiffres peuvent paraître importants, mais il faut les relativiser.

Premièrement, l'accélération observée des investissements demeure récente. D'après les données de l'OMNIL, l'investissement dans les transports collectifs n'était que de 1 500 M€ par an dans la décennie 2000 – 2009. Soit moitié moins que dans la période 2010 – 2015 et 3,6 fois moins que dans la période récente. Nous assistons donc à un rattrapage d'un très fort retard accumulé, qu'il faut saluer mais qui vient au détriment d'un effort constant et régulier d'un investissement d'avenir au cours des dernières décennies.

Le Grand Paris express, qui tire d'ailleurs l'investissement en représentant en 2018 plus de 41% des recettes d'investissement (OMNIL), est l'exemple d'un projet qui aurait dû voir le jour beaucoup plus tôt. La création d'une rocade de métro essentiellement en petite couronne était déjà inscrite dans le SDRIF de 1994. On peut d'ailleurs saluer le travail des élus réunis au sein de l'ACTEP pour avoir réussi à mettre à l'agenda le projet de rocade en proche couronne, posant les fondations pour ce qui deviendra le Grand Paris express. De façon plus générale, le CPER actuel peine à rééquilibrer le déficit d'investissement des deux dernières décennies en grande couronne. Ainsi, alors même que la Petite couronne et la ville de Paris représentent un peu plus de la moitié des habitants d'Île-de-France (56% en 2020), elles ont bénéficié, à elles seules, de 74 % des crédits CPER sur la période 2007-2015.

On ne peut donc que se féliciter d'un tel rattrapage, tout en regrettant les années perdues entre la réponse politique aux besoins de mobilité et la mise en service effective des projets de transport. Tandis que l'entretien et le développement des infrastructures étaient laissés de côté, la population continuait de croître dans la périphérie sans alternative à la voiture. Ce retard est désormais difficile à rattraper, compte tenu de la diminution des capacités d'investissement public et de la réalité des capacités techniques des acteurs du transport.

La politique d'aménagement ne doit plus désormais se limiter à un choix entre hypercentre et périphérie. Une approche globale et systémique du territoire est nécessaire, appuyée sur des leviers de financement soutenables.

Deuxièmement, l'investissement dans la voirie et son entretien par les différents gestionnaires a pâti de leurs capacités contraintes d'investissement et de fonctionnement. En corollaire de la remarque précédente, c'est encore aux habitants de périphérie d'attendre pour obtenir des solutions à leurs difficultés sur les routes, puisqu'ils en sont les principaux utilisateurs. Pourtant, nous verrons dans une deuxième partie qu'il ne faut pas opposer la route et les transports collectifs, bien au contraire. On aurait pu espérer d'un « rattrapage » qu'il apporte une réponse globale, et intelligente, aux problèmes de mobilité des franciliens, de tous les franciliens.

Enfin, cet investissement est-il vraiment à la hauteur de la région Île-de-France? Le PIB de la région s'élève à 668 823 M€ (2015, source INSEE in CCI Île-de-France), soit presque un tiers du PIB de la France (2152 508 M€). En consolidant l'investissement dans les transports collectifs (6 500 M€ - données 2018) et l'investissement dans les voiries (999 M€ - données 2016), l'investissement dans les transports ne représente ainsi que 1,12% du PIB francilien.

Il est nécessaire de développer une vision prospective du financement des transports dans la Région, afin notamment de pérenniser le financement des infrastructures, à laquelle l'État doit associer les collectivités du territoire.

1.4 Une dynamique publique à l'œuvre pour répondre à ces besoins de mobilité, mais les limites financières et techniques seront vite atteintes

1.4.1 Un effort d'investissement public dans les transports sans précédent

Nous l'avons vu: tous les territoires de la région se développent, faisant naître partout des besoins nouveaux de mobilité, mais aussi des usages différents, plus complexes, plus locaux. Le report modal de la voiture vers les transports collectifs, amorcé depuis 10 ans se poursuivra sans doute mais de façon plus prégnante dans la zone dense et bien desservie. Ce report modal, très positif pour la région, s'ajoutera néanmoins à la croissance naturelle de la fréquentation des transports collectifs et amplifiera la saturation du réseau. Les habitants de la grande couronne attendront toujours une réponse de qualité en termes de desserte routière. Ils aspirent eux aussi à pouvoir moins prendre la voiture, mais la réponse actuelle n'est guère satisfaisante.

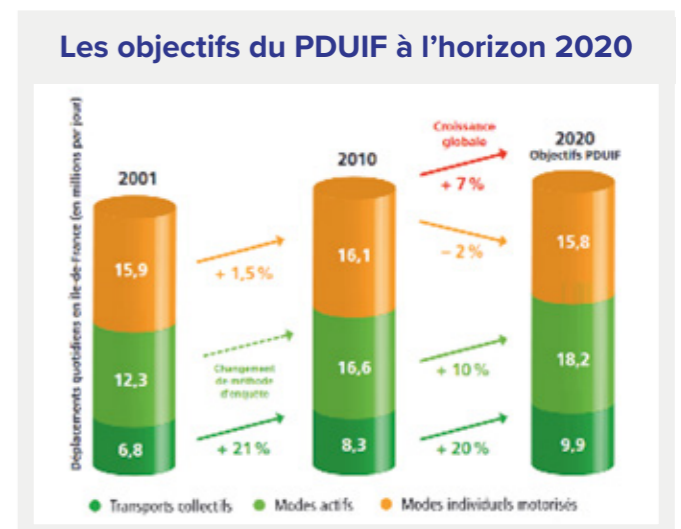
Face à cette attente, les autorités publiques ont enfin réagi ces dernières années par une multiplication de l'investissement dans les transports collectifs, à la fois pour moderniser le réseau existant mais aussi pour créer des lignes nouvelles ou étendre le réseau.

Le plan de mobilisation pour les transports a remis cette priorité à l'agenda politique, en mettant en cohérence la vision planifiée de long terme et les moyens techniques et financiers pour faire avancer les projets. La dynamique est réelle, mais il s'agit d'un effort à soutenir sur le long terme pour ne pas retomber dans les erreurs passées, en particulier du fait que l'urbanisation aille plus vite que l'évolution de l'offre de transports, voire même l'empêche. La Chambre régionale des comptes note qu'à la fin de

l'année 2018, parmi les 53 projets d'infrastructures et de lignes nouvelles prévus par le PDUIF, 30% avaient fait l'objet d'une mise en service et 34% étaient entrés en phase de travaux.

Les acteurs locaux - régions, départements, EPCI et communes – sont pleinement mobilisés. Île-de-France mobilités risque cependant d'être rapidement confronté à une impasse financière sans nouvelle solution de financement.

L'État participe également de cette dynamique. Aux termes du rapport annexé à la loi du 26 décembre 2019 d'orientation pour les mobilités, l'État s'engage à augmenter de 40 % ses investissements entre la période 2014 – 2018 et la période 2019 – 2023.



La trajectoire financière de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est fixée par l'article 2 de la loi:

	2019	2020	2021	2022	2023 ²⁸
Dépenses totales	2 683	2 982	2 687	2 580	2 780

28 - Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-2027.
29 - Elle suppose l'affectation intégrale à l'AFITF du produit de l'augmentation de 2 centimes d'euro par litre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole pour les véhicules légers et de 4 centimes pour les poids lourds, prévue par la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015 pour financer les infrastructures de transports. Elle suppose l'affectation à l'AFITF du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion. Elle suppose l'affectation à l'AFITF de ressources complémentaires pour atteindre les objectifs de la présente programmation.

Le rapport annexé à la loi indique toutefois que cette trajectoire dépend des recettes attendues pour l'AFITF²⁹. Si l'État est volontaire pour relancer ses investissements, une part des financements que cela nécessite manque toujours³⁰.

La loi d'orientation des mobilités met en place cinq programmes d'investissement prioritaires dans son article 1, globalement cohérents avec les besoins de l'Île-de-France (les développements sont issus du rapport annexé) :

- a - L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;
- b - La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;
- c - Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;
- d - Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ;
- e - Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux.

Néanmoins, la décision récente de l'État de ne pas inclure de nouveaux projets de transports et de mobilités dans les nouveaux CPER (2021-2027) ne permet pas de visibilité concrète sur ces projets.

1.4.2 Des limites techniques et financières qui seront vite atteintes

Financièrement, les besoins sont immenses, d'autant qu'après la phase d'investissement, il faudra être en capacité de faire fonctionner les réseaux de transport, en particulier le réseau du Grand Paris Express. Les autorités publiques qui siègent au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités partagent régulièrement ce constat et arrivent à la conclusion que des ressources nouvelles doivent être trouvées pour garantir les capacités opérationnelles des réseaux existants et à venir.

Techniquement ensuite, le réseau de transport collectif, singulièrement le réseau ferroviaire, ne pourra être optimisé que jusqu'à un certain point par l'innovation et le déploiement de systèmes et matériels plus performants (signalisation, automatisation, rames plus capacitaires, etc.). Le réseau ne pourra pas non plus être étendu indéfiniment car il perdrait alors de sa pertinence et de sa soutenabilité économique en allant dans des territoires de moins en moins dense.

1.4.3 Des besoins nouveaux qui appellent des ressources nouvelles

Le choix politique de favoriser le développement métropolitain du Grand Paris, dans un contexte de concurrence croissante, accrue et globalisée entre des métropoles monde a conduit à prioriser les investissements dans les infrastructures, notamment de transports, et les services publics, y compris de mobilité, au profit de Paris et de ses proches banlieues. Ce phénomène de métropolisation a alimenté, comme nous l'avons vu, une fracture toujours plus grande entre l'hyper-centre et la Grande Couronne. Cependant, dans le même temps, les dynamiques démographiques, la pression immobilière, et la centralisation des pôles d'activité au centre ont accentué les interdépendances avec la périphérie et alimenté des flux de personnes et de biens toujours plus complexes et toujours plus importants. Comme nous l'avons montré, les investissements nécessaires pour supporter ces flux et répondre aux besoins de mobilité n'ont pas été mobilisés au cours des dernières décennies

en particulier par l'État, justifiant un sentiment de déclassement des territoires de Grande Couronne, et aggravant les inégalités. L'émergence d'une métropole-monde, à laquelle appartient légitimement la Grande Couronne, crée des besoins spécifiques dans une zone hyperdense, aussi bien pour répondre aux enjeux de déplacement, de transition écologique et énergétique, de réduction des émissions, de réhabilitation et de développement des infrastructures et des réseaux.

Ces nouveaux besoins justifient aujourd'hui de mobiliser des ressources nouvelles, qui sont permises et cohérentes par rapport à la concentration de richesses et de profits générée par la métropolisation de l'Île-de-France,

Ces nouvelles ressources devront permettre de répondre aux inégalités du territoire francilien et permettre le financement soutenable d'un système de transport cohérent, multimodale, et équitable pour rétablir l'équilibre dans la Région capitale.

2. Compléter le système de transport pour qu'il soit performant sur tous les territoires, soutenable du point de vue économique et environnemental

Partant des constats exposés précédemment, nous proposons d'enclencher une deuxième phase de la révolution des transports, que l'on peut résumer en deux points :

- 1 - Poursuivre l'effort actuel sur les transports : aucun projet actuel ne doit être retardé, en particulier pour des questions financières. Il faut même amplifier cet effort pour apporter une réponse à tous les franciliens. Nous proposons de développer une nouvelle approche des transports, plus globale, multimodale, orientée vers l'utilisateur. Cela permettra d'éviter qu'une Île-de-France à deux vitesses se forme, désagrégeant l'unité sociale du territoire régional.
- 2 - De nouvelles sources de financement doivent être apportées au système de transport pour permettre ces investissements et en assurer les coûts d'exploitation.

2.1 Poursuivre et amplifier l'effort sur les transports

2.1.1 Une feuille de route bien définie pour améliorer les transports en Île-de-France

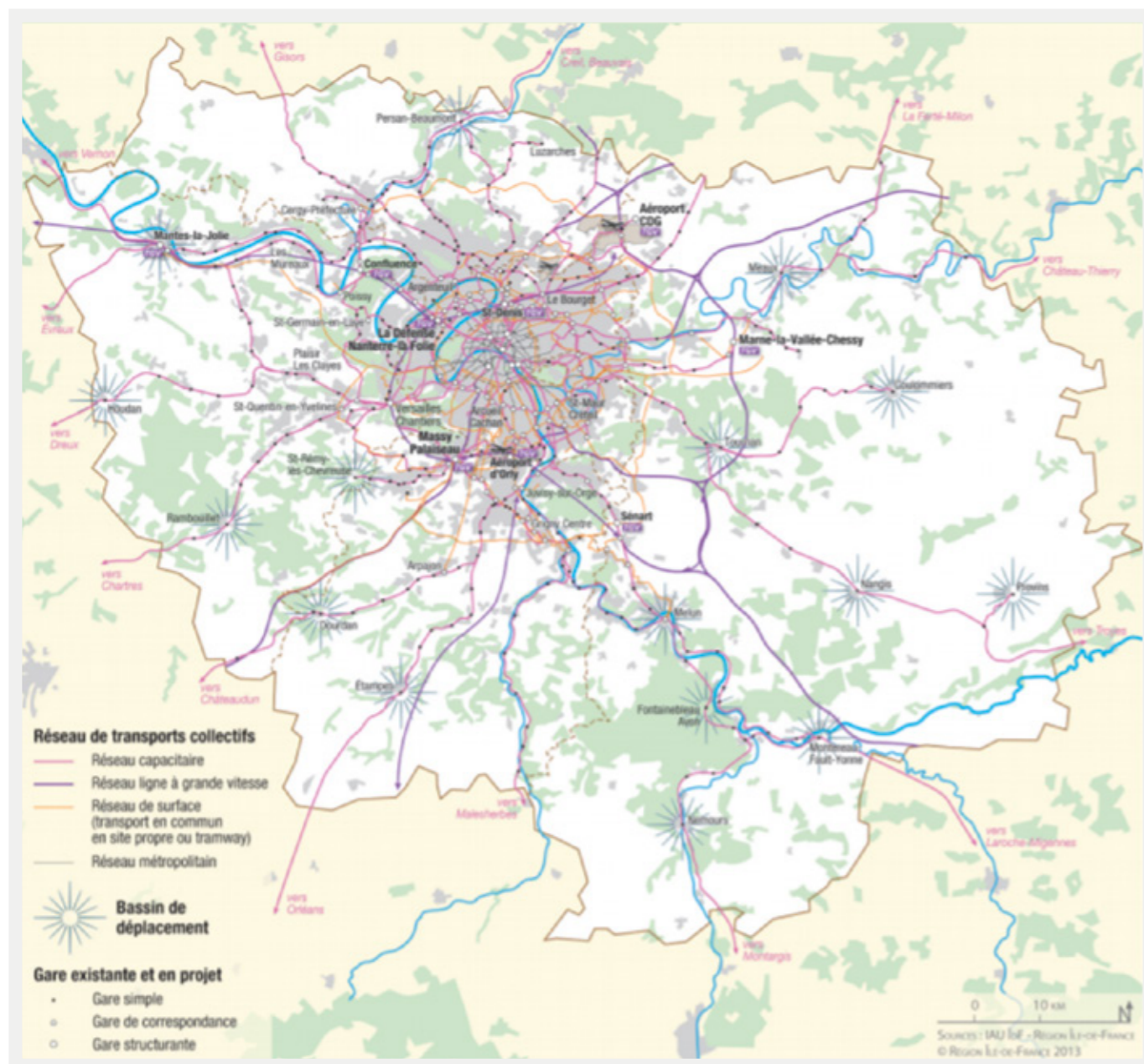
Si la feuille de route est bien définie en Île-de-France, le point d'incertitude concerne les financements. Les pouvoirs publics, doivent être mesure d'apporter une réponse claire et transparente, aucun projet de transport ne doit être retardé par

manque de financements. Il en va de la crédibilité de l'action publique auprès de nos concitoyens mais également auprès de l'ensemble de la chaîne de création de valeur, en particulier économique.

30 - On peut également noter que le scénario financier se rapproche plus du scénario 1 (2,4 milliards d'euros par an) décrit par la commission d'orientation des infrastructures dans son rapport remis au gouvernement du 1^{er} février 2018. La commission avait également élaboré deux scénarios plus ambitieux (resp. 3 milliards d'euros par an et 3,5 milliards d'euros par an).

Le schéma directeur de la région Île-de-France, approuvé par décret en novembre 2013, planifie à long terme les réseaux de transport (pp. 98 – 109 du fascicule 2). Le plan de déplacement urbain d'Île-de-France, approuvé en 2014 précise les projets réalisés à moyen terme (son horizon était 2020). Malgré quelques complexités, notamment la multiplicité des maîtrises d'ouvrage impliquées pour mettre en

œuvre cette mécanique, ce développement planifié constitue une réelle chance pour la région car elle permet à la fois de mettre en cohérence le développement de l'urbanisation et des transports, mais surtout elle permet aux acteurs (ménages, investisseurs, décideurs publics) de prendre des bonnes décisions d'investissement.



Source: PDUIF

2.1.2 Mais une liste de projets non financés qui s'allongent

Les listes suivantes recensent, de la manière la plus exhaustive possible, tous les projets envisagés en Île-de-France dont le financement n'est actuellement pas assuré. Au-delà de l'accumulation qui démontre que le besoin d'investissement dépasse largement les capacités actuelles de financement, elles invitent à engager un travail partenarial.

donc essentiels, notamment pour l'amélioration de la fiabilité des services actuels (projet Nexteo). On peut également souligner que certains projets relèvent du niveau national. Ils ont d'ailleurs été évalués comme prioritaires par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) car ils permettent d'améliorer à la fois la qualité de service rendu aux voyageurs nationaux et la qualité de service rendu aux usagers franciliens.

Les projets ferroviaires: ils concernent au premier chef les habitants de la Grande couronne et sont

Mode	Ligne	Projet
Train	RER B	Prolongement à Saint-Mard : Prolongement du RER B de Mitry-Claye à Dammartin-Juilly-St-Mard
	RER C	Nœud de Brétigny : Refonte du nœud de Brétigny pour fluidifier les circulations de/vers Dourdan, Étampes et les Intercités Paris-Toulouse
		Sextuplement Ardoines – BFM : Passage de 4 à 6 voies de circulation des trains entre BFM et Juvisy via les Ardoines
		Massy-Valenton ouest : Aménagement du barreau ferroviaire pour réduire les conflits de circulation entre le RER C, le fret et les TGV intersecteurs. Le COI estime essentiel que les travaux s'achèvent dans les meilleurs délais ³¹ .
	RER D	Prolongement à Coignières : Prolongement du RER C de St-Quentin-en-Yvelines à Coignières
		Nexteo : Pilotage semi-automatique des trains sur le RER B et D pour l'optimisation des circulations
	RER E	Terrier de Bercy : Suppression des cisaillements en arrivée sur gare de Lyon. Le COI préconise une mise en service rapide dès 2023 ³²
Ligne P	Prolongement à l'est à Val Bréon et Meaux : Prolongement du RER E de Chelles-Gournay à Meaux (desserte actuelle de la ligne P)	
TGV	Électrification Trilport – La Ferté Milon et Gretz – Provins : Électrification des deux branches pour remplacer les rames diesel	
		Gare d'Orly Pont de Rungis : Création d'une gare TGV sur la ligne d'interconnexion sud. Le Comité d'Orientations des Infrastructures (COI) estime que la création d'une gare TGV à Orly-Rungis, gare qui sera connectée au RER C, à la ligne 14 et à l'aéroport d'Orly présente un intérêt ³³ .

Nota Bene: La liaison Roissy-Picardie, analysée également par le COI, ne semble pas encore être un projet suffisamment abouti, pouvant améliorer à la fois la situation des franciliens et celle des habitants des Hauts-de-France. Les prises de position très partagées lors débat public sont illustratives. à cet égard³⁴. Ce projet améliorera - sans contestation possible - l'accessibilité des habitants des Hauts-de-France à la plate-forme aéroportuaire

de Roissy-Charles-de-Gaulle et à sa zone d'emplois. En revanche, il ne répond pas aux besoins immenses des habitants, du Val-d'Oise notamment, qui souffrent des dysfonctionnements du RER D vers PARIS et accèdent difficilement à Roissy par manque de transport. De plus, l'articulation entre ce projet et les travaux de modernisation des RER B et RER D n'est pas clairement garantie.

31 - L'aménagement du barreau Massy-Valenton (200 M€) vise à supprimer les tronçons de voie unique et les cisaillements.

L'aménagement a démarré en 2012. Le COI estime essentiel que les travaux s'achèvent dans les meilleurs délais.

32 - Le nœud ferroviaire de Paris-Lyon / Bercy (225 M€) : ce projet consiste en la réalisation d'un croisement dénivelé et en l'allongement de certaines voies. Le COI préconise une réalisation à partir de 2023. En premier lieu, la réalisation des aménagements dits « du terrier de Bercy » permettrait de redonner de la capacité au RER D et à la ligne P du Transilien.

33 - En appui de la position du COI, nous pensons que cette gare doit être réalisée dès maintenant compte tenu du développement d'Orly

34 - Voir par exemple le compte rendu de la concertation préalable, SNCF, mai 2020

<https://www.roissy-picardie.fr/mediatheque/compte-rendu-de-la-concertation-prealable-mai-2020>

Les projets de bus: le développement de nouvelles lignes de Bus, à haut niveau de service, telles que les lignes TZen4 (Corbeil-Essonnes - Évry-Courcouronnes – Grigny) & TCSP (Christ-de-Saclay - Massy) en Essonne vont apporter de vraies solutions aux habitants de Grande Couronne en proposant une offre de desserte directe et performante, « de banlieue à banlieue » qui n’existait pas avant.

Globalement les nouvelles lignes de Bus déployées ces dernières années par IDFM concernent particulièrement les habitants de la Grande couronne, en particulier parce qu’elles permettent des dessertes efficaces des bassins de vie mais aussi parce qu’ils permettent un maillage de ligne express complémentaire du maillage ferroviaire.

En sortant de la centralité parisienne traditionnelle du réseau on s’adresse véritablement aux besoins des habitants de Grande Couronne.

Le plan de relance d’Île-de-France Mobilités a déjà permis une très forte amélioration de la desserte en bus, effort qu’il convient donc de poursuivre et d’amplifier, en multipliant les expérimentations de nouveaux usages. Ainsi, nous sommes convaincus que les aménagements de voies réservées sur les autoroutes doivent être accélérés et doivent constituer un véritable réseau. Ces aménagements permettront de lever des verrous importants de rapidité et de fiabilité des lignes de bus dans nos territoires.

Mode	Ligne	Projet
Bus	Sites propres	Prolongement Tvm à Noisy-le-Grand Mont d’Est : Prolongement du TVM entre Créteil et Noisy-le-Grand Mont d’Est (ligne TVM Est)
		SP Esbly - Val d’Europe Création de site propre entre la gare d’Esbly (Ligne P) et la gare du Val d’Europe (RER A)
		Prolongement SP 393 à Aéroport d’Orly Prolongement de la ligne RATP 393 et du site propre de Thiais à l’aéroport d’Orly
		Altival d’Ormesson à Noisy-le-Grand Création d’un site propre sur la RD10 entre Noisy-le-Grand et Chennevières-sur-Marne
		SP Argenteuil – Bezons – Sartrouville – Corneilles-en-Parisis Aménagement de la ligne Bus Entre Seine d’Argenteuil à Corneilles-en-Parisis et sur site propre
		SP du Mantois Rosny-sur-Seine – Mantes-la-Jolie Création d’un site propre entre la gare de Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine
	Voies réservées sur autoroutes	A6 Villabé - Wissous Mise en place d’une voie réservée aux TC sur l’A6 entre Villabé et Wissous en complément la voie Villejuif - Paris
		RN 118 Les Ulis - Saclay Mise en place d’une voie réservée aux TC sur la RN118 entre les Ulis et Saclay
		A4 Coutevroult – Bry-Villiers-Champigny Mise en place d’une voie réservée aux TC sur l’A4 entre le péage de Coutevroult et Bry-Villiers-Champigny
		RN 104 St-Germain-les-Corbeil - Corbeil Mise en place d’une voie réservée aux TC sur la RN104 entre St-Germain-les-Corbeil et Corbeil-Essonnes
RN 104 Marne-la-Vallée - Sénart Mise en place d’une voie réservée aux TC sur la RN104 entre Sénart et Torcy		
RN 104 Cergy - Roissy Mise en place d’une voie réservée aux TC sur la RN104 Nord entre Roissy et Cergy		
A104 Marne-la-Vallée - Roissy Mise en place d’une voie réservée aux TC sur l’A104 entre Torcy et Roissy		

Métro: ces projets concernent beaucoup moins les habitants de la Grande couronne.

Mode	Ligne	Projet
Métro	Ligne 1	Prolongement à Val de Fontenay : Prolongement de Château de Vincennes à Val de Fontenay (RER A et E)
	Ligne 5	Prolongement à Place de Rungis (Paris 13) et à Drancy : Prolongement de Bobigny à Drancy (nord de la ligne) et de Place d’Italie à Place de Rungis (sud de la ligne)
	Ligne 7	Prolongement au Bourget : Prolongement de la Courneuve au Bourget
	Ligne 7bis	Prolongement et raccordement avec la ligne 3bis : Raccordement des lignes 3bis et 7bis entre Porte des Lilas et Pré-St-Gervais avec réouverture de la station Haxo
	Ligne 9	Prolongement à mur à pêches ou hôpital : Prolongement de Mairie de Montreuil à Montreuil - Mur à pêches ou Hôpital de Montreuil
	Ligne 10	Prolongement à Ivry : Prolongement de la gare d’Austerlitz à Ivry-Gambetta
	Ligne 11	Prolongement de Rosny Bois-Perrier à Noisy Champs : Prolongement de Rosny-Bois-Perrier (RER E) à Noisy-Champs (RER A) - Phase 2 du prolongement à l’Est
	Ligne 12	Prolongement à Issy RER : Prolongement de Porte de Versailles à Issy (RER C)
	Orlyval	Evolution de l’infrastructure : Projet de desserte complémentaire de Chemin d’Antony (RER C), Wissous et Rungis-la-Fraternelle (RER C)

Grand Paris Express: comme indiqué précédemment, le réseau du Grand Paris Express concerne aujourd’hui marginalement la grande couronne.

Mode	Ligne	Projet
GPE	Ligne 18	Extension à l’est (RER D) et au nord (Nanterre) : Prolongement de l’aéroport d’Orly à Montgeron (RER D) voire Boissy-St-Léger (RER A) à l’est et de Versailles-Chantiers à Nanterre au nord
	Nouvelles gares	Palaiseau (ligne 18) et Morangis (ligne 14) : Création de la gare Palaiseau - Camille Claudel (ligne 18) et de Morangis au niveau du SMR (ligne 14)
	Interconnexions	Bry-Villiers-Champigny avec les lignes RER E et Transilien P : Arrêts des trains de la ligne P à Bry-Villiers-Champigny en correspondance avec les lignes E et 15 Sud Stade de France - Saint-Denis avec la ligne H : Arrêts des trains de la ligne H au Stade de France en correspondance avec les lignes D et 15 Est Vert de Maisons avec la ligne R : Arrêts des trains de la ligne R au Vert-de-Maisons en correspondance avec les lignes D et 15 Sud
		Les Ardoines avec le RER C : Renfort de la desserte de la gare des Ardoines en correspondance avec la ligne 15 Sud

Tramway: essentiellement constitués de prolongements, ces projets intéressent pour certains d'entre eux les habitants de la Grande couronne.

Mode	Ligne	Projet
Tram	T1	Prolongement à Nanterre à l'ouest et à Fontenay à l'est : Prolongement Asnières-Colombes puis Colombes-Nanterre (ouest) + Bobigny-Noisy puis Noisy-Val de Fontenay (est)
	T3b	Prolongement de Porte d'Asnières à Porte Dauphine : Prolongement de Porte d'Asnières à Porte Dauphine via Porte Maillot et Porte de Champerret (ouest)
	T7	Prolongement d'Athis-Mons à Juvisy : Prolongement d'Athis-Mons Porte de l'Essonne à la gare de Juvisy
	T9	Prolongement d'Orly ville à Orly aéroport : Prolongement d'Orly/Les Saules RER à l'aéroport d'Orly en correspondance avec les lignes 14 et 18
	T11 Express	Prolongement à Sartrouville à l'ouest et Noisy-le-Sec à l'est : Prolongement d'Épinay-sur-Seine à Sartrouville à l'ouest et du Bourget à Noisy-le-Sec à l'est
	T12 Express	Prolongement à Versailles à l'ouest : Prolongement de Massy à Versailles, en remplacement du RER C (phase 2)
	T13 Express	Prolongement à Achères au nord : Prolongement de Lisière Pereire (St-Germain-en-Laye) à Achères-Ville via Poissy
	Grande ceinture est	Sucy-Orly : Raccordement entre les gares Grande Ceinture de Sucy-Bonneuil et Orly-Ville

2.1.3 Pour une nouvelle gouvernance des investissements en Grande Couronne ?

La mise en place de nouveaux mécanismes de financement doit nécessairement interroger quant à leur gouvernance. Leur acceptabilité par les usagers et les contributeurs est une condition sine qua non de leur efficacité et doit rester au cœur de la décision publique.

Traditionnellement, les lignes de crédits pour le financement des grandes infrastructures de transport en Île-de-France sont fléchées dans les Contrats de Plan Etat-Région. Cependant malgré son efficacité l'outil CPER demeure un outil rigide, qui peut difficilement répondre à des besoins émergents en dehors de sa période d'élaboration. Il tend à soumettre les objectifs opérationnels à des contraintes budgétaires multiples, et à des aléas imprévisibles qui conduisent parfois à déprogrammer les projets là où les habitants sont les plus silencieux. La pertinence et l'utilité des projets ne devraient pas être jugés à cette aune.

Le schéma traditionnel de planification des politiques d'investissements dans les transports, aussi bien par les lois de programmation, le programme de l'Agence de financement des infrastructures de transport, que par les Contrats de Plan État-Régions, mérite aujourd'hui d'être interrogé.

La crise sanitaire a démontré l'efficacité et la réactivité des collectivités locales. L'expérience réussie du Fonds de Solidarité Interdépartementale par l'investissement (FS2I) démontre aussi la capacité des départements à collaborer et à financer rapidement des projets structurants pour leurs territoires.

Face à l'opacité du budget de l'État et la rigidité des instruments de planification pluriannuelle, pourquoi ne pas imaginer un outil de gouvernance dédié, coordonné entre les collectivités en y associant l'État et la Région, pour le financement de projets de mobilité sur leurs territoires, et chargé de mettre en œuvre un plan d'urgence pour les transports en Grande Couronne ?

À ce titre, la Société du Grand Paris pour la réalisation du Grand Paris Express est exemplaire. Focalisée sur des objectifs concrets et cadencés de mise en service, elle dispose de ressources financières dédiées, d'une capacité d'emprunt et d'une gouvernance impliquant les élus des territoires concernés.

Nous pensons que la Grande Couronne a besoin d'une structure similaire pour mener à bien un plan d'investissement aussi ambitieux que celui que porte la Société du Grand Paris pour la métropole.

À cette fin, il faudra en effet collationner des sources de financement multiples (cf. Chapitre 3), et définir la programmation et les conditions techniques d'investissements qui porteront aussi bien sur des projets routiers, ferroviaires que sur des solutions servicielles de type MaaS. Une telle structure permettra d'organiser la gouvernance de ce programme d'investissement et d'assurer sa cohérence avec les objectifs qui lui sont assignés, d'encadrer ses financements et ses dépenses d'investissement, et d'améliorer la mobilité de tous les franciliens.

L'examen du projet de loi de décentralisation, différenciation et déconcentration qui doit être présenté en Conseil des Ministres début 2021, pourrait être l'occasion d'engager un débat de fond sur la décentralisation et la territorialisation des investissements structurant dans les territoires.

2.2 Repenser le système de transport francilien pour renforcer l'offre de mobilités dans les territoires isolés des transports collectifs

Si la priorité immédiate est d'assurer la réalisation de l'ensemble des projets d'aménagement déjà identifiés, dont l'opportunité et la pertinence est parfois très ancienne, il faudra ensuite résolument se tourner vers l'avenir. Comme nous l'avons vu, le système de transport actuel, même amélioré, atteindra rapidement ses limites techniques aussi bien en

termes d'optimisation que d'extension. Pour autant, certains des territoires les moins centraux conserveront leurs dynamiques démographiques sans pour autant disposer de nouvelles solutions de transport.

Alors que la Loi d'Orientation des Mobilités consacre le droit de chacun à une mobilité du quotidien apaisée, il paraît évident que la politique de financement de grands réseaux enclenchée par la Loi LOTI de 1982, centralisée en étoile autour de Paris ne répond plus aux besoins des usagers dans les territoires interstitiels.

La décentralisation de la prise de décision et la déconcentration d'une partie des financements vers des sociétés de projet dédiées, en Grande Couronne et au-delà, pourrait apporter un début de réponse, en fléchant certaines ressources nouvelles ou existantes pour le financement de projets d'infrastructures et de services de mobilités dans les territoires.

2.2.1 La route est une infrastructure d'avenir pouvant absorber des modes de transport durables, qu'il faut optimiser afin de répondre ainsi à la saturation des axes

Le système de transport actuel devra nécessairement être complété par un nouveau réseau permettant de répondre aux besoins futurs. Nous prenons le parti que ce nouveau réseau s'appuiera sur les infrastructures routières existantes, et en particulier sur le réseau routier national qui structure d'ores et déjà la grande couronne, en les modernisant et renforçant leur intégration multimodale. En optimisant les infrastructures existantes, nous optimiserons également les coûts.

Un consensus émerge autour de cette idée. Les propositions des quatre équipes de la consultation internationale «Les routes du futur du Grand Paris» menée en 2018 – 2019 considèrent ainsi unanimement que la route, «cette infrastructure existante représente une formidable opportunité de

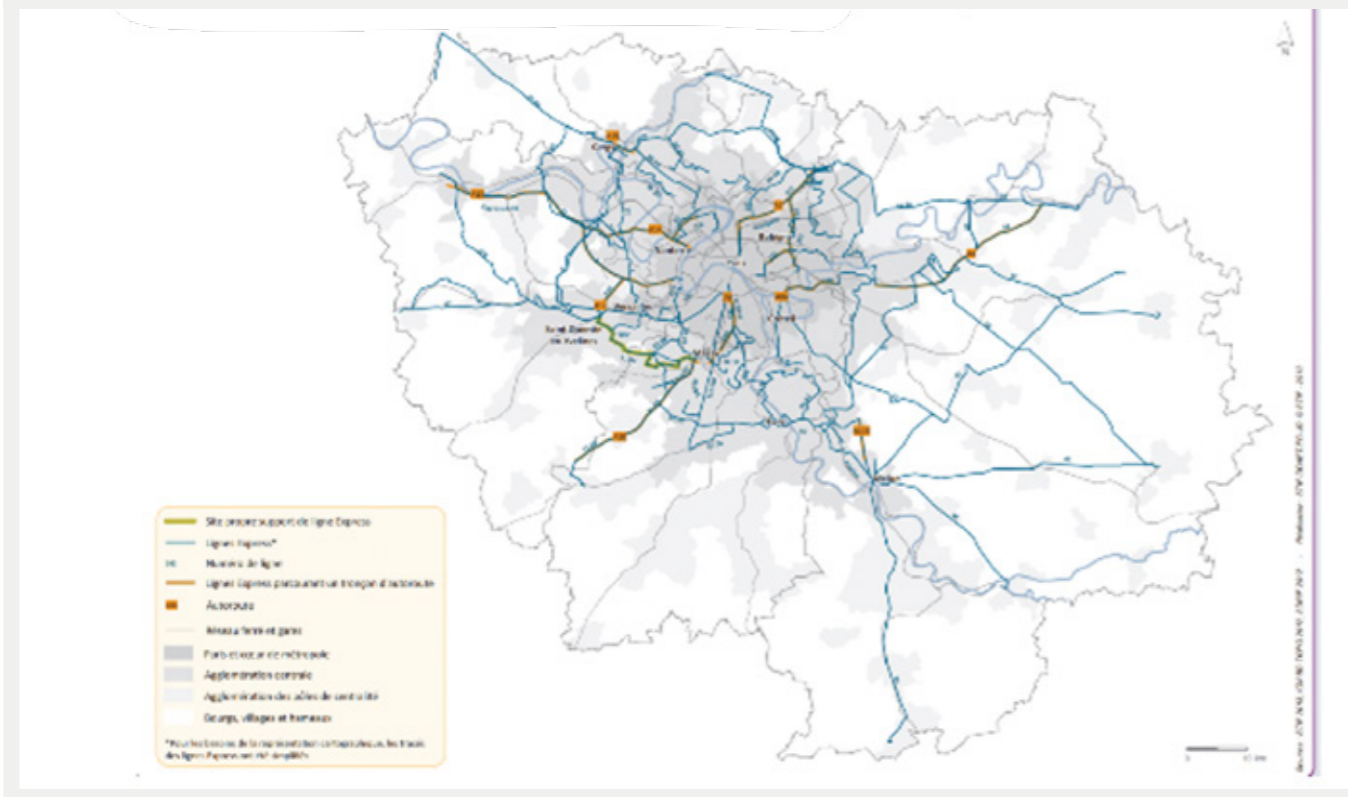
transformation des mobilités et que la mise en place d'une offre de transport plus diversifiée, avec des véhicules mieux remplis permettrait un usage plus intensif et vertueux de la route.³⁵»

Le PDUIF définit un réseau de lignes Express de bus pour des liaisons de pôle à pôle et un réseau structuré de bus dit Mobiliens pour la desserte des territoires. Il identifie également très justement la nécessité d'intégrer ces réseaux dans les cartes de transport régionales, à l'instar des RER et des métros, et d'améliorer la représentation des réseaux pour les usagers au niveau local.

Ces réseaux empruntent éventuellement des aménagements dédiés sur les autoroutes et voies rapides, qui peuvent également être utilisés par d'autres modes de transport (covoiturage, taxis).

35 - Citation de la synthèse des travaux, réalisée par l'APUR et l'Institut Paris Région, sous la direction du Forum métropolitain du Grand Paris, <http://www.routesdufutur-grandparis.fr/>

Lignes répondant aux critères de sélection pour les lignes Express en 2010 et projets d'aménagement de sites propres



Nous disposons également en Île-de-France de premières expérimentations convaincantes :

- La gare autoroutière de Briis-sous-Forges, exemple unique en son genre depuis sa création en 2006, permet l'accès aux lignes express qui circulent sur l'autoroute A10 afin de rejoindre Massy, Courtabœuf, Dourdan et Orsay rapidement et confortablement. 300 000 usagers l'utilisent chaque année.
- Des tronçons de voie dédiée pour les bus existent sur certaines portions d'axes (RN 118, A1, A6, A12 A10, etc.), éventuellement couplés avec des systèmes dynamiques d'exploitation

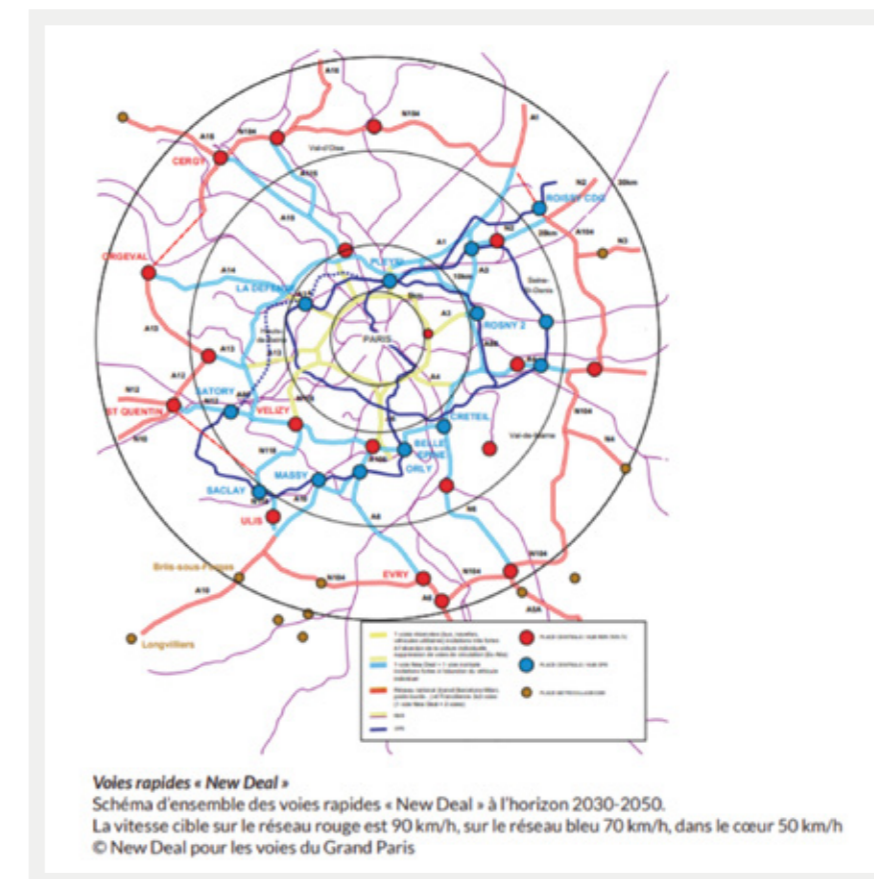


La gare autoroutière de Briis-sous-Forges (photo: Vinci)

Il faut maintenant déployer ce réseau (infrastructures + lignes de bus), le généraliser et le renforcer, pour qu'il prenne de la consistance et devienne compréhensible par les usagers, qu'il soit fiable³⁶ et confortable.

Les aménagements se font aujourd'hui par petits tronçons, chacun faisant l'objet d'une étude d'opportunité âprement discutée. Cette méthode « des petits pas » ne permettra jamais la massification nécessaire à la performance du réseau. C'est pourquoi il faut adopter une méthode plus globale. Le réseau magistral doit, à terme, pouvoir accueillir et faciliter d'autres usages que la voiture: bus, covoiturage, taxis aujourd'hui mais demain, navettes autonomes, trains de véhicules, etc. Cette évolution nécessite des voies dédiées sur tout le réseau et un ensemble maillé de hubs multimodaux, à l'instar de celui de Briis-sous-Forges.

Pour accompagner cette transition des systèmes d'exploitation dynamique des routes doivent parallèlement être mis en place. En effet, afin de pouvoir partager la route et inciter les usagers à moins utiliser la voiture, l'infrastructure doit être mieux régulée. C'est d'ailleurs là que réside l'intérêt de la route : c'est une infrastructure plastique que l'on peut adapter à l'usage selon les besoins. Si l'opportunité en est confirmée, la possibilité d'équiper le réseau de dispositifs permettant une tarification dynamique des usages de la route devra être étudiée. Un tel système agirait à la fois comme outil de régulation, comme mécanisme de financement mais surtout comme un levier pour évoluer progressivement d'une vision monomodale de la route, où chaque mode a ses coûts et tarifications spécifiques, à une vision multimodale où l'utilisateur peut passer de façon transparente et sans couture d'un mode à un autre dans une logique de MaaS (Mobility as a Service). La consultation « Route de futur du Grand Paris » a donné quelques illustrations de ce à quoi cela pourrait aboutir :



L'objectif est d'obtenir un réseau cohérent supporté par une infrastructure homogène, emprunté par des services de bus de haut niveau et connecté aux autres modes de transport (transport collectif, voiture, vélo, marche).

► Cette approche nécessite également des points d'échanges multimodaux à la hauteur de cette ambition. Aujourd'hui, il n'existe par exemple que 18000 places de stationnement en parcs relais pour 5 millions de véhicules en circulation dont 10000 créées par la Région au cours des toutes dernières années³⁷. A titre de comparaison, il y en a 7400 places dans le Grand Lyon, 7200 à Nantes, 9000 à Toulouse. Ce déficit et les dysfonctionnements des pôles existants nuisent à l'intermodalité.

36 - 86% des lignes de bus structurantes sont impactées par des points durs routiers.
37 - L'objectif fixé par Île-de-France Mobilités de déployer 25 000 places de stationnement d'ici fin 2021 devrait être tenu.



Il faut désormais faire monter ce sujet à l'agenda politique, en débattre, l'évaluer, concerter en lien avec les usagers et les collectivités locales. La question de la gouvernance de la route, multiple et éloignée de celle des transports collectifs devra sans doute être repensée. Surtout, il est nécessaire d'y consacrer les moyens financiers suffisants pour que les projets avancent vite.

Outre la réponse à un besoin réel des usagers éloignés du système actuel de transport collectif, ce nouveau réseau que nous appelons de nos vœux a vocation à être un support opérationnel à l'innovation, autant dans son déploiement que dans les nouveaux services que le public et le privé pourront y déployer : véhicules connectés ou autonomes,

utilisation de l'hydrogène, covoiturage, organisation des réseaux d'eau, d'énergie, de télécommunications, biodiversité, paysages.

De nombreuses innovations voient le jour dans le champ de la mobilité routière. Elles touchent aussi bien les véhicules, et notamment la motorisation, que les méthodes de construction et d'entretien de l'infrastructure, mais aussi les services de transport, portés par un écosystème innovant de startups & PME. Le développement de nouvelles applications numériques et la digitalisation de la mobilité jouent un rôle clé dans ce mouvement vers la « route de cinquième génération ». Cette infrastructure, compatible avec l'arrivée du véhicule autonome sera hybride, à la fois physique et numérique. La connectivité de la route permettra à l'infrastructure numérique d'être reliée grâce à des unités de bords de route (technologie G5) ou à travers des réseaux cellulaires (de type 3G, 4G et 5G). Du fait de son utilisation routière, le véhicule étendu puis autonome continuera à interagir physiquement avec l'infrastructure et ses équipements, mais il ne s'appuiera quasiment que sur ses capteurs. La route traditionnelle doit donc évoluer pour s'adapter à ce nouveau type de transport.

Cette révolution de moyen et long terme constitue une opportunité unique pour les entreprises françaises de faire du territoire francilien comme terrain d'expérimentation, et une vitrine exceptionnelle permettant aux entreprises françaises de démontrer leur savoir-faire à l'échelle internationale pour un système de transport reproductible dans de nombreuses métropoles mondiales.



Gentilly - Mur végétal © Atelier des Mobilités



Collectif Holos - MyLuckyPixel & Lou Kat

2.2.2 La multimodalité doit être naturelle pour les usagers et doit permettre aux collectivités d'optimiser leurs dépenses

Des enjeux individuels, collectifs et mondiaux

Nous partageons la conviction que l'émergence de nouvelles multimodalités nécessite de redéfinir globalement l'approche du transport en Île-de-France. L'heure est à l'unification de l'offre de transport – modes actifs, transports collectifs, voiture – pour donner la meilleure expérience de mobilité possible aux franciliens.

C'est un enjeu à l'échelle individuelle, pour permettre à chacun de répondre réellement à ses besoins de déplacements et ses aspirations au quotidien, en maximisant son reste à vivre, aussi bien en termes de temps que de budget.

C'est aussi un enjeu collectif. Il s'agit de ne plus opposer, comme c'est encore trop souvent le cas, les usagers entre eux, en culpabilisant les usagers de la route, en négligeant les usagers des transports collectifs, en particulier en grande couronne. Aucun d'entre nous ne peut supporter que sa vie soit catégorisée et jugée aussi caricaturalement. Chacun doit trouver sa juste place dans un écosystème des mobilités devenu complexe.

Enfin, c'est un enjeu mondial. Il s'agit de s'engager volontairement dans une transition écologique soutenable. Sans une approche globale, apportant une réponse appropriée à chaque individu prenant en compte ses besoins spécifiques et ses capacités individuelles à être acteur de la transition, l'effet de masse nécessaire pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050 ne sera pas atteint.

C'est seulement en garantissant à chacun une alternative réaliste à la voiture individuelle et à l'autosolisme que nous pourrions collectivement tenir la trajectoire fixée par la Stratégie nationale bas carbone révisée en 2019, qui définit un premier pallier de baisse de 28% des émissions à 2030. C'est dans dix ans : considérant les défis immenses de mise en œuvre des projets de transport, il nous faut commencer au plus vite.

Un système de transport intégré

Dessiner un tel projet dépasse largement le cadre de ce document et nécessiterait des études techniques et une concertation approfondie. Pour illustrer sommairement ce que pourrait être un système de transport intégré, on peut commencer par poser quelques idées.

Le Pass Navigo permet déjà aujourd'hui l'accès à certains services de covoiturage mais également au

parc-relai. Ce pass a vocation à devenir un support matériel de multimodalité en approfondissant ses usages. Il se transformerait en « Pass Mobilités » donnant accès à tous les modes de transport, routiers et transports collectifs dans le périmètre de la Région Île-de-France. L'utilisateur bénéficierait ainsi d'une plus grande simplicité d'usage, incitant à l'intermodalité, à changer de modes de transports ou à mieux les utiliser (hors heures de pointe par exemple ou en covoiturant).

Les technologies de l'information sont maintenant suffisamment mûres pour délivrer une information multimodale en temps réel, des réservations, etc. facilitant ces chaînes de mobilité par nature plus complexes³⁸.

Ce pass unique permettra également d'élaborer une tarification faisant contribuer tous les usagers et permettant d'optimiser le système de transport tout en offrant une « mobilité sans couture ».

Le conventionnement d'opérateurs de mobilité avec IDFM permettrait d'accéder à leurs services selon une tarification concertée avec l'Autorité Organisatrice. En effet il s'agit de préserver une gouvernance « publique » guidée par l'intérêt général de l'utilisateur en conservant par exemple les tarifications sociales, solidaire ou étudiantes.

Nous ne négligeons pas la difficulté à établir cette tarification, les modes de transport ayant des modèles économiques fondamentalement différents. Là encore, les nouvelles technologies sont susceptibles de faciliter la compréhension et l'acceptabilité du système en faisant très concrètement le lien entre la tarification et l'effort des individus pour améliorer la performance du système de transport. À cet égard, les nouvelles modalités de travail (télétravail, travail déporté, etc.) pourraient être intégrées dans un tel dispositif pour inciter à décharger les réseaux de transport, en particulier en heure de pointe, d'autant que les entreprises en sont des contributeurs financiers importants. D'autres acteurs pourraient être associés à la mise en œuvre de ce pass unique, comme par exemple les universités et les écoles qui participent fortement à structurer les besoins de mobilité, ou les banques, les assurances, etc.

38 - De tels services existent déjà partiellement, à l'instar de citymapper.fr ou de vianavigo.fr

Les choix d'investissement seraient discutés « tous modes » de façon à ce que chaque usager, qu'il utilise sa voiture ou des transports collectifs, puisse constater que le tarif dont il s'acquitte contribue directement à améliorer ses propres conditions de circulation.

De façon plus générale, les compétences d'Île-de-France Mobilités pourraient être étendues à la circulation routière pour correspondre à cette nouvelle organisation multimodale. Il faudrait revoir la gouvernance actuelle, historiquement centrée sur le réseau métropolitain.

Une gouvernance de la multimodalité repensée à l'échelle des territoires

La Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 propose de nouveaux outils qui pourraient être pertinents, tel que la mise en place de « Contrats Opérationnels de Mobilité » en partenariat avec la Région, cheffe de file, et les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire dont les collectivités. De la même manière la création à venir de « Comités des partenaires », prévus également par la LOM, doit permettre d'associer plus étroitement les acteurs économiques et associatifs à l'élaboration des mobilités à l'échelle des bassins de vie.

Ces nouveaux outils sont les bienvenus et permettent d'envisager une gouvernance repensée des mobilités à leur niveau le plus pertinent et l'émergence d'un système de mobilités pleinement intégré.

En Île-de-France, compte tenu de la multitude des enjeux, de la multiplicité des usages et des situations et de la spécificité très forte du réseau, aussi bien en termes de densité que de problématiques de financement, il faudra rapidement interroger la déclinaison territoriale de ces nouveaux outils de gouvernance afin de prendre en compte les besoins de chaque territoire.

Même si nous sommes conscients que ce système intégré sera difficile à mettre en place, il n'est pour autant pas utopique et c'est peut-être même le « sens de l'histoire ».

Les fondements techniques existent: les facteurs d'incitation sont bien connus, les meilleures solutions pour donner de la capacité aux réseaux également, la révolution numérique à l'œuvre dans les transports permet facilement d'envisager un système cohérent, souple, décentralisé et régulé. De nombreuses expérimentations existent en Île-de-France et les métropoles dans le monde sont une source importante de retour d'expérience.

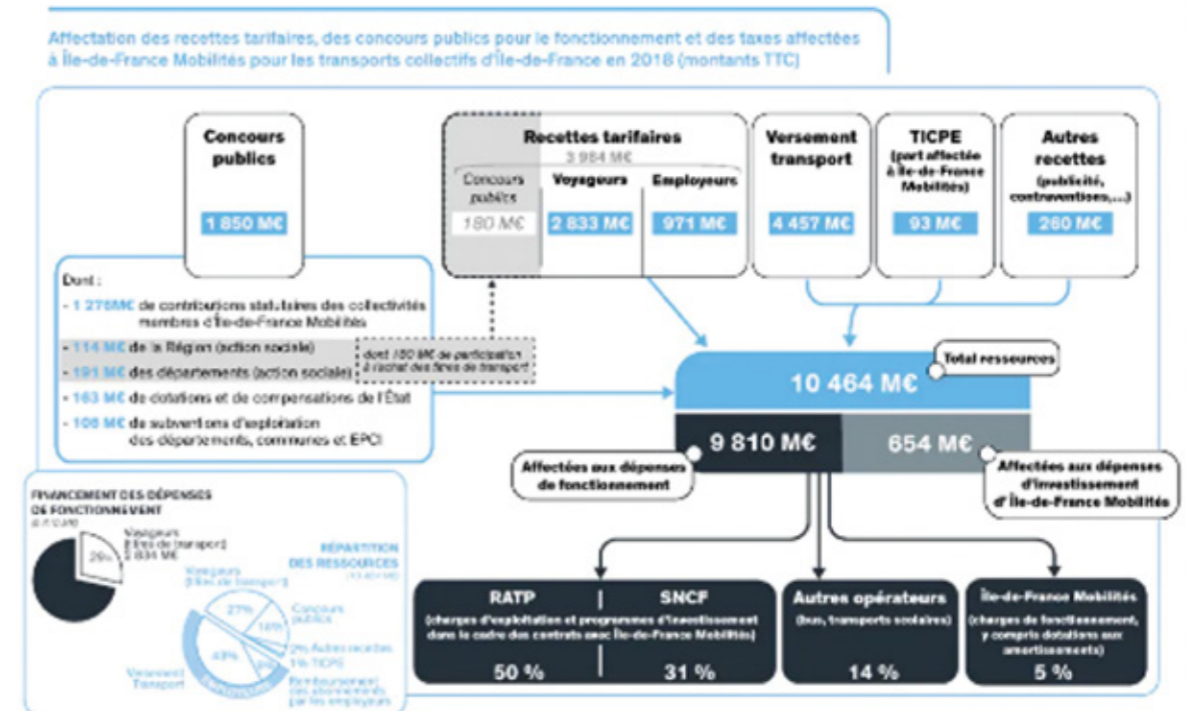
Les fondements sociaux sont également là: la société est largement préparée à utiliser un tel système et surtout, les usagers sont largement volontaires pour s'engager dans une démarche qui refonde la relation entre les comportements individuels et les effets collectifs de ces comportements. D'ailleurs, des consensus politiques émergent déjà autour de cette idée, comme par exemple dans les propositions du Livre Blanc de 2018 du Forum métropolitain, « Vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France ».

3. Augmenter les capacités financières du système de transport francilien est une priorité, innover par les usages est une nécessité

Le schéma de financement des transports collectifs en Île-de-France s'organise autour de quatre sources (hors emprunt):

- La contribution des usagers par la tarification à hauteur de 2,8 milliards d'euros par an
- La contribution des entreprises à hauteur de 5,5 milliards d'euros par an, par le versement mobilité (4,5 milliards) et la prise en charge des abonnements (1 milliard)

- La contribution des collectivités à hauteur de 1,8 milliards d'euros
- La mise à disposition par l'État de ressources fiscales affectées et d'autres recettes, à hauteur de 0,35 milliard d'euros



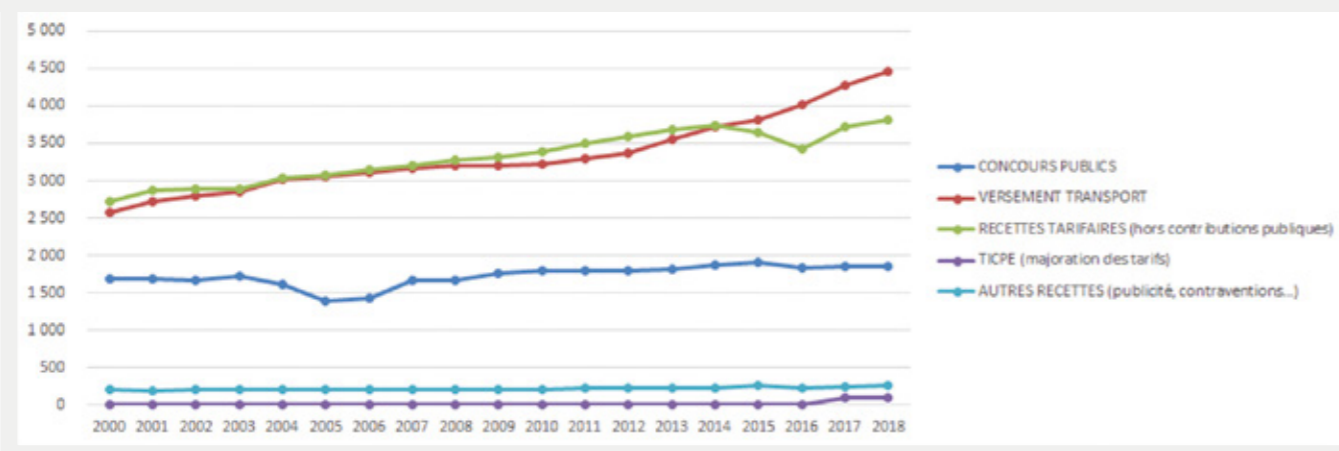
Source: IDFM

L'accroissement du budget dédié au financement des mobilités a été principalement portée par la dynamique à la hausse du versement mobilité, qui s'explique à peu près à parts égales par une augmentation des taux et par l'élargissement progressif de son assiette.

Les recettes tarifaires ont également augmenté mais dans une moindre mesure. Leur part dans le financement décroche depuis 2015. Les autres sources de financement sont relativement stables.

Recettes tarifaires, concours publics pour le fonctionnement et taxes affectées à Île-de-France

Mobilités pour les transports collectifs d'Île-de-France (en millions d'euros constants 2018)



Source: OMNIL

La chambre régionale des comptes a évalué les leviers pouvant être activés afin d'augmenter les recettes :

Tableau n°31: Leviers d'amélioration de la CAF nette (en M€)

Leviers	Amélioration de la CAF nette en 2030	Cumul 2021-2030
Hausse tarifaire annuelle de 0,1 point supplémentaire (+1,20€ sur le Pass Navigo en fin de période)	85	430
Augmentation annuelle des contributions statutaires de 0,1 point supplémentaire (0,1 point de plus que le contrat budgétaire avec l'État, puis que l'inflation)	27	146
Augmentation supplémentaire du VT de 0,1 point en 2022 (taux des zones 1 et 2 à 3,05% au lieu 2,90%)	412	2601
Augmentation de la productivité des opérateurs de 0,1 point par an	101	479
Lissage des investissements (2,32 Md€ par an entre 2020 et 2026 au lieu de 2,59 Md€ par an)	229	1176

CRC, d'après fichier de prospective financière d'Île-de-France Mobilités établi pour le DOB 2019

Dans la perspective d'une consolidation et d'une augmentation du budget consacré à l'entretien et au développement du système de transport francilien, ces différents leviers ne devraient pas être mobilisés de la même façon. L'exercice est déjà documenté au travers d'un certain nombre de rapports, en particulier le travail de programmation réalisé par le Conseil d'orientation des infrastructures en 2018 et le rapport rédigé par le député Gilles Carrez sur le financement du plan de mobilisation des transports. L'observation des initiatives et expériences mises en œuvre à l'étranger doit aussi permettre d'approfondir et d'élargir le champ de la réflexion. Maintenant que l'urgence impérieuse à mobiliser de nouveaux financements pour l'amélioration et la modernisation du système de transport francilien est établie, la question des ressources mobilisables se pose légitimement.

L'objet du présent rapport est de soumettre à débat des propositions permettant de constituer un nouveau « panier » de ressources à destination de la Grande Couronne, ainsi que les contributions respectives ayant vocation à abonder le plan d'urgence que nous appelons de nos vœux.

La définition de ce nouveau panier de ressources devrait être orientée selon deux considérations principales. Premièrement, le système de transport crée de la valeur, il est donc légitime de prélever et de sanctuariser une part suffisante de cette valeur pour le financer. Deuxièmement, l'impact économique et social de ces prélèvements doit être le plus faible possible.

L'objectif est bien d'enclencher un cercle vertueux de financement et d'investissement soutenable qui prenne en compte les problématiques environnementales et qui, par l'internalisation des externalités négatives liées aux transports, favorise le report modal des usagers vers des solutions de déplacement plus vertueuses et durables, accessibles à tous. Les propositions formulées ci-après constituent un premier socle de travail. Elles ont vocation à alimenter le débat et doivent être vues comme un ensemble cohérent de mesures qui pourrait être déployées dans le même temps, qui se complètent et se compensent.

3.1 Stabiliser les contributions des collectivités

Les contributions des collectivités au financement des transports ne peuvent plus augmenter dans le contexte actuel de difficultés budgétaires auxquelles elles sont confrontées. Par ailleurs, dans la perspective du développement

d'un système de transport global, la contribution des collectivités, notamment des départements, trouvera à être employée ailleurs, notamment pour participer à la modernisation du réseau routier et pour contribuer à la solidarité sociale de ce système.

3.2 Rendre cohérente la part payée par les usagers et la qualité de l'offre de transport

La tarification des usagers ne doit plus être désynchronisée de l'amélioration du système de transport. Surtout, elle ne doit plus être un facteur d'inégalités. En effet, tous les franciliens ne sont pas égaux face aux impératifs de transition écologique. Alors qu'il leur est demandé d'interroger leurs modes de déplacement et de privilégier les alternatives au véhicule individuel, les habitants de Grande Couronne demeurent souvent captifs de leur voiture.

Tandis que les besoins de mobilités au quotidien des habitants du cœur de la métropole sont presque entièrement satisfaits par une offre de transport public de qualité qui ne cesse de s'étoffer, leur permettant de s'affranchir de la voiture, les habitants de Grande Couronne sont confrontés à une offre de transport public lacunaire et restent dépendants de la voiture. Qui plus est, son coût d'utilisation augmente d'année en année sous l'effet entre autres d'une fiscalité écologique dont la philosophie est certes vertueuse mais qui creuse les inégalités.

Surtout, les habitants de grande couronne ne bénéficient pas du même niveau d'aide à l'acquisition de véhicules propres que les résidents des Zones à Faible Emission (ZFE) pour lesquels des aides spécifiques existent. Qui plus est, malgré les aides, le reste à charge demeure trop élevé pour les foyers, tandis que les infrastructures de recharge sont encore insuffisantes ou trop chères pour inciter à la transition.

Tandis que le budget mobilités des habitants de l'hypercentre se résume à un abonnement de transport en communs, les habitants de Grande Couronne doivent assumer les frais d'achat, d'entretien du véhicule, de carburant, d'assurance auquel s'ajoute souvent le coût du Passe Navigo... Tous ceux qui payent le même Passe Navigo, au même tarif, financent un réseau de transport qui ne les dessert pas de manière équitable.

En effet, la qualité de l'offre de transport public, sa ponctualité comme sa fiabilité, demeure nettement inégales entre le cœur de la Métropole et la Grande couronne. Les investissements, financés par l'ensemble des franciliens bénéficient essentiellement aux habitants de l'hyper-centre.

L'absence de cohérence justifie un sentiment d'immense frustration pour les habitants de la grande couronne, d'autant que leurs conditions de transport ne s'améliorent pas et deviennent même parfois plus difficiles d'année en année alimentant par là même la fracture territoriale et le sentiment de déclassement.

► Il n'est donc pas juste que les habitants de Grande Couronne financent à part égale des habitants de l'hyper-centre, un système de transport dont ils bénéficient moins, voire pas du tout. C'est pourquoi il est proposé de repenser la grille de tarifaire des transports en commun en fonction de la qualité de service et de l'usage réel de l'offre de transport.

Une réduction des tarifs et abonnements « Malus » devrait ainsi automatiquement être mise en place en cas de défaillance des services de transport public – retards, pannes, ponctualité en deçà des objectifs fixés au contrat - ou en cas d'offre insuffisante comme c'est le cas en Grande couronne.

3.3 Mobiliser les concessions autoroutières pour le financement du système de transport francilien

► **Alors que certaines concessions autoroutières en Île-de-France arrivent à échéance prochainement, le débat politique sur l'avenir des concessions ne devrait pas faire l'économie d'une réflexion approfondie quant à l'intégration du réseau national francilien non concédé dans l'économie générale de la renégociation des concessions, dans le « panier de la mariée »**

- L'ouverture de discussions sur l'avenir des concessions, associant les collectivités franciliennes à la discussion entre l'État et les sociétés d'autoroute ;
- La prise en charge, dans le cadre de la renégociation des contrats de concessions, de l'exploitation et de l'amélioration de certains tronçons d'autoroute hors réseau concédé actuellement – en maintenant la gratuité sur ces tronçons.
- La construction d'un modèle de tarification forfaitaire permettant de réduire le coût pour les usagers quotidiens, qui intègre des critères environnementaux incitatifs ;

► **De plus l'utilisation des concessions autoroutières comme outil au service du développement et de la transition écologique du système de transport francilien devrait être renforcée par**

- **L'utilisation des concessions comme un levier incitatif de transition des flottes de véhicules ; et la mise en place d'un mécanisme intelligent de gestion des flux grâce à des tarifications incitatives et réactives ;**
- **L'affectation d'une partie des recettes à la mise en œuvre d'expérimentation et d'innovation sur le réseau magistral et secondaire.**

Sans perdre la perspective nationale, la position de l'Île-de-France est singulière et justifie pleinement cette renégociation qui devrait être menée de conserve par l'État et les autorités locales franciliennes :

- Au centre du réseau routier français, les autoroutes interurbaines concédées arrivent sur un réseau public gratuit et apportent un trafic de transit important, contribuant à ses difficultés d'exploitation.
- L'Île-de-France, en tant que bassin de consommation et de poumon économique de la France, attire de nombreux usagers externes à la région via ce réseau, contribuant à son usage, et donc à son financement.

À ce titre nous renvoyons vers le récent Rapport Delahaye sur le renouvellement des concessions autoroutières présenté le 18 septembre 2020 qui apporte plusieurs pistes de réflexions³⁹.

3.4 Affecter au financement des transports une part plus importante de la TICPE

3.4.1 Augmenter la fraction du produit de la TICPE affectée à Île-de-France Mobilités

Une fraction du produit de la TICPE est attribuée à Île-de-France Mobilités et prévue par l'article 265 A ter du code des douanes depuis le 1^{er} janvier 2017. Cette tranche est également modulable par Île-de-France Mobilités dans les limites de taux fixés au même article (1,02 €/hl pour les essences et 1,89 €/hl pour le gazole).

Cette fraction de la TICPE contribue aujourd'hui très faiblement au budget d'Île-de-France Mobilités (93 M€, soit moins de 1%), alors qu'elle touche aux questions de rareté des énergies fossiles, d'émission de gaz à effet de serre et de polluants locaux, de déplacements routiers et qu'elle dispose d'une base très large. Elle pourrait contribuer plus fortement aux investissements dans le système de transport francilien en y étant davantage affectée.

Sans avoir réellement redéfini la cohérence de la tarification des transports pour les usagers (cf 4.2) et sans que des améliorations très nettes se fassent sentir sur la circulation routière et l'offre globale de

transport, l'augmentation du prix des carburants pour les usagers ne peut être envisagée aujourd'hui.

► **En revanche, la fraction du produit de la TICPE attribuée au système de transport francilien (à Île-de-France Mobilités dans le périmètre actuel) devrait être augmentée selon une trajectoire prévisible et à montant global constant. De plus, la capacité de décider localement de la dynamique de cette taxe pourrait être renforcée.**

L'augmentation de la part de TICPE affectée au budget d'Île-de-France Mobilités devrait être sanctuarisée et abonder un programme d'investissement. Ce programme, qui pourrait être piloté par IDFM en étroite coopération avec les Départements de Grande Couronne pourrait être dédié à la réhabilitation, l'entretien et le développement des systèmes de transport afin de pallier aux inégalités territoriales décrites dans ce rapport.

3.4.2 Diminuer la réfaction dont bénéficie le transport routier sur la TICPE et l'affecter à l'amélioration du système de transport

Les transporteurs routiers de marchandises disposant de camions de plus de 7,5 t peuvent obtenir, sur demande de leur part, le remboursement d'une fraction de la TICPE sur le gazole qu'ils utilisent selon des modalités prévues par le code des douanes. S'agissant des transporteurs routiers de marchandises, la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 a réduit ce remboursement de 2 c€/l.

L'affectation de cette ressource fiscale supplémentaire, estimée entre 150 et 200 millions d'euros, est destinée à l'AFITF :

« À compter de 2020, l'affectation de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, prévue au III de l'article 36 de la loi n° 2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015, intègre le montant des recettes

issues de la baisse du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques prévue au I du présent article. » - art. 19 du PLF 2020.

► **Compte tenu de l'impact significatif de la circulation des poids lourds sur les infrastructures routières, la question de la contribution du transport routier de marchandises au financement et à l'entretien du réseau peut être posée.**

La réduction du remboursement de TICPE aurait cependant un impact sur la compétitivité des transporteurs routiers français vis-à-vis de leurs concurrents étrangers qu'il est nécessaire de prendre en compte.

3.5 Augmenter la contribution des plus-values immobilières générées par l'amélioration du système de transport

Les propositions portées par Gilles Carrez dans son rapport de 2018 font également apparaître des potentiels de récupération de la plus-value immobilière générée par l'amélioration du système de transport, notamment le réseau du Grand Paris Express et en particulier :

- La TSBCS qui s'adresse particulièrement aux bénéficiaires de métropolisation apportés par la densité des échanges que permet le système de transport, bénéficiaires qui permettent le développement de l'immobilier de bureau ;
- La Taxe spéciale d'équipement qui existe d'ores-et-déjà pour financer la Société du Grand Paris. Cette taxe est assise principalement sur les valeurs foncières. Il s'agit d'une taxe additionnelle aux quatre taxes locales – la majeure partie de la base provenant de la taxe foncière et de la contribution foncière des entreprises. Elle permet donc de capter le mouvement de fond d'augmentation des valeurs foncières de l'Île-de-France.

Ces deux taxes pourraient utilement et plus fortement, contribuer au système de transport.

► **Plus généralement, une redéfinition des périmètres et une augmentation de la taxe sur les bureaux et de la redevance pour création de bureaux permettraient à la fois de contribuer au financement du système de transport et de corriger l'hyper concentration actuelle des emplois, qui est une des causes des problèmes de transport.**

Les biais de ces différents outils conduisent à poser clairement la question de création d'une taxe additionnelle sur les plus-values autour des gares qui font l'objet d'investissement public massif. Cette taxe pourrait être temporaire, pour accompagner le rattrapage global du système de transport.

39 - http://www.senat.fr/commission/enquete/concessions_autoroutieres.html

3.6 Instaurer une écotaxe ciblant les poids lourds (PL) et les véhicules utilitaires légers (VUL)

L'abandon du dispositif Écotaxe en 2014, pourtant prévu par le Grenelle de l'Environnement en 2007, a constitué un échec avant tout politique, aussi bien sur le plan financier, industriel qu'environnemental. Surtout, il met en danger la cohérence de la politique des transports et son financement fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur.

De fait, la taxation des poids-lourds et du transport routier en général a peu évolué en France, contrairement aux autres pays européens. Le débat doit être rouvert

Les fondamentaux sont toujours valables. Si le transport routier de marchandises demeure une composante essentielle de l'appareil productif national, son impact lourd sur les infrastructures de transports, sur l'environnement et sur la qualité de vie des riverains est réel, sans pour autant que ces externalités ne soient compensées.

► Il est légitime de demander aux usagers ayant l'impact le plus important sur le réseau routier en termes de trafic, d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution de l'air, d'occupation et d'usure de l'infrastructure, de contribuer davantage à l'entretien et au développement du réseau.

De plus la mise en œuvre d'une écotaxe favoriserait utilement un rééquilibrage des conditions de concurrence entre le fret routier et ferroviaire.

La ressource qui pourrait en être attendue est très importante, elle aurait ainsi rapporté 150 millions d'euros par an en Île-de-France, et aurait d'ailleurs dû être fléchée au financement de l'AFITF.

Afin de ne pas réitérer les erreurs du passé les points suivants devraient être pris en compte :

- L'Île-de-France pourrait être le premier territoire de déploiement de cette nouvelle écotaxe poids lourds, chaque région pouvant se positionner selon des modalités communes à l'échelle de la France, mais adaptées localement à leurs territoires;
- Les régions auraient vocation à être maître d'ouvrage de ce déploiement, en lien avec les gestionnaires de voirie concernés (État, Département);
- Les Départements devraient avoir la possibilité de déployer un dispositif d'écotaxe sur leurs réseaux routiers afin de compenser les reports de trafic depuis les axes magistraux soumis à l'écotaxe;

- La solution technique pourrait être largement améliorée, les outils numériques ayant beaucoup évolué. Pour autant, des briques existantes (portiques, etc.) pourraient sans doute être réutilisées afin de réduire les coûts de déploiement;
- La tarification mise en place devrait être plus incitative, en favorisant le recours aux carburants alternatifs. Une tarification en calculée sur le niveau d'émission et le type de motorisation (classes Euro) favoriserait notamment les transporteurs français déjà largement engagés dans la transition de leurs flottes, par rapport à leurs concurrents européens.

L'histoire a montré que l'acceptabilité de cette mesure est une condition sine qua non de son efficacité. C'est pourquoi sa mise en place doit se faire en concertation avec les acteurs économiques et les usagers. Surtout, il faut garantir la transparence quant au fléchage et à l'utilisation des recettes. Concrètement l'écotaxe n'a pas vocation à alimenter et se perdre dans le budget général de l'État. Au contraire, l'intégralité de ces recettes devrait abonder soit le budget AFITF, ou pourrait être mise au service d'une nouvelle gouvernance des mobilités en Île-de-France, telle qu'évoquée précédemment dans ce rapport.

Nous pouvons saluer la proposition prévue au projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, issu des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat, de permettre l'instauration par les Régions et Départements d'une écotaxe locale sur leurs réseaux spécifiques. Pour que cette mesure soit efficace il faudra néanmoins qu'elle respecte une logique simple, essentielle à son acceptabilité : la route paye la route.

3.7 Instaurer une éco contribution sur les colis de l'e-commerce (600 millions de colis par an)

Le développement massif et rapide des plateformes de livraison en ligne a eu un impact important sur les flux de circulation et les infrastructures, aussi bien en cœur de villes qu'en périphérie.

L'acheminement des colis du commerce en ligne se fait par les différents moyens de transport : aérien, rail, route. Il est un générateur de flux logistiques majeurs et désormais structurants.

Les activités de livraison en ligne ont favorisé une augmentation notable de l'usage des véhicules utilitaires légers qui impactent négativement, et de manière significative les territoires de Grande Couronne où sont souvent implantés les pôles logistiques de ces plateformes.

► Il est donc cohérent que les acteurs de la livraison en ligne contribuent au financement des réseaux de transport.

Par ailleurs, la multiplication et la banalisation des offres de livraison rapides en moins de 24h ou 48h pour des biens non-essentiels, dont l'impact environnemental est particulièrement préjudiciable, interrogent grandement l'évolution de nos modes de consommation au regard de l'urgence écologique. C'est pourquoi cette éco-contribution pourrait cibler en priorité les livraisons rapides, afin d'en internaliser le coût environnemental.

Cette éco-contribution pourrait être financée soit par les plateformes et chargeurs, soit par les consommateurs, par exemple en ciblant les livraisons en moins de 24h/48h de produits non-essentiels.

3.8 Investir le champ du « Yield management » ou la tarification dynamique des titres de transport

À l'instar de ce qui est pratiqué historiquement dans l'aviation commerciale, le rail ou l'hôtellerie et qui est désormais de plus appliqué au secteur du retail, la question d'une tarification dynamique des titres de transport se pose et, ce, d'autant plus que les capteurs de comptage de passagers et la billetterie dématérialisée permettent de disposer des données pour alimenter des modèles algorithmiques capables de faire varier « le cours du billet ».

► Une tarification dynamique permettrait aux usagers qui le peuvent de profiter de tarifs plus attractifs en modifiant leur créneau horaire de trajet mais également de lisser davantage le remplissage des matériels roulants. À l'inverse sur les

heures pleines, une tarification plus importante pourrait être pratiquée.

On pourra objecter que cela crée une forme d'inégalité pour les voyageurs aux revenus les plus modestes qui n'ont souvent que peu de marge de manœuvre sur leurs heures de déplacement domicile-travail.

En réponse, un tarif de base pour cette catégorie devrait être maintenu à un tarif abordable. Par ailleurs, les modes de travail évoluant vers davantage de souplesse horaire, des lieux de travail plus diversifiés et les dispositifs de télétravail plaident en faveur d'un dispositif de "dynamic pricing".

3.9 Favoriser les entreprises les plus vertueuses

Les entreprises locales contribuent déjà fortement au financement des mobilités en Île-de-France. Au-delà de la question du versement mobilité, des ajustements des taxations mises en place sont encore possibles.

Ces réflexions devraient s'inscrire dans une logique incitative afin d'encourager la mise en œuvre de mesures en faveur de l'amélioration de la mobilité des salariés et de l'efficacité du système de transport. En effet, les entreprises ont une responsabilité et un rôle à jouer dans l'organisation des flux. Elles peuvent agir de manière concrète au travers d'outils de planification tels que les plans de déplacement (inter-)entreprises, l'organisation de bureau

de temps, la mise en place du télétravail, ou encore en investissant dans la mobilité de leurs salariés, par exemple par la mise à disposition du Forfait Mobilités Durables, l'installation d'infrastructures de recharges de véhicules électriques, ou encore l'acquisition ou le renouvellement de flottes de véhicules plus propres.

► **Très concrètement il serait envisageable de modular et d'adapter les leviers fiscaux applicables aux entreprises en fonction de leur investissement à améliorer la mobilité quotidienne de leurs salariés, et à s'inscrire dans une démarche de transition écologique des mobilités liées à leurs activités.**

3.10 Innover par les usages

Les besoins d'investissement dans les réseaux de transport au cours des prochaines décennies sont colossaux pour réhabiliter les infrastructures existantes, les moderniser, et imaginer et mettre en œuvre les infrastructures de demain.

Dans le même temps la croissance des besoins de déplacements va se poursuivre et s'accroître. Les financements disponibles aujourd'hui, et ceux qui pourraient l'être demain, ne suffiront pas à satisfaire cette demande.

La révolution des mobilités, en Île-de-France et au-delà passera nécessairement par une révolution des usages. L'écosystème foisonnant des mobilités innovantes en France l'a déjà bien compris, et rivalise d'ingéniosité depuis plus d'une dizaine d'années en imaginant chaque jour des solutions nouvelles pour réinventer nos déplacements au quotidien.

► **À ce titre, comme nous l'avons déjà affirmé dans ce rapport, nous avons la conviction que la route**

demeure l'infrastructure clé de cette révolution. La route est un réseau de transport élastique, doté de la plus forte capillarité, accessible à tous et capable d'absorber de larges flux.

À l'instar de l'écotaxe ou des systèmes de péages positifs déjà expérimentés par nos voisins nordiques, la route peut également être un puissant levier de transition écologique des mobilités. En ce sens l'opposition qui souvent et facilement dressée entre écologie et route relève principalement du dogmatisme.

Le temps n'est plus à construire de nouvelles routes, en revanche le réseau existant demeure l'infrastructure de transport la plus performante au regard de son coût par usager, de son adaptabilité, et de capacité à accueillir favoriser la multimodale. La route est une infrastructure qui peut encore se réinventer, pour longtemps, et devenir un support essentiel de transformation de nos usages.

d'offre nouvelle qui vient mécaniquement accroître le déficit structurel initial.

Cela suppose de travailler à l'optimisation de l'utilisation des transports en commun aux heures où ils sont en capacité d'absorber de nouveaux voyageurs. L'objectif est ici de maintenir une offre iso et donc de ne pas générer un déficit supplémentaire.

3.10.1 Le meilleur transport est celui que l'on ne prend pas

Tout mode de transport (hors vélo et marche) génère des externalités, une consommation d'énergie, une émission de CO2 (durant sa phase de production et de par l'énergie qu'il consomme), et une usure des infrastructures qu'il emploie. Le modèle des transports en commun est par définition structurellement déficitaire: tout accroissement de la demande nécessite une production

Certains leviers pourraient y contribuer et devraient être portés au débat:

- Bureau des temps en lissant les horaires d'arrivée des générateurs de mobilité (entreprises et établissement d'enseignement). *CF. Exemple de Rennes et expérimentation à la Défense, Évry et Plaine Commune;*
- Télétravail, encouragement du covoiturage par les entreprises;
- Développement d'espaces de travail à proximité du domicile;

- Développer les incitations ou bonifications (bonification sur les tarifs de titres de transport, bonification fiscale...) à ne pas consommer de «ressource mobilité» ;
- Stabiliser voire diminuer le besoin en transports en commun sont ainsi dégager des sources d'économie sur des ressources financières qu'il aurait fallu mobiliser à court et moyen terme.

3.10.2 Généraliser la mise en place de voies express de transports collectifs le long des axes autoroutiers

Face à la demande toujours plus grande de mobilité et à l'usage toujours plus intensif des infrastructures, nous devons gagner en flexibilité et en réactivité. Pour cela il est indispensable de libérer l'expérimentation par les collectivités.

L'État doit être force d'expérimentation pour favoriser de nouveaux usages de la route ou à défaut permettre aux collectivités d'impulser de tels projets sur leurs territoires.

Face à la congestion des autoroutes franciliennes et de certains réseaux routiers nationaux, il est indispensable d'expérimenter de nouvelles méthodes de gestion du trafic. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs (bus, cars), aux taxis, et aux modes partagés tels que le covoiturage est une solution opérationnelle, facile à mettre en œuvre dans des délais courts.

Pour un corridor de transport express sur l'autoroute A6

Le déploiement de voies express réservées est une solution opérationnelle qui fonctionne et contribue à lutter contre la dépendance à la voiture. Le Département de l'Essonne a déjà validé sa faisabilité sur l'axe de l'Autoroute A6.

Une voie réservée permettrait rapidement de transformer l'A6 en un corridor de transport express, facilitant l'accès vers le Nord et l'agglomération parisienne, et le rabattement des usagers vers les gares RER et le pôle Orly Rungis.

Ce corridor favoriserait la création d'une nouvelle offre de transport en commun et de nouveaux hubs multimodaux. Plusieurs types de services pourraient être envisagés en réponse aux besoins aujourd'hui non satisfaits sur le réseau de l'A6:

- La création de lignes express pour desservir le pôle Orly-Rungis (70 000 emplois, aéroport, MIN) depuis le centre Essonne (Evry-Courcouronnes) et le Val d'Orge.
- La création de lignes express de rabattement sur les gares du Grand Paris Express et du métro parisien.
- L'aménagement de hubs d'échanges autoroutiers sur les principaux échangeurs de l'A6 pour permettre le rabattement des véhicules particuliers avec une offre de stationnement et de points d'arrêts bus express

Exemple de création d'une voie supplémentaire dans le cadre du chantier du Tram T12 sur l'autoroute A6 (au niveau du Pont RD31, Ris-Orangis)



En Grande Couronne les besoins de déplacement sont croissants, et la plupart ne resteront réalisables qu'en voiture. **Généraliser des voies réservées sur les autoroutes franciliennes et sur certaines routes nationales permettrait ainsi d'avantager les transports collectifs et les modes partagés tout en favorisant une gestion plus intelligente du trafic.**

3.10.3 Favoriser les expérimentations locales pour repenser l'usage des infrastructures de transport

La mobilisation face à la crise sanitaire et la mise en œuvre du déconfinement ont démontré à de multiples égards la réactivité et la capacité d'adaptation des collectivités locales, en particulier en matière de mobilité. La mise en place du jour au lendemain d'aménagements cyclables, les « coronapistes » en a été l'exemple le plus visible.

Au plus près des usagers comme des opérateurs de transport, les collectivités ont une connaissance fine des défis et des besoins de leurs territoires. Elles restent par ailleurs des interlocuteurs incontournables pour l'organisation des transports au quotidien, que ce soit les communes de par leur pouvoir de police et l'entretien du réseau viaire communal, et/ou les intercommunalités, ou encore les départements qui gèrent un patrimoine routier conséquent : près de 380 000 km dont 1400 km en Essonne.

Face à la demande toujours plus grande de mobilité, l'usage toujours plus intensif des infrastructures il est nécessaire de gagner en flexibilité et en réactivité. Pour cela nous pensons indispensable de libérer l'expérimentation territoriale.

L'État doit également être force d'expérimentation pour favoriser de nouveaux usages sur les réseaux qu'il opère, ou à défaut permettre aux collectivités d'impulser et d'animer des projets d'expérimentation sur leurs territoires.

Ainsi, face à la congestion des autoroutes franciliennes et de certains réseaux routiers nationaux il paraît indispensable d'expérimenter de nouvelles méthodes de gestion du trafic. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs, aux taxis, et aux modes partagés tels que le covoiturage nous semble notamment une solution pertinente.

Le déploiement de voies dédiées est permis par la loi, mais les expérimentations sur le réseau magistral sont encore trop frileuses, pourtant les résultats démontrent leur pertinence.

En Grande Couronne les besoins de déplacement sont croissants, et la plupart ne resteront réalisables qu'en voiture. La généralisation des voies réservées sur les autoroutes franciliennes, leur développement sur certaines routes nationales permettraient de donner un avantage compétitif pérenne aux transports collectifs et aux modes partagés tout en favorisant une gestion plus intelligente du trafic.

À ce titre le Département de l'Essonne étudie, avec les représentants de la Région Île-de-France et de l'État la possibilité de mettre en place des voies réservées alternées et dynamiques en fonction des horaires de pointe, de connecter entre les systèmes de signalisation (feux intelligents) et doter les infrastructures routières de capteurs (vidéo, météo, trafic). Concrètement il s'agit de franchir enfin le pas de la route intelligente.

La faisabilité technique est démontrée, la pertinence également mais les procédures restent beaucoup trop longues, complexes et parfois décourageantes pour les collectivités.

► Il faut donc massifier l'expérimentation dans les mobilités, assumer le droit des collectivités à expérimenter lorsqu'elles peuvent être à l'initiative, et surtout clarifier les conditions pour pérenniser ces expérimentations lorsque celles-ci ont démontré leur efficacité.

Pour cela, l'État devrait étudier la possibilité de transférer certains pouvoirs de dérogation des préfetures aux collectivités dans le domaine des transports mais également pour l'aménagement du territoire ou l'urbanisme.

Ce « renversement de la charge » de l'autorisation de dérogation pourrait être organisé dans le cadre du contrôle de légalité tout en prévoyant les modalités de recours adéquates. Il permettrait de faciliter les initiatives locales, au niveau des territoires en prévoyant une évaluation ex-post sanctionnée par l'usage et des critères de performance objectifs, tout en sécurisant les collectivités qui souhaiteraient innover.

3.10.4 Repenser et moderniser l'information usager

Le développement des technologies de l'information et de la télécommunication permet aujourd'hui d'envisager de nouveaux dispositifs d'informations usagers et d'accompagner la transformation des usages.

Là encore la crise sanitaire a servi d'accélérateur. Ainsi, la RATP a rapidement développé une information à destination des usagers les informant du niveau de fréquentation dans les transports collectifs, afin de réguler l'affluence.

L'information usager demeure la clé de l'efficacité du système de transport. Par exemple l'amélioration de l'information voyageur en temps réel, en station et par le biais d'application dédiée est un gage de performance et d'optimisation du réseau de transports. La multiplication des systèmes d'information et de billettique multimodales, de type MaaS, dont le cadre juridique a été installé par la Loi d'Orientation des Mobilités, permet aujourd'hui une information

plus ciblée des voyageurs en fonction de leurs objectifs (rapidité, bénéfice environnemental, mobilité active, coût, accessibilité) et donc un meilleur usage des réseaux de transport.

De là des systèmes de tarification en fonction de la performance de l'offre de transport peuvent être imaginés, de même que la mise en place de péages horaires dont la modulation s'appuierait sur le niveau de trafic. Le lissage des flux ouvre des perspectives de gestion efficace de l'infrastructure à même d'absorber la demande croissante de mobilité.

► Le recours à l'intelligence artificielle peut contribuer à atteindre l'optimum d'usage de l'offre de mobilités.

Conclusion

À l'heure d'une croissance démographique continue en région Île-de-France, et notamment en grande couronne,

Sur la base d'un constat objectif d'un investissement dans les transports entre l'hypercentre et la périphérie qui constituait un préalable nécessaire,

En prenant en compte l'évolution et la complexification de l'écosystème des mobilités de par la mutation des modes de travail et l'arrivée de nouveaux acteurs de la mobilité,

En considérant que la qualité des mobilités est un des principaux facteurs d'attractivité des territoires dans une compétition mondialisée, de recrutement et pérennisation des talents dans les sphères économiques et académiques dont l'Île-de-France est richement dotée,

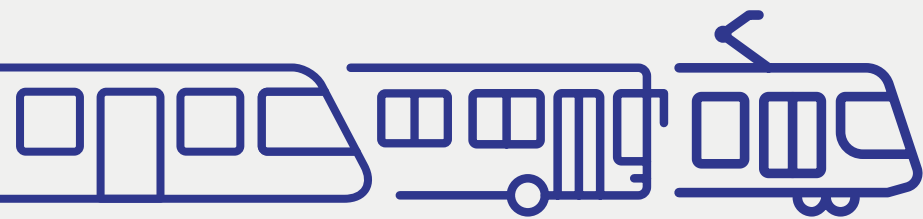
En rappelant que la qualité des modes de déplacement sont déterminants en matière de qualité de vie de chacun,

En soulignant que la mobilité est un levier d'action fort sur les problématiques environnementales,

En affirmant la nécessité de lutter contre toute forme de décrochage de la grande couronne au bénéfice des zones denses de l'hypercentre francilien afin de garantir une équité et une cohésion sociale au sein de la région capitale qui nécessite un rattrapage urgent,

Nous demandons donc que l'ambition affichée par l'État en matière de croissance verte et économique se traduise par des moyens financiers ambitieux dans le domaine des mobilités et des transports qui en sont l'un des fers de lance et une condition sine qua non.

Le retard à rattraper est important et commande de manière impérieuse des mesures d'urgence. Il en va de la prospérité et du bien-être collectif de la Région Île-de-France comme au plan national tant ce territoire pèse dans la destinée nationale.



Rédacteurs:
François Bertrand – Éric Sieberath – Léonard Tapié
Conseil départemental de l'Essonne