

## Île-de-France Réunion du 9 décembre 2021 mixte en présentiel et en visio-conférence.

### COI mars 2022 Bilan et perspectives des investissements pour les transports et les mobilités

Présentations générales Marc GUILLAUME, préfet de région

Les questions de transports sont au cœur des préoccupations des citoyens franciliens. Les réseaux sont très sollicités, avec des enjeux importants de saturation et de régularité. Ils nécessitent du fait de leur usure des travaux importants, parfois en urgence comme sur les viaducs routiers ou après l'effondrement du talus ferroviaire de Sèvres, pour assurer leur disponibilité et leur pérennité. Mais il faut aussi répondre aux besoins d'une population croissante, de 70 à 100 000 habitants de plus par an, qui cause une sur fréquentation source de grandes difficultés, et donc engendre la nécessité d'étendre les réseaux de transports. La mise en place de la Société du Grand Paris et la mise en service à venir du réseau du grand Paris constituent une avancée importante. Un très gros effort financier a été fait sur la période 2015-2020, amplifié par le plan de relance et l'avenant 2021-22 au CPER. Mais il est indispensable de poursuivre l'effort, compte tenu des surcoûts des projets en cours et pour engager les nouveaux projets.

Stéphane BEAUDET, vice-président du conseil régional La Région se félicite de l'organisation de cette séance avec le COI, à laquelle il est essentiel d'avoir invité les départements après échanges avec eux. Il est rappelé l'importance des transports en commun pour les déplacements des Franciliens :  $\frac{1}{4}$  des déplacements dans la région se font en transports en communs, soit 10 millions par jour ; La fréquentation du RER A, 1,3 millions de passagers / jour, du RER B, 0,9 millions de passagers / jour, de la ligne 14, qui va approcher du million avec son prolongement, est à rapprocher du trafic total TER au niveau national, d'1 million de passagers / jour. Il y a un enjeu réel autour de la densité du territoire ; La crise sanitaire pourra laisser des traces sur les habitudes de déplacements, mais avec une croissance de 70 000 habitants par an, la pression va rester forte, en particulier sur le cœur d'agglomération : l'Île-de-France accueille 18 % de la population nationale sur 2 % du territoire, la métropole du grand Paris 10 % sur 0,1 %. La Région et l'État ont été collectivement au rendez-vous pour engager un très grand effort de rattrapage sur les investissements de transports : + 50 % par rapport à la mandature précédente achevée en 2015, avec un CPER exécuté à plus de 90 %, et près de 90 % du matériel roulant renouvelé ou modernisé. L'avenant au CPER – accord de relance – illustre l'accélération des investissements avec l'ajout de 1,7 Md€ aux 3,5 Md€ initialement inscrits sur le volet mobilités du CPER 2015-2020. Il faut maintenir l'effort pour l'avenir, en maintenant la pression sur les opérateurs, dont SNCF Réseau, pour tenir les coûts et les délais tout en prenant en compte leur capacité à réaliser les projets. La Région vise également à un équilibre des investissements au regard de la démographie : l'Île-de-France comprend aussi des territoires péri-urbains et ruraux, aux besoins spécifiques à côté des transports en communs lourds : RER vélo, TCSP, Transports à la demande. Le réseau de trams, tram express, BHNS Tzen doit également continuer à se développer. Des points d'attention pour la suite : La Région est en attente d'un calendrier et d'un mandat pour le futur CPER, dont la négociation sera un enjeu majeur ; Elle est inquiète d'une baisse à venir de ses ressources fiscales (860 M€), anticipée du fait des mécanismes de péréquation ; Le

volume de projets, notamment à l'initiative du bloc local est tel qu'il faut que les autres collectivités dont les départements en prennent leur part, à hauteur de 30 %. Principaux enjeux

Laurent CALVALIDO (DGA du conseil régional) et Alexandre ANACHE (DRIEAT)

**Mobilité des personnes** Il est attendu une croissance de la population de 10 % entre 2015 et 2035, et de 15 % des emplois : cela conduit à une évolution tendancielle de la demande de + 2%/an pour les transports en commun. La crise sanitaire a provoqué une baisse marquée des déplacements, tant en transports collectifs que par les modes motorisés individuels, mais la fréquentation des transports en commun a retrouvé à l'automne 2021 environ 85 % de son niveau antérieur. Cela se traduit par des besoins d'investissement dans les transports en commun, mais aussi sur le réseau routier, pour sa régénération et sa modernisation. L'infrastructure routière constitue aussi une réserve de capacité : le taux d'occupation de 1,3 pers/véhicule est trop faible, et les aménagements de voies réservés peuvent être développés. Elle doit également s'adapter aux enjeux d'électromobilité.

**Mobilité des marchandises** Les besoins sont très importants, pour le premier bassin de consommation européen, et dans le contexte de fort développement de la vente ligne. Mais le partage modal est très déséquilibré : 90 % route, 7 % fluvial, 3 % fer. Un rééquilibrage est nécessaire, mais le fret ferroviaire, dont 15 % seulement est en transit, est fortement contraint en zone dense par les trafics voyageurs, et par le manque de terminaux. Le fleuve est sous-exploité, et dispose d'une grande réserve de capacité. Qualité de l'air 75 % de la population francilienne est soumise à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires. La France a déjà été condamnée à deux reprises. Le transport est le premier émetteur. Gaz à effet de serre Les transports sont également le premier émetteur. La réduction des émissions en Ile-de-France est en retard sur les objectifs du SRCAE. Des poursuites sont engagées à l'égard de l'Etat. Prise de parole des départements

François DUROVRAY, président du conseil départemental de l'Essonne (91)

Les enjeux sont maintenant collectivement mieux compris en Ile-de-France, pour les différents modes, avec en particulier un enjeu de massification qui lui est propre. COI mars 2022 Bilan et perspectives des investissements pour les transports et les mobilités Page 250/328 Mais le COI devra également tenir compte dans son rapport du fait que certains des enjeux et projets franciliens concernent aussi le reste du territoire national : Roissy-Picardie, nœud ferroviaire de Bercy... Sur le ferroviaire, 50 % des interventions bénéficient à la province. Le réseau routier est en très mauvais état, notamment dans l'Essonne, il faut le moderniser, mais aussi en faire évoluer l'usage (massification, circulation des bus, covoiturage), sans qu'il soit besoin de l'étendre. Pour les marchandises et les besoins du bassin de consommation, il convient de définir une stratégie régionale de transfert de la route, d'usage de la Seine, avec l'enjeu de liaison avec le port du Havre. Une réflexion sur le péage est nécessaire.

Marie-Christine CAVECCHI, présidente du conseil départemental du Val d'Oise (95)

De nombreux Franciliens et spécialement Valdoisiens sont privés d'accès aux transports collectifs. Il faut veiller à ne pas aggraver les fractures. Le rapport Rol-Tanguy de 2020 a fait des propositions en ce sens : le prolongement de la ligne 17 vers l'Est du Val d'Oise. Il serait intéressant de demander une étude de ce prolongement à la SGP en proposant pour le futur une boucle Est-Ouest qui irait de Roissy à la Défense. Par ailleurs, l'arrêt de la ligne H à Pleyel est nécessaire pour l'accès au Grand Paris Express dont le Val-d'Oise est exclu. Une intervention forte est nécessaire pour résoudre les difficultés du RER A vers Cergy-Pontoise, qui doit bénéficier de la même qualité de desserte que Marne-la-Vallée, avec des trains semi directs. Des lignes de BHNS rendraient un réel service aux habitants du département : - dans l'Est, le conseil départemental porte la maîtrise d'ouvrage de 3 BHNS. Le temps que les travaux soient réalisés, il faudrait mettre en service des bus express pour

relier Gonesse, Villiers le Bel et Goussainville au pôle économique de Roissy ; - dans l'Ouest, il faut voir comment préfigurer la 2e phase du T11 Express par des BHNS ou bus express. Cela permettrait de relier Argenteuil aux pôles économiques et réseaux de métro proches. La présidente s'inquiète de ce qu'aucun des projets relevés par la Région dans la présentation ne corresponde aux besoins du Val-d'Oise.

Françoise LECOUFLE, vice-présidente du conseil départemental du Val de Marne (94)

Le département a beaucoup d'inquiétudes sur le financement de projets déjà actés ou de leurs conséquences. Les engagements pris conduiraient à doubler l'effort d'investissements, ce qui n'est pas tenable. Parmi ces projets, l'on peut citer les aménagements de voirie près des gares de la ligne 15 du GPE, le sujet complexe de la gare de Bry Villiers Champigny, ou encore des opérations à venir comme Altival, le tram sur la RD 5, le câble A et le TZen 5. Sur ces projets, le conseil départemental souhaite négocier à la baisse sa participation de 30 %. Le département soutient aussi le prolongement de la RN 406 vers le port Bonneuil, la requalification de la RN6 à Valenton et Villeneuve Saint-Georges, communes en difficulté et la fin de la requalification de la RN 19. Il y a un vrai besoin de facilitation des déplacements vers les pôles d'emploi, en particulier Paris et La Défense. Le Val de Marne ne veut pas être un frein aux projets du fait de ses finances.

Brice RABASTE, vice-président du conseil départemental de Seine et Marne (77)

La grande couronne a des problématiques différentes. Le département a une croissance démographique forte autour des pôles de Roissy et Sénart, une superficie élevée et un bon dynamisme économique. La Seine-et Marne se félicite des efforts engagés par l'État, la Région et la SGP. Les projets structurants, qui concernent également les départements limitrophes, doivent obtenir les financements nécessaires, notamment la gare de Bry-Villiers-Champigny, le RER E +, l'électrification de la ligne P et au-delà vers Troyes, le pôle gare de Melun et son TZen, l'amélioration du nœud ferroviaire de Bercy. Il en est de même pour les projets fluviaux : la mise à grand gabarit de la Seine à réaliser dès 2024-25 et des infrastructures routières avec l'élargissement de l'A104 qui doit être achevé. Ces projets concernent également les territoires limitrophes. Enfin, lorsque se sera possible dans le cadre des dispositions de la loi 3DS en discussion, le département demandera que lui soient transférées la RN4 et de la RN 36, qui demandent également des aménagements, si leur financement est maintenu dans le CPER.

Richard DELEPIERRE, vice-président du conseil départemental des Yvelines (78)

Les investissements dans les départements d'Ile-de-France ont aussi un impact sur la province. C'est en particulier le cas de la Ligne Nouvelle Paris Normandie, projet essentiel, qui dégagera de la capacité pour apporter une solution ferroviaire au transit des poids lourds ; le département souffre du passage de nombreux camions en transit, notamment sur la voirie départementale. Les projets de tram-train (T13, extension T11, extension T12) sont aussi essentiels pour les déplacements de banlieue en banlieue, tandis que la desserte vers Paris fonctionne déjà plutôt bien. Enfin la prolongation de la ligne 18 jusqu'à Rueil, en pointillé sur le schéma d'ensemble du Grand Paris Express, devra être à terme réalisée.

Alexandre BERNUSSET, directeur général adjoint, département des Hauts de Seine (92)

Le département partage les enjeux présentés, nationaux et locaux, sur les transports collectifs de voyageurs et le fret. Les efforts importants déjà engagés doivent être maintenus, afin que de nombreux projet actuellement « au milieu du gué » puissent aboutir : T1, T10, pôle de la Défense, prolongement de la ligne 18 du GPE à la Défense, en réponse à la hausse de population dans

certaines zones. Il regrette le retard pris par les discussions sur le futur CPER. Les surcoûts importants d'EOLE et d'autres projets ne doivent pas être financés au détriment des projets à engager.

Jacques BAUDRIER, adjoint à la maire de Paris (75)

Après un sous-investissement de plusieurs décennies dans les transports régionaux, un rattrapage a été engagé, mais est encore loin du compte, il faut poursuivre l'effort : 2015-2020 a été ambitieux, mais il y a un mur d'investissement à venir. **Pour la ville de Paris, il y a notamment la prolongation de la ligne 10, pour desservir le plus grand pôle de développement urbain de France, Paris Rive Gauche, mais elle bénéficiera également de tous les autres projets franciliens comme l'amélioration des RER.** Le développement massif des modes actifs, qui constitue une révolution et un enjeu majeur, est une rupture. À très court terme dans Paris, les déplacements à vélo devraient dépasser les déplacements en voiture. Ce mouvement nécessaire pour tenir l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air est également engagé à l'échelle plus large de la métropole. La ville de Paris est également attentive aux financements et aux surcoûts. Il est très bien que la SGP ait pu contribuer au financement d'autres projets, mais pour la suite, il y aura besoin de nouvelles recettes dédiées aux transports. Focus sur les grands projets Le préfet de région note une large concordance des messages, qui confirment qu'un mur d'investissements reste devant nous malgré les efforts récents.

**Présentation par Alexandre ANACHE, Alain MONTEIL (DRIEAT) et Laurent CALVALIDO (Région)**

Transports collectifs

Le réseau est vieillissant, saturé et manque de fiabilité. Le rattrapage engagé pour son renouvellement est à poursuivre. Il y a un réel enjeu de désengorgement du réseau existant et de développement des liaisons de banlieue à banlieue où la demande augmente le plus vite. Principaux travaux engagés à poursuivre sur la période 2023-2027 pour un coût d'environ 2,2 Md€ : le prolongement du RER E et de plusieurs lignes de métro, l'amélioration des RER et des Transiliens, quelques lignes de tramway et BHNS. De nouveaux projets seront également à lancer sur la période 2023-2027 pour un coût d'environ 5,8 Md€ : les schémas directeurs RER, plusieurs tramways, des BHNS TZen/TCSP, des études de prolongement de métro notamment M1 à Val-de-Fontenay, des besoins importants d'aménagement des pôles gares et des interconnexions avec le Grand Paris Express.

De nombreux surcoûts sont à déplorer, pour un total de 2,2 Md€ courants sur la période 2023-2027, sur Eole principalement mais aussi d'autres projets, ainsi que sur le Schéma directeur régional d'accessibilité, non financé par l'État. Des expertises sont conduites afin de rechercher les causes et répartir les responsabilités de ces surcoûts. Réseau routier national non concédé L'objectif est de réduire son empreinte environnementale et les nuisances engendrées par l'utilisation de l'infrastructure, avec plusieurs enjeux : Améliorer les conditions de circulation et moderniser les tunnels ; Développer les nouvelles mobilités ; Favoriser l'intégration des infrastructures dans leur environnement ; Réhabiliter le réseau routier national non-concédé et ses équipements. Les budgets de maintenance et de renouvellement restent insuffisants. Le réseau est très utilisé et saturé. La congestion routière atteint des niveaux très élevés aux heures de pointes du matin ou du soir, avec une augmentation de la durée des bouchons sur les principaux axes, qui dépassent parfois ceux observés avant la crise sanitaire.

De nombreux projets sont à poursuivre sur la période 2023-2027 pour un coût d'environ 600 M€ : enfouissements, élargissements, requalifications, ajout de protections phoniques, créations de voies réservées etc. De nouveaux projets sont à engager sur les mêmes types d'actions, pour un montant évalué à 450 M€ sur la période 2023-2027.

Enfin la réhabilitation du réseau demande un effort beaucoup plus important, évalué à 200 M€/an pendant 10 ans, soit 1 Md€ sur la période 2023-2027. Grandes lignes ferroviaires Des projets de longue date sont en cours et à poursuivre : Massy-Valenton, Électrification Paris Troyes. De nouveaux projets à l'étude doivent passer en phase pré-opérationnelle ou en travaux : désaturation gare de Lyon/Bercy, Saut de mouton Saint-Lazare, LNPN, Roissy-Picardie (phase 1 financée par l'AFITF dès 2022), gare d'Orly Pont de Rungis. Le traitement des points noirs bruits, les suppressions de passage à niveau, la mise en accessibilité des gares nationales doivent être poursuivis. Au total, les besoins sont évalués sur la période 2023-2027 à 400 M€ pour les « coups partis » et 1,2 Md€ pour les nouveaux projets.

#### Modes actifs

L'objectif est de développer l'usage du vélo, dont la part modale était de 1,9 % en 2018, à la hauteur de l'objectif national de 9 % en 2024, dans un double but : réduire la pollution, mais aussi désaturer les transports en commun. 2/3 des déplacements font moins de 3 km (sans prendre en compte les modes successifs). L'enjeu est de poursuivre le déploiement de continuités cyclables sécurisées, et de développer les capacités de stationnement. Les grèves de fin 2019 ont provoqué un fort développement du vélo, suivies par la crise sanitaire qui a suscité une forte mobilisation pour la création de pistes provisoires, établissant des itinéraires continus qui n'existaient pas et seront à pérenniser. Un projet de RER-vélo se structure à l'échelle régionale (schéma directeur reprenant les codes du réseau de métro/RER afin de proposer des itinéraires sécurisés), incluant continuités et stationnement sécurisé, évalué à 500 M€ pour la phase 1 2023-2027. La cible est un apport de l'État de 20 %, complété par 20 % pour chaque maître d'ouvrage, s'ajoutant aux 60 % apportés par la Région.

#### Fret multimodal

L'objectif est de faire évoluer les parts modales vers les modes présentant le moins d'externalités négatives, au regard d'une part actuelle de la route de 90 %. Le fluvial dispose d'un potentiel de capacité élevé pour transporter du fret jusqu'en cœur d'agglomération, au plus près des besoins : un quadruplement du trafic est possible. Il passe par des connexions et extensions du réseau fluvial (Bray-Nogent pour augmenter la capacité d'emport, MAGEO pour assurer le lien avec le canal Seine-Nord), une poursuite de l'effort de régénération et modernisation, et un renforcement de l'offre portuaire (maillage, performance, intégration urbaine), déjà bien développée mais en limite de saturation.

Au total, 1,1 Md€ sont nécessaires. Pour le ferroviaire, l'Ile-de-France bénéficie d'un réseau dense mais intensément fréquenté par les trains de voyageurs : le système est très contraint et présente de nombreux conflits d'usages (cisaillements). La région comporte 4 terminaux de transport combiné, dont il faut améliorer la capacité et la performance, mais a besoin de nouveaux terminaux. Une étude vient d'être lancée par la DRIEAT sur le sujet, s'inscrivant dans la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire. Total L'ordre de grandeur des besoins tous modes (et tous financeurs) pour 2023-2027 s'établit à 11,7 Md€ pour les routes, les transports en communs et le ferroviaire voyageurs, 2,2 Md€ pour les surcoûts, et 1,6 Md€ pour les marchandises. Échanges entre les participants et les membres du COI

Jacques BAUDRIER, adjoint à la maire de Paris

Se félicite du gros travail de synthèse effectué, et note que l'essentiel fait l'objet d'un consensus de longue date entre les collectivités. De nombreuses collectivités ont toutes fois des difficultés à financer leur part. Quelques autres sujets auraient mérité d'être abordés : sur le vélo, le RER vélo est

très positif, mais insuffisant, il faut un maillage plus fin, et un investissement probablement 2 à 3 fois plus important. Le bus semble oublié dans la présentation. De gros efforts avaient été faits sur le réseau « Mobilien », avec des comités de ligne qui proposaient des investissements émergeant au CPER, pour améliorer régularité et vitesse commerciale. Avec 2 millions de voyageurs/jour, il ne faut pas laisser se dégrader de nouveau la vitesse commerciale et une nouvelle mobilisation d'IDF M est nécessaire. Quelques centaines de M€ devraient être prévus sur le sujet. Les ressources ne pourront pas atteindre les 15 à 17 Mds € qui seraient nécessaires : de nouvelles recettes doivent être identifiées. Les réflexions sur une « taxe premium » sur les bureaux les mieux situés sont une piste pour une meilleure acceptabilité.

François DUROVRAY, président du conseil départemental de l'Essonne

Beaucoup de chantiers ont pris du retard à cause d'un défaut de capacité technique : il y a un besoin de formation et de développement de la main d'œuvre à souligner. Sur la présentation, il est surprenant qu'elle n'ait pas fait du tout mention du Grand Paris Express (tracé, financement, avancées) : il serait utile d'avoir des éléments physiques et financiers sur le projet. Sur les projets bénéficiant à la fois à l'Ile-de-France et au national (Massy-Valenton, nœud de Bercy), il serait utile d'avoir des clés de lectures qui puissent ensuite guider des clés de financement. Observations et questions du COI L'objectif du COI sera de proposer des éléments de programmation pour les deux prochains quinquennats et pour la décennie suivante.

Pour la période 2023-2027, seront examinés la soutenabilité financière, mais aussi la maturité des projets. La soutenabilité est à examiner également du point de vue de l'entretien et de l'exploitation future, dans un raisonnement en coût complet, et le COI sera vigilant sur le sujet. Il s'agit de rechercher un modèle économique, au-delà du financement des investissements, et d'identifier des recettes publiques pour assurer l'exploitation. Le rythme de croissance projetée de la demande de transports paraît très supérieur à ceux de la population et des emplois. Faut-il vraiment poursuivre sur ce modèle et pourquoi ? Pour de nombreux projets, il y a interaction entre enjeux franciliens et enjeux nationaux ; il y a une méthodologie à trouver pour peser les contributions des projets « aux bornes » de l'Ile-de-France Sur le fret ferroviaire, les travaux récemment conduits permettent enfin d'avoir une vision claire des flux.

Il s'agit maintenant de rendre concordants ces flux avec les dynamiques immobilières de la logistique, pour permettre la massification par le fer et le fleuve. Sur la logistique, quelle est la vision stratégique partagée par les acteurs franciliens, quelles démarches sont engagées, y compris pour que la logistique se localise à proximité des réseaux autres que routiers et s'agissant du dernier kilomètre ? Les volumes d'investissements nécessaires sont toujours énormes en Ile-de-France par rapport aux autres régions, et avec des calendriers très courts : quelle réflexion est engagée sur la capacité à faire techniquement, de l'ingénierie en amont aux entreprises de travaux publics en aval, en particulier dans la période actuelle de surchauffe ? Cette contrainte n'est pas accessoire.

Réponses de Stéphane BEAUDET, vice-président du Conseil régional

Sur les investissements, il s'agit d'abord d'un énorme rattrapage à poursuivre au regard des décennies précédentes de sous-investissement, mais aussi de s'adapter à une demande qui croît et qui change. Par exemple avec l'essor du télétravail, apparaissent maintenant des jours de pointe dans la semaine, au-delà des heures de pointe quotidiennes. La soutenabilité n'est effectivement pas que financière et elle pose d'abord une question de priorisation politique entre les déplacements du quotidien et la longue distance. Il y a effectivement un sujet de soutenabilité technique, notamment face à des opérateurs qui veulent protéger leur monopole, et vis-à-vis du manque de main-d'œuvre dans l'ingénierie et les travaux.

Enfin il y a une question de soutenabilité calendaire : les projets touchent un réseau qui doit continuer à être exploité et ne peut être en travaux partout en même temps. Si l'on mettait davantage d'argent que celui mis actuellement, il n'est pas sûr qu'on saurait faire plus de travaux, il y a peut-être un « plafond de verre » en passe d'être atteint. Sur le fret, le travail est en cours pour faire converger et partager les stratégies, et notamment les démarches parallèles de la Région et de la Métropole. La fusion des ports de la vallée de la Seine est une avancée à valoriser. Conclusion du préfet A pris bonne note des différents points, par exemple de la question de maturité différenciée des projets, à documenter. L'objet de la séance n'était pas de discuter de clés de financement. Beaucoup de choses ont été dites sur l'entretien du réseau, le vélo et les mobilités actives, les surcoûts. Des documents sur les différents sujets seront transmis à l'appui de la présentation, et le dossier sera complété sur le sujet de la SGP. Le message principal est qu'il faut maintenir un rythme très élevé d'investissements de rattrapage et de développement. Le travail de préparation avec la Région a conduit à se limiter à des montants relativement raisonnables (au regard des 35 Mds € d'investissements de la SGP par exemple). L'Ile-de-France gagne de 70 à 100 000 habitants par an et se trouve dans une situation tout à fait unique : les efforts doivent y être poursuivis.

COI mars 2022 Bilan et perspectives des investissements pour les transports et les mobilités

Rappel Page 240 260

Vu par La Grande 10