

Rapports et études

Les prises de position de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris

Transports et mobilité en Ile-de-France à l'horizon 2025

Rapport de Monsieur Bernard IRION,

avec la collaboration de Monsieur Deniz BOY, chargé d'études Transports à la Direction Générale Adjointe chargée des études, de la Prospective et de l'Innovation

présenté au nom de la Commission de l'aménagement et du développement économique régional,
et adopté par l'assemblée générale du 19 novembre 2009

M. Gilbert DIEPOIS, Président de la CADER depuis le 20 décembre 2004, devait présenter ce rapport conjointement avec M. Bernard IRION, vice-président de la CADER. Sa disparition prématurée, le 28 octobre 2009, l'a empêché de voir l'aboutissement de ce travail auquel il tenait tant et qu'il a marqué de son empreinte. La CADER, en lui dédiant ce rapport, rend hommage à sa mémoire.

SYNTHESE DU RAPPORT	page 5
TABLEAU SYNTHETIQUE DES POSITIONS DE LA CCIP	page 10

CHAPITRE 1 LA MOBILITE EN ILE-DE-FRANCE

1. Evolution de la mobilité en Ile-de-France	page 13
1.1. Des mutations sociétales expliquent les nouvelles mobilités.....	page 13
1.2. Les changements significatifs constatés dans la mobilité des Franciliens	page 14
1.3. Les déplacements professionnels : un poids important mais en diminution relative.....	page 16
2. La saturation croissante des réseaux et les attentes des entreprises	page 19
2.1. La saturation des réseaux de transports collectifs.....	page 20
2.2. Un réseau routier congestionné.....	page 21
3. La révision du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) : une nouvelle étape pour la mobilité en Ile-de-France.....	page 22
3.1. Fondements des Plans de déplacements urbains (PDU)	page 22
3.2. Bilan mitigé du PDUIF de 2000	page 23
3.3. L'implication de la CCIP et des autres CCI en Ile-de-France	page 24

CHAPITRE 2 DEPLACEMENTS INDIVIDUELS ET MOBILITE DURABLE

1. La réglementation, levier majeur pour prendre en compte les externalités des transports.....	page 26
1.1. L'encadrement à la source : la réglementation s'appliquant aux émissions des véhicules à moteur	page 26
1.2. L'engagement de l'État pour des « transports durables » : les apports récents du Grenelle de l'environnement	page 27
1.3. Un maillon qui monte en puissance : les outils locaux de prévention et de protection	page 28
2. Les progrès technologiques, un pas décisif vers l'éco-mobilité.....	page 30
2.1. Une dynamique au long cours : l'optimisation des véhicules thermiques classiques en écho au renforcement de la réglementation environnementale	page 30
2.2. L'ère de la mutation éco-technologique : viser le véhicule de l'« après-pétrole » pour relever les défis du développement économique régional	page 32
2.3. La technologie au service de la résorption des nuisances sonores.....	page 34
3. Le renouvellement des pratiques et des comportements : l'ère de la mobilité ciblée et partagée.....	page 34
3.1. Le management de la mobilité	page 35
3.2. Des pratiques individuelles qui témoignent d'une prise de conscience	page 37

CHAPITRE 3
LES REPONSES AUX DEFIS DE LA MOBILITE ET DU DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN

1.	La mobilité : un levier au service d'une stratégie métropolitaine	page 40
1.1.	De la « ville compacte » à la « métropole intense »	page 40
1.2.	Le polycentrisme	page 41
2.	Les réponses apportées par les acteurs publics	page 42
2.1.	Le plan de mobilisation pour les transports proposé par la Région	page 42
2.2.	Les propositions des architectes lors de la consultation « Grand Pari(s) »	page 42
2.3.	Le réseau du Grand Paris proposé par l'Etat	page 43
3.	La nécessité d'un plan de convergence au service d'une stratégie métropolitaine	page 45
3.1.	Le plan de convergence pour les transports	page 45
3.2.	Le SDRIF	page 45

CHAPITRE 4
FINANCEMENT ET GOUVERNANCE DES NOUVEAUX PROJETS DE TRANSPORTS :
RAPPORT CARREZ ET POINT DE VUE DES ENTREPRISES FRANCILIENNES

1.	Eclairage sur les conclusions de la mission Carrez	page 47
1.1.	L'originalité des principes retenus par la mission Carrez	page 47
1.2.	Le périmètre et le phasage retenus par la mission Carrez	page 49
2.	Un rééquilibrage du financement des transports collectifs restant défavorable aux entreprises	page 51
2.1.	Rappels sur le financement actuel du fonctionnement des transports collectif en Île-de-France ..	page 51
2.2.	Des propositions de rééquilibrage des contributions au fonctionnement des transports collectifs ayant l'apparence de l'équité	page 54
2.3.	Financement des investissements dans les transports collectifs.....	page 55
3.	Mise en œuvre du projet et nouvelles gouvernances	page 57
3.1.	Etat de la gouvernance actuelle des transports en Ile-de-France	page 57
3.2.	Une gouvernance adaptée à la mise en œuvre du volet transport du Grand Paris	page 58
3.3.	Une nécessaire concurrence entre opérateurs.....	page 58
3.4.	La nécessité d'une instance coordinatrice de l'ensemble des mobilités franciliennes	page 58

PRINCIPAUX PROJETS DE TRANSPORTS FRANCILIENS

1.	Liste des projets	page 60
2.	Carte des projets	page 61
	AUDITIONS PREPARATOIRES	page 62
	ANNEXES	page 63
	ENQUETE CCIP.....	page 71

Les transports et la mobilité sont essentiels au développement métropolitain et préoccupent aussi bien les utilisateurs, dont les chefs d'entreprise, que les décideurs politiques. La métropole parisienne n'échappe pas à la règle et la question se pose, avec l'émergence des attentes et le foisonnement récent des projets de transport, de savoir si, où, et à quelles conditions ces projets constituent une bonne réponse aux défis auxquels est confrontée notre région capitale.

L'évolution de la mobilité en Ile-de-France :
Des besoins nouveaux appellent des réponses adaptées

Si le nombre de déplacements quotidiens par personne est resté remarquablement stable (3,46) depuis la dernière enquête transports (EGT 2001), **la mobilité en Ile-de-France, exprimée en déplacements x kilomètres, augmente régulièrement, de l'ordre de 2%/an**, sous l'influence de la poussée démographique (+0,5%/an) et de l'augmentation des distances parcourues par personne (+1,5%). En 2001, en matière de déplacements motorisés, 12% seulement sont internes à Paris, 17% concernent les flux entre Paris et la banlieue, et 70% sont internes à la banlieue au sens large (petite et grande couronnes). Ces derniers se répartissant eux-mêmes entre déplacements de rocade (30 %), intra-communaux (23 %), radiaux (13 %) et de transit par Paris (4 %). Cette structure nouvelle, par l'importance des déplacements de banlieue à banlieue pose la question de l'adéquation spatiale de l'offre de transports.

L'utilisation de l'automobile est majoritaire en banlieue. 83% des déplacements en voiture en Ile-de-France se font en banlieue (petite et grande couronne). 9% des déplacements se font entre Paris et la banlieue. Son utilisation diminue à Paris où le trafic automobile décroît régulièrement depuis 30 ans, et plus encore ces dernières années.

L'utilisation des transports collectifs est en croissance, surtout à Paris et pour les déplacements radiaux, certains automobilistes étant incités à ne plus utiliser leur voiture, à la fois du fait de l'augmentation du coût des carburants et de la mise en place de politiques municipales défavorisant les transports individuels (comme, précisément, à Paris).

En ce qui concerne **la répartition par motifs de déplacements**, celui du « travail » intervenait en 2001 dans les déplacements franciliens pour 18% de leur nombre, 31% des distances parcourues et 25% des temps de transport, **cette proportion ayant tendance à diminuer en valeur relative**. A titre de comparaison, en 1983, ces proportions étaient respectivement de 21%, 34% et 27%¹.

La demande générale de plus de mobilité en Ile-de-France provoque des **phénomènes de congestion** aux heures de pointe, à la fois sur les réseaux routiers (cas emblématique du bouchon A4/A86 qui se répercute jusqu'à Val d'Europe à l'Est et Orly-Rungis au Sud), et sur les transports collectifs avec des difficultés croissantes rencontrées (notamment sur le RER A et de la ligne M 13 du métro).

De fait, la question de **l'adéquation des transports franciliens** se trouve posée publiquement depuis quelques années et l'enquête effectuée par la CCIP auprès des entreprises de Paris et petite couronne en apporte la confirmation, avec l'accent mis par les chefs d'entreprise sur la flexibilisation des horaires de travail, l'amélioration de la régularité et de la fréquence, ainsi que l'élargissement des amplitudes.

La CCIP considère essentielle la recherche d'une harmonisation de l'offre de mobilités avec les nouveaux rythmes de vie, et particulièrement professionnels.

¹ L'évaluation du poids de la mobilité professionnelle est confrontée aux insuffisances de l'appareil statistique en matière de déplacements professionnels. La dernière Enquête globale transports (EGT), qui date de 2001, rend imparfaitement compte de la réalité de la mobilité professionnelle.

Il apparaît que les tendances ainsi relevées sont « lourdes », comme le montre le **bilan mitigé du PDUIF 2000** qui se fixait pour objectif la baisse du trafic automobile au nom de la préservation de l'environnement et de la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Les CCI franciliennes sont étroitement associées, de même que de nombreux autres acteurs, à l'élaboration du nouveau PDUIF à horizon 2020, dont il faut espérer que son contenu sera plus réaliste que son prédécesseur. C'est toute la question du système de transport francilien qui se trouve posée par cet exercice supervisé par le STIF.

Déplacements individuels et mobilité durable :

Les évolutions technologiques et comportementales, nouvel enjeu pour la mobilité individuelle motorisée

L'une des tendances de fond à considérer dans la recherche de l'optimisation des transports franciliens est l'évolution des déplacements individuels vers une meilleure prise en compte des préoccupations de **mobilité durable**, supposant notamment la réduction des émissions atmosphériques et sonores.

D'une part, on observe, en effet, que les **pollutions émises par les moteurs thermiques baissent considérablement**, pour atteindre un niveau très faible avec les normes Euro 6² et que les **consommations de carburant (et corrélativement les émissions de CO₂) s'abaissent régulièrement**, l'objectif des 95 g de CO₂/km étant en vue pour les voitures neuves, pour succéder aux 130 g/km fixés dix ans plus tôt. La CCIP est convaincue que **l'optimisation en cours des moteurs thermiques offre un laps de temps suffisant pour permettre l'émergence en temps voulu des technologies de motorisation individuelle décarbonées du futur**. Elle attire l'attention des pouvoirs publics et des constructeurs sur la nécessité de réaliser des progrès similaires dans le domaine des pollutions sonores, où les attentes sont également fortes, notamment pour les deux roues motorisés.

D'autre-part, des sauts technologiques favorables importants semblent permettre **aux motorisations électriques de tenter de percer à nouveau sur le marché**, avec les annonces récentes de nouveaux modèles effectuées par les deux constructeurs français. Les **motorisations hybrides** (ou « micro-hybrides »), pourraient diffuser progressivement à l'intérieur des gammes de véhicules classiques et apporter leurs effets bénéfiques en termes d'abaissement des consommations de carburants fossiles. Les deux-roues motorisés devraient bénéficier également de ces évolutions, ainsi que des progrès en matière de réduction des nuisances sonores.

Au-delà des aspects réglementaires et technologiques, on observe aujourd'hui l'émergence d'une **évolution des comportements et des pratiques de mobilité**, préfigurant une tendance de fond, liée à la prise de conscience de la hausse structurelle du prix de l'énergie. Les pratiques collectives liées au « **management de la mobilité** » se développent, comme le covoiturage, l'autopartage et les plans de déplacements d'entreprises (PDE), dont la CCIP soutient la promotion. Cette énumération ne serait pas complète sans la mention du succès de Vélib' à Paris qui combine liberté individuelle et organisation collective. La mise en place d'Autolib', en cours d'étude, constituerait un progrès supplémentaire.

Les réponses aux défis de la mobilité et du développement métropolitain :

Les transports au contact d'autres problématiques urbaines

Les réponses apportées par les pouvoirs publics aux défis de la mobilité francilienne au cours des vingt dernières années n'ont pas été négligeables avec la création de nouvelles lignes (métro M14 et RER E), ainsi que le lancement des études de tangentiels ferrés. A l'inverse, les infrastructures routières ont vu les investissements qui leur étaient consacrés progressivement diminuer.

Plus récemment, et pour répondre à une attente grandissante en lien avec l'élaboration du projet de nouveau SDRIF, le président du Conseil régional a proposé en juin 2008 un **plan de mobilisation des transports publics d'un montant de 19 milliards d'euros** (Mds €) sur la période 2010-2020. Ce plan comprend des lignes nouvelles, comme des radiales avec les prolongements du RER E vers La Défense et de la ligne M14 vers

² Applicables à compter du 1er septembre 2014.

Pleyel, ou des rocade avec des tronçons d'Arc Express, la tangentielle ferrée nord et le prolongement du tramway T3, le tout complété par un programme de modernisation de matériel roulant.

Dans le même temps, le Président de la République a ouvert la démarche du Grand Paris avec la nomination du Secrétaire d'Etat Christian Blanc et le lancement de la consultation d'architectes sur l'avenir de la métropole francilienne dont les réponses, toutes intéressantes, placent l'amélioration des transports en tête des priorités.

De fait, le Secrétaire d'Etat a proposé au printemps 2009 un **projet de métro automatique reliant entre eux et avec Paris les principaux pôles de développement** (ou territoires économiques majeurs) de la région. D'une longueur de 130 km, ce projet ambitieux, d'un coût de 23 milliards d'euros (Mds €), réalise une synthèse originale entre le concept Métrophérique initial proposé par la RATP en 2006, transformé en Arc Express par la Région, et l'utilisation de la ligne M 14 prolongée à ses deux extrémités, le tout complété par une rocade extérieure La Défense-Versailles-Saclay-Orly. Ce projet est complété par d'autres infrastructures dont une partie figure dans le CPER. Il reprend également le projet d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse, avec une gare au niveau d'Orly. D'autres gares TGV sont également prévues, notamment sur la Plaine-Saint-Denis (entre Pleyel et Stade-de-France) et à La Défense.

La CCIP approuve le principe de ce projet très structurant pour la région capitale, qui fluidifie les liaisons entre les Territoires Economiques Majeurs qu'elle avait contribué à identifier, avec, notamment, les dessertes des aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget, du quartier d'affaires de Paris-La Défense et du parc d'exposition de Paris-Nord Villepinte. Elle fera connaître sa position sur les variantes de tracé à l'ouest et à l'est lors des débats publics. La CCIP observe cependant dès à présent que la problématique de l'aménagement francilien se trouve posée de façon incontournable, et notamment la nécessaire adaptation du projet de SDRIF régional qui avait fait l'objet de nombreuses remarques de la part des CCI de Paris-Ile-de-France.

Il faut bien apprécier en effet qu'un projet de métro ne se justifie qu'à partir de densités de l'ordre de 200 à 300 habitants et emplois par hectare, bien loin des réalités actuelles. C'est dire que le véritable défi réside, au delà de la difficulté technique et financière de réaliser ce projet ambitieux, en celui de concevoir et créer les nouvelles urbanisations le long des nouvelles lignes proposées.

Ce projet de métro contribuera à conserver l'unité de la métropole, à unifier son bassin d'emploi et à renforcer l'armature urbaine polycentrique. Dans cette optique, la CCIP prône l'idée de « métropole intense », qui combine densité renforcée pour les territoires déjà urbanisés, compacité urbaine pour les extensions nouvelles et la recherche d'une très bonne irrigation par les flux de circulation (salariés, marchandises...).

Financement et gouvernance des nouveaux projets de transports : **Rapport Carrez et point de vue des entreprises franciliennes**

Face à la situation créée par l'existence des deux projets de développement des transports franciliens proposés par le président du Conseil régional Jean-Paul Huchon et par le Secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région capitale Christian Blanc, le député du Val-de-Marne Gilles Carrez, rapporteur de la commission des Finances de l'Assemblée Nationale, s'est vu confier en juin dernier par le Président de la République une mission de synthèse et de recherche de financements pour ces projets. Il a remis son rapport fin septembre 2009.

La mission Carrez, dont la CCIP salue la qualité du travail réalisé dans un aussi court délai, propose effectivement une synthèse entre les deux projets qu'elle reprend en quasi-totalité, mais dont elle recommande la réalisation en deux étapes, repoussant au-delà de 2025 la grande rocade La Défense-Versailles Saclay-Orly du projet du Secrétaire d'Etat. Elle réaffirme d'autre part la nécessité d'investir dans les infrastructures routières en réexaminant la place de la route à long terme en Ile-de-France.

Comme l'ont toujours signalé les CCI de Paris-Ile-de-France, tout investissement dans les transports collectifs génère des coûts récurrents d'exploitation dont le financement doit être prévu avec autant d'attention que celui des dépenses d'investissement.

Pour effectuer cette analyse, la mission Carrez s'est fixée un horizon de quinze années 2010-2025 en identifiant 24,4 Mds € d'investissements et 43,2 Mds € de dépenses de fonctionnement sur la période,

incluant 11 Mds € d'achats de matériel roulant et de dépenses de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Pour l'essentiel, en matière de financement de l'exploitation, la mission Carrez propose de **faire évoluer la tarification des transports publics franciliens** à un rythme au moins égal à celui de l'augmentation du pouvoir d'achat, en observant que les coûts évoluent plus vite que l'inflation et veut mettre ainsi un terme à la dérive observée ces dernières années dans l'exploitation du STIF. La mission recommande également de refondre complètement la tarification actuelle (zones concentriques), inadaptée à la structure en rocade des nouvelles lignes projetées.

La CCIP approuve la revalorisation de la tarification des transports collectifs proposée par la mission, ce qu'elle n'a cessé de défendre au sein du STIF depuis 2006. Elle observe que la part du coût des transports couverte par les recettes atteint tout juste 33% en Ile-de-France, bien loin des 50% et plus rencontrés dans d'autres réseaux français ou étrangers. Elle pense que l'existence des récentes mesures de tarification sociale autoriserait un relèvement plus accentué des recettes que celui prôné par la mission. Elle observe également que **le système de tarification actuel doit évoluer vers une meilleure prise en compte des coûts**, proportionnels à la distance parcourue.

D'autre part, la mission propose d'augmenter certaines taxes, comme le Versement transport. **La CCIP est opposée à toute hausse supplémentaire générale du Versement transport qui handicaperait la compétitivité des entreprises franciliennes**, déjà surimposées au regard de leurs concurrentes étrangères. Cependant, elle est ouverte à la proposition de revoir le zonage en intégrant en zone 2 toute portion de l'agglomération parisienne correctement desservie par les transports publics à partir du moment où cela se trouverait avéré.

La CCIP estime légitime que la mission demande aux opérateurs de transport **des efforts de productivité accrus** et pense que la mise en concurrence périodique constitue un, si ce n'est le seul, levier efficace à cet égard. Elle doute que les dispositions législatives récentes prises pour mettre la France en harmonie avec le règlement européen Obligation de Service Public (OSP) soient suffisamment efficaces sur ce plan.

En matière d'investissement, la mission propose à nouveau **d'alourdir la fiscalité sur les entreprises, avec l'actualisation des taxes sur l'immobilier d'entreprise**, ce à quoi la CCIP s'oppose.

Elle propose de **mettre à contribution les usagers de la route**. Si la CCIP soutient la mission lorsqu'elle propose de faire de la tarification du stationnement une véritable source de financement des transports collectifs, elle s'oppose à l'augmentation de la future éco-redevance poids lourds dont il faudrait évaluer préalablement les effets avant toute modification éventuelle ; la CCIP demande qu'une étude d'impact soit effectuée sur les projets de réévaluation ou de création de taxes sur l'immobilier d'entreprise avant toute décision.

La mission Carrez n'est pas favorable au péage urbain, mais recherche un complément de ressources provenant de nouvelles taxes comme une surtaxe d'équipement généralisée en Ile de France, une taxe sur le stationnement et une taxe de séjour. Elle parvient à boucler le financement de la première tranche de travaux en faisant l'hypothèse que le rythme actuel de dotation du Contrat de projets Etat-Région (CPER) pourra être poursuivi jusqu'en 2020 (environ 400 millions/an), et en proposant d'emprunter 9 Mds € sur 30 ans.

La CCIP approuve les autres propositions du rapport Carrez, y compris celles faites sur la synthèse des projets, sauf à souhaiter que **la réalisation de la rocade extérieure sud-ouest du métro automatique soit entreprise dans un délai plus rapproché qu'envisagé par la mission**, quitte à augmenter le montant de l'emprunt proposé, ou d'en allonger le terme. La CCIP soutient également un ensemble de projets d'infrastructures routières.

En matière de gouvernance, la CCIP soutient la position du rapport Carrez favorable à la création d'une entité **spécifique chargée de la réalisation du métro automatique dans laquelle les CCI franciliennes seraient représentées**, le STIF restant responsable de l'exploitation du système de transport et de la réalisation des autres projets de transports ferroviaires. La CCIP observe que le rôle de cette entité dépassera celui, essentiel, de maître d'ouvrage efficace et de porteur des financements du futur métro automatique de Grand Paris pour

englober également celui de superviseur et d'incitateur à l'évolution urbaine qui doit accompagner obligatoirement la réalisation du nouveau métro.

La CCIP pense enfin souhaitable qu'une réflexion s'engage sur **l'utilité d'une instance coordonnant l'ensemble du système de mobilité francilien, transports collectifs et transports individuels**, de façon à mieux en gérer les complémentarités et les interfaces.

La métropole parisienne se retrouve à nouveau face à son avenir. Les transports occupent une place centrale dans la vision future de la métropole. En l'espace d'un peu plus d'une année, d'importants projets de transports ont été identifiés par la Région et par l'Etat, lequel marque ainsi son retour dans le débat sur le développement du Grand Paris et de la région capitale.

La perspective de réalisation de ces projets se précise et les débats deviennent plus intenses. Les entreprises ont un rôle à jouer dans le développement de la région capitale, et ce faisant dans les débats en cours. 62 % des chefs d'entreprise considèrent en effet que la principale priorité du Grand Paris doit être l'amélioration des conditions de transport et de circulation³.

Ce rapport constitue le cadre des prises de positions ultérieures de la CCIP sur ces sujets. Il sera complété dans les mois à venir par des travaux plus précis, notamment pour préparer le débat public sur le réseau du Grand Paris prévu à l'heure actuelle à l'automne 2010.

³ 34^{ème} enquête d'opinion sur la conjoncture CCIP –Médiamétrie, réalisée du 7 au 25 septembre 2009 auprès de 4000 dirigeants du Grand Paris.

TABLEAU SYNTHETIQUE DES POSITIONS DE LA CCIP

PRINCIPALES POSITIONS	SUJETS CONCERNES	MESSAGES PORTES
1- Répondre aux besoins de mobilité des salariés franciliens et des entreprises, ainsi qu'aux objectifs de développement des territoires	I- Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Répondre aux évolutions structurelles des déplacements des salariés franciliens (notamment la croissance des déplacements de périphérie à périphérie) • Mettre en cohérence l'offre de transports avec les besoins des usagers, notamment en l'accordant avec les nouveaux rythmes de vie
	II- Mobilité professionnelle	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer et compléter les outils d'enquête et d'analyse des mobilités en Ile-de-France • Favoriser, dans la mesure du possible, les services aux salariés facilitant leur mobilité
	III- Etat des réseaux	<ul style="list-style-type: none"> • Résoudre les congestions chroniques du réseau, tant routier que collectif. • Développer l'offre de transports lourds en rocade • Garantir un maillage fort entre les différents services actuels et futurs, condition de leur efficacité (inter-modalité et correspondances) • Développer l'offre de bus, surtout dans la relation Paris-périphérie • Considérer le rôle structurant de la route, qui reste une réponse efficace en Ile-de-France, plus encore en grande couronne, là où la pertinence économique des transports collectifs n'est pas affirmée

2- Encourager la transition vers une mobilité individuelle durable en favorisant l'innovation technologique et les pratiques de mobilité partagée	IV- Mobilité individuelle durable	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la complémentarité des mobilités individuelle et collective dans les politiques de transports • Soutenir les efforts des constructeurs pour continuer l'amélioration des performances des moteurs thermiques en termes d'efficacité énergétique et d'impacts sur la santé et l'environnement • Favoriser le développement de l'électro-mobilité et du véhicule hybride rechargeable
	V- Pratiques collectives – management de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la réalisation de Plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou de PDE de zones • Œuvrer à la mise en place de conditions (réglementaires et incitatives) visant à favoriser le covoiturage • Encourager l'exploration de l'autopartage, en particulier en zone dense, en considérant cependant la difficulté et à trouver un modèle économique pertinent
	VI- Renouveau des pratiques individuelles de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir des conditions de sécurité pour la pratique du vélo en milieu urbain dense • Veiller à un partage équitable de la voirie, qui préserve la sécurité des usagers les plus faibles • Eco-conduite : faire émerger les conditions technologiques - dispositifs d'assistance à la conduite, intelligence embarquée - permettant d'accélérer l'adoption de comportements vertueux
3- Soutenir les réponses apportées par les acteurs publics aux défis de la mobilité et du développement métropolitain	VII – Développement métropolitain / Grand Paris	<ul style="list-style-type: none"> • Développer une « métropole intense » combinant densité et fluidité • Valoriser le polycentrisme et la mixité urbaine et fonctionnelle • Soutenir le projet de métro automatique du Grand Paris et encourager la convergence des visions de l'Etat et de la Région en matière de projets de transports • Mettre en œuvre le projet de Grand Paris dans un cadre réglementaire clair constitué par un SDRIF revu.

4- Prendre en compte le niveau actuel de contribution des acteurs économiques pour aboutir à un rééquilibrage du financement du système de transports collectifs	VIII - Financement des projets de transports	<ul style="list-style-type: none"> • S'opposer à toute hausse supplémentaire du Versement transport, l'adaptation du zonage VT pouvant être envisagée au rythme de mise en service des nouvelles infrastructures • Effectuer une étude d'impact des autres mesures fiscales proposées par la mission Carrez • Rechercher des gains de productivité par une mise en concurrence progressive des opérateurs de transports collectifs • Financer les nouvelles infrastructures routières autant que possible par le recours au péage • Utiliser la tarification du stationnement comme outil de régulation de la circulation automobile et source de financement (augmenter les tarifs et amendes et en moderniser la perception)
	IX - Tarification des transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter les recettes tarifaires des transports collectifs à un rythme au moins égal à celui de la hausse des coûts d'exploitation • Faire évoluer le système de tarification actuel (zones concentriques) vers une meilleure prise en compte de la distance parcourue, ceci contribuant à mieux faire prendre conscience par l'usager du coût des transports • Etudier la modulation horaire des tarifs pour inciter les usagers à éviter les heures de pointe
5- Faire émerger une gouvernance nouvelle des mobilités en Ile-de-France pour viser une cohérence et une complémentarité des mobilités individuelle et collective	X- Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Approuver la création d'une nouvelle entité chargée de la réalisation du métro du Grand Paris, associant l'Etat, les collectivités territoriales et où devraient pouvoir être représentées les CCI • Définir clairement les domaines d'action respectifs de la nouvelle entité et du STIF, ce dernier demeurant responsable des autres projets de transports collectifs franciliens, ainsi que de l'exploitation de l'ensemble • Créer une instance coordonnant l'ensemble du système de mobilités francilien, transports collectifs et transports individuels, de façon à en mieux gérer les complémentarités et les interfaces

CHAPITRE 1

La mobilité en Ile-de-France

L'amélioration de la mobilité régionale constitue aujourd'hui un objectif partagé par le plus grand nombre des acteurs⁴.

L'Ile-de-France a changé au cours des dernières décennies ; les Franciliens ont évolué dans leur rapport aux déplacements. La mobilité quotidienne, qui concerne une grande majorité d'entre eux, s'est diversifiée avec la multiplication des activités engendrées par les nouveaux rythmes de vie. L'accès à l'emploi participe de ces évolutions, et l'exemple-type qui vient de suite à l'esprit est celui du salarié amené tous les jours à effectuer deux déplacements quotidiens. Il s'agit là du schéma classique de mobilité hebdomadaire, avec un travail du lundi au vendredi. Toute la difficulté repose désormais dans la prise en compte de nouveaux modèles de travail ayant des conséquences sur les heures et les jours travaillés.

Face à ces besoins, la situation des réseaux de transports collectifs et routiers pose question, la demande de déplacements étant appelée à croître à l'avenir en Ile-de-France. Des améliorations sont nécessaires, à la fois en termes d'organisation des déplacements que de création d'infrastructures nouvelles. La révision du PDUIF, engagée récemment pour aboutir fin 2012, doit être l'occasion d'une nouvelle étape pour la mobilité en Ile-de-France.

1. Evolution de la mobilité en Ile-de-France

1.1. *Des mutations sociétales expliquent les nouvelles mobilités*

1.1.1. *Des tendances fortes influent sur la mobilité en Ile-de-France*

L'évolution de la structure démographique de la région francilienne s'est accompagnée d'une évolution sociétale. La composition des ménages, en même temps que l'étalement de l'emploi et la dispersion de l'offre de logements, ont modifié la mobilité. Les habitudes et les motifs de déplacements (plus de loisirs par exemple) ont évolué.

Depuis 1975, la **population en Ile-de-France n'a cessé de croître** : + 16,7%, soit un apport de population de 1 654 000 habitants⁵. On constate également un **vieillessement de la population francilienne** sur la période, ainsi que le développement d'un phénomène de résidentialisation à la périphérie, soit par pénurie d'offre de logement au centre de l'agglomération, soit par choix. La **périurbanisation**, qui correspond à un éloignement du centre de l'agglomération et de son réseau de transports publics dense, a une conséquence immédiate majeure : l'augmentation des distances parcourues.

Ces données nouvelles, combinées à l'évolution de l'offre de transports ont eu un impact important sur la mobilité des Franciliens.

1.1.2. *L'importance du budget consacré aux déplacements dans les choix de vie des ménages*

Si le besoin de se déplacer entre dans les préoccupations essentielles d'un ménage, la question des ressources allouées à la mobilité est primordiale.

En 2006, les ménages français dépensaient 17,5% de leurs ressources en transport, contre 9,8% en 1960 et 13,9% en 2000 (E. Le Breton, 2008).

⁴ Remarque : la plupart des données chiffrées présentées dans le présent rapport proviennent de l'Enquête Globale Transports (EGT) réalisée en 2001, la dernière disponible. Une nouvelle enquête est en cours.

⁵ Voir annexe 1

Ce poids croissant des budgets liés aux mobilités pour les ménages est la conséquence de deux évolutions extérieures au besoin direct de mobilité :

- Le niveau des revenus des ménages explique leur capacité à pouvoir choisir des transports, les marges de manœuvre étant plus restreintes pour les revenus les plus faibles ;
- l'arbitrage nécessaire entre envie d'accéder à la propriété et éloignement du centre de l'agglomération : l'éloignement dans le « périurbain », où les coûts fonciers et immobiliers sont plus abordables, mais moins bien desservi par les transports collectifs, entraîne des surcoûts de mobilité (liés par exemple à la nécessité d'achat d'un second véhicule dans le foyer). Une recherche menée en 1999⁶ en Ile-de-France montre que la part du budget consacrée par les ménages tous les mois au transport (appelée taux d'effort) est d'autant plus forte qu'ils s'éloignent du centre-ville et des emplois y existant.

1.2. Les changements significatifs constatés dans la mobilité des Franciliens

1.2.1. Croissance des distances parcourues par les Franciliens

Le besoin de déplacements a augmenté au cours des trente dernières années. Entre 1976 et 2001, le nombre moyen de déplacement quotidien réalisé par un Francilien n'a pas évolué, autour de 3,46 déplacements par jour de semaine. Cependant, la **portée moyenne de ces déplacements est passée de 3,8 kilomètres environ en 1976** (pour un total de 13 kilomètres parcourus chaque jour), **à environ 5 km en 2001** (soit un total d'environ 16,6 kilomètres parcourus).

En d'autres termes, et considérant l'évolution démographique de notre région depuis 1976, le nombre de kilomètres parcourus chaque jour par les Franciliens est passé de 113 millions à environ 167 millions en 2001, c'est-à-dire **une augmentation de près de 50% en 25 ans⁷, soit près de +2%/an.**

	1976	1983	1991	2001	Evolution 76-01	Evol. annuelle moyenne		
						76-83	83-91	91-01
Mobilité	3,46	3,43	3,45	3,46	0,0%	-0,1%	0,1%	0,0%
Population	8 689 897	9 003 901	9 523 478	10 049 401	15,6%	0,5%	0,7%	0,5%
Déplacements	30 095 185	30 914 109	32 878 634	34 798 108	15,6%	0,4%	0,8%	0,6%
Portées (km)	3,76	4,14	4,68	4,79	27,2%	1,4%	1,5%	0,2%
Distances quotidiennes (km)	13,04	14,20	16,15	16,58	27,2%	1,2%	1,6%	0,3%
Distances totales (km)	113 284 136	127 893 874	153 795 414	166 579 194	47,0%	1,7%	2,3%	0,8%

Source : IAU-IDF Novembre 2008

1.2.2. Modifications de la structure des déplacements

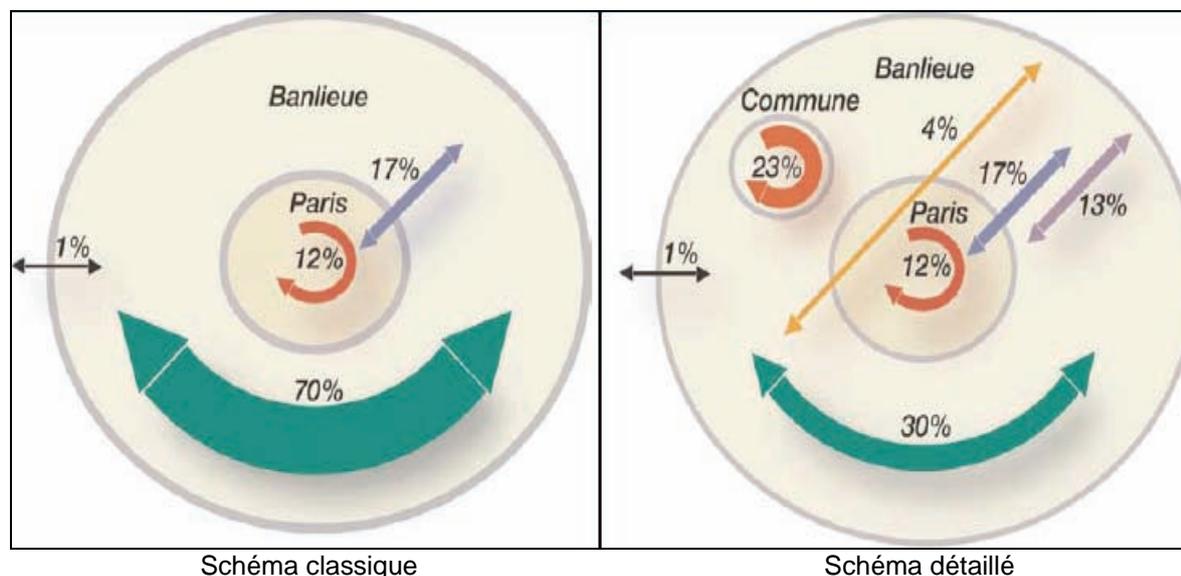
Le schéma classique des déplacements en Île-de-France suggère que la majorité des déplacements sont réalisés de périphérie à périphérie. De 1976 à 2001, le nombre de déplacements internes à Paris a diminué en volume, passant de 7,7 millions à 6,6 millions, **(soit de l'ordre de -1%/an)**. Dans le même temps, les volumes de déplacements internes à la banlieue ont fortement augmenté. En petite couronne, l'augmentation a été de 15% en 25 ans **(+0,6%/an)**, et de 42% **(+6,2%/an)** pour les déplacements internes à la grande couronne. Entre la petite et la grande couronne, l'augmentation est de 53% **(+20,6%/an)** sur la même période (source IAU-IdF, d'après EGT).

En 2001, **70% des déplacements franciliens sont internes à la banlieue** (petite et grande couronne). En entrant dans le détail, on constate que les 70 % de déplacements motorisés internes à la banlieue se répartissent

⁶ A.Polacchini, J.P. Orfeuill, « *Les dépenses pour le logement et les transports des ménages franciliens* », RTS n°63, 1999. Les auteurs montrent que les choix de localisation résidentielle conduisent les ménages les plus aisés à habiter en centre-ville, là où le prix au m² est le plus élevé, les ménages de classe moyenne en première couronne, et les ménages modestes au plus loin, là où l'accès à la propriété leur est possible au regard du coût du foncier.

⁷ Source : IAU-IDF

en déplacements de rocade (30 %), intra-communaux (23 %), radiaux (13 %) et de transit par Paris (4 %). Cette structure nouvelle des déplacements pose la question de l'adéquation spatiale de l'offre de transports, actuellement orientée vers Paris.



Source : Cahiers de l'EGT n°3

1.2.3. Une répartition modale qui montre la prépondérance de l'automobile

Les déplacements en Ile-de-France sont marqués par le poids croissant de l'usage de l'automobile dans les choix de mobilité des Franciliens, même si la tendance tend aujourd'hui à se ralentir, voire à s'inverser, comme à Paris. Ce constat est le résultat d'une triple évolution :

- la démocratisation de l'accès à l'automobile à partir des années 1970 ;
- la périurbanisation ;
- l'offre de transports collectifs insuffisante à l'endroit des usagers et particulièrement des actifs habitant loin d'un centre.

De 1976 à 2001, le nombre de déplacements par personne par jour en voiture est passé de 1,11 à 1,51 ; l'augmentation a lieu surtout jusqu'aux années 1990, période après laquelle on constate un plafonnement de croissance de ce mode. A l'inverse, les déplacements à pied ont reculé sur la même période, passant de 1,45 à 1,19. Quant aux déplacements en transports en commun, ils se sont stabilisés autour de 0,7 déplacement quotidien par personne⁸.

1.2.4. Usage varié de l'offre de transport

Il existe de fortes disparités, territoriales, modales et selon le motif du déplacement dans l'usage de l'offre de transport.

La répartition modale entre l'automobile et les transports collectifs montre qu'en 2001, sur les 41,2 millions de déplacements/horaires par jour en mode mécanisé⁹ :

- 16,1 millions sont réalisés en transports collectifs (39 % du total)
- 25 millions en automobile (61 %).

⁸ Voir annexe 2

⁹ Les déplacements mécanisés comprennent l'automobile, les transports collectifs et les deux-roues motorisés. Autour de 95 % des déplacements mécanisés s'effectuent soit en voiture particulière, soit en transports collectifs.

On constate une forte augmentation de l'usage de la voiture particulière sur la période 1976-2001, puisqu'en 1976 on comptait 29,9 millions de déplacements x horaires dont 14,1 millions en transports en commun (47 %) et 15,8 millions en automobile (53 %) (Source : cahiers de l'EGT n°2, 2005).

En 2001, les résultats de l'EGT montrent que l'éloignement du centre de l'agglomération coïncide avec le niveau de possession d'une voiture. Plus l'on s'éloigne de Paris, plus la proportion de ménages possédant un ou plusieurs véhicules augmente. 53% des ménages parisiens ne possèdent pas de véhicules en 2001, contre 28% en petite couronne et 15% en grande couronne. Quant à l'usage des véhicules, on constate globalement, tout motif de déplacements confondus, que le poids de la grande couronne est plus important que la petite couronne et Paris¹⁰.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette différence :

- L'offre de transports collectifs, très complète à Paris, bien plus qu'en périphérie, permet le rabattement sur un mode alternatif ;
- La densité à Paris dans la zone centre et les conséquences sur la fluidité automobile expliquent le délaissement de l'automobile au profit d'autres moyens (transports collectifs ou marche à pied) ;
- Le recours plus « systématique » à la voiture en petite et grande couronne, comparativement à Paris, s'explique également par une plus forte proportion de familles avec enfants en banlieue.

Les déplacements en transports collectifs se caractérisent également par des différences de comportement entre les Parisiens et les autres Franciliens. En 2001, les Parisiens utilisent plus fréquemment les transports en commun en période creuse que les habitants de petite et grande couronne. Quant aux périodes de pointe, elles varient selon l'origine des usagers (le nombre des habitants de la petite et grande couronne est plus important entre 8h et 8h30, alors que les Parisiens sont plus nombreux à prendre les transports en commun dans la demi-heure suivante). De 7h à 10h du matin, la majorité des déplacements concernent le travail. Le soir, la pointe est plus étalée pour les Parisiens (17h-19h30) que pour les habitants de banlieue (17h-19h).

1.3. Les déplacements professionnels : un poids important mais en diminution relative

1.3.1. Déplacements professionnels : de quoi parle-t-on ?

Les mobilités liées au travail font partie, dans les différentes enquêtes consacrées aux mobilités individuelles, à la catégorie des motifs dits « obligés ». Celle-ci se définit comme « la somme des déplacements réalisés pour aller au travail ou sur son lieu d'études (déplacements domicile-travail et déplacements domicile-étude) et de ceux qui sont réalisés dans le cadre de l'activité professionnelle (dits déplacements professionnels) » (Orfeuillet, 2000). Il faut donc distinguer deux types de déplacements pour le « motif » travail :

- ceux qui sont réalisés pour se rendre au travail. Ils présentent la caractéristique simple de correspondre à deux déplacements, avec retour au domicile le soir ;
- ceux qui sont réalisés au cours de la période de travail, et qui sont la conséquence directe d'un besoin professionnel.

¹⁰ Voir annexe 3

1.3.2. Les effets de l'organisation du travail sur les déplacements professionnels

De nouvelles formes d'organisation du travail influencent les mobilités professionnelles, y compris en Ile-de-France :

- L'émergence d'une production en « juste à temps » au plus près des besoins des consommateurs oblige les entreprises à s'adapter, demandant plus de flexibilité de la part de leurs salariés. **51% des chefs d'entreprises déclarent que la flexibilité au regard des horaires de travail est décisive dans le recrutement des salariés¹¹** ;
- La loi sur la réduction du temps de travail a augmenté la possibilité pour le salarié de recourir à un nombre plus important de RTT, dont la répartition vient perturber le modèle de travail hebdomadaire standard (du lundi au vendredi) et les mobilités correspondantes ;
- Délaissant le schéma classique basé sur des horaires fixes (8h-12/14h-18h) à la faveur des logiques nouvelles de journées continues ou flexibles, les entreprises ont étendu leurs amplitudes horaires : « *les enquêtes (à partir des déclarations des salariés) montrent que les horaires fixes, c'est-à-dire identiques tous les jours, sont en recul. Ils concerneraient aujourd'hui environ la moitié des salariés contre 65% en 1978* » (M.H Massot et alli, 2005).

1.3.3. La place des déplacements professionnels dans la mobilité des Franciliens

Une analyse des mobilités par motifs nous éclaire sur la juste place de la mobilité liée au travail¹². Le travail compte alors dans les déplacements de l'ensemble des Franciliens pour :

- 18% des déplacements ;
- 31% des distances parcourues ;
- 25% des temps de transport.

Ce poids relatif du motif « travail » dans les déplacements des Franciliens est légèrement en baisse sur la période 1983-2001, et ce en regard de tous les indicateurs (nombre, distance et durée des déplacements).

Structure de la mobilité quotidienne locale :

le poids des mobilités au travail en Île-de-France en 1983 et 2001

Un jour ouvrable, et en local	1983	2001	
	En %	Effectifs (millions)	En %
Nombre de déplacements par jour dont	100%	34,2	100%
- Travail	21	6,1	18
Nombre de kilomètres parcourus par jour dont	100%	162	100%
- Travail	34	51,0	31
Nombre de minutes passées à se déplacer par jour dont	100%	779	100%
-Travail	27	198,1	25

Source : d'après EGT 1983 et 2001 (in M.H Massot et alli, 2005)

¹¹ Enquête téléphonique menée par l'institut MAXIPHONE et placée sous la responsabilité du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS) de la CCIP, réalisée du 21 septembre au 2 octobre 2009 auprès de 1200 chefs d'entreprises de Paris et petite couronne.

¹² La méthodologie retenue traite de tous les déplacements à destination du travail, quelque soit le motif à destination.

En regardant le détail par activités dans l'EGT 2001¹³, on constate que **seul le nombre des déplacements pour motif « travail » a diminué en valeur absolue entre 1976 et 2001** (de 5 à 4,7 millions, équivalant à une baisse de 6% sur 25 ans). La catégorie des affaires professionnelles est restée stable sur la même période. Les déplacements pour études et pour affaires personnelles ont cru respectivement de 25% et 26%. Mais cela est sans comparaison avec l'augmentation enregistrée pour la catégorie des déplacements pour motif « loisirs », +60%, reflétant ainsi les nouvelles dynamiques de déplacements liées aux évolutions sociétales.

Enfin, il faut noter la différence des comportements entre les actifs parisiens et les autres actifs franciliens pour se rendre à leur travail. Plus leur lieu de travail est éloigné, plus les actifs parisiens utilisent leur voiture, et moins les transports collectifs. A l'inverse, les actifs franciliens qui travaillent à Paris utilisent plus volontiers les transports collectifs et d'autant plus que leur lieu de résidence est éloigné (Source EGT 2001).

1.3.4. Répartition modale des mobilités professionnelles

Une réflexion sur la répartition modale des déplacements professionnels montre que 53% du nombre de déplacements professionnels sont effectués en véhicules particuliers (VP), contre seulement 28% en transports collectifs (TC).

En termes de distances parcourues, ces proportions passent à 58% en véhicule particulier et 37% en transports collectifs.

En termes de temps consacré aux déplacements, les proportions se rejoignent avec 48 % en véhicule particulier et 43% en transports collectifs.

2001	Ensemble	Dont en VP	Dont en TC
Nombre de déplacements par jour - Travail	3.50 (100%) 0.62 (18%)	1.54 (44%) 0.33 (53%)	0.68 (19%) 0.17 (28%)
Nombre de kilomètres parcourus par jour - Travail	16.5 (100%) 5.2 (31%)	9.5 (58%) 3.0 (58%)	5.8 (35%) 1.9 (37%)
Temps de transport par jour (min) - Travail	83 (100%) 21 (25%)	34 (41%) 10 (48%)	30 (36%) 9 (43%)

Source : EGT 2001

1.3.5. Le besoin d'une enquête transports francilienne plus approfondie et plus fréquente

Les insuffisances de l'appareil statistique en matière de déplacements professionnels doivent être redressées. **La réalisation d'une enquête plus approfondie pour analyser les ressorts des mobilités en Ile-de-France s'impose.** L'Enquête Globale Transport (EGT), dans sa dernière version, montre ses limites, et ce, même si elle constitue un outil de qualité.

D'abord, d'un point de vue méthodologique, la classification retenue dans l'EGT est sujette à discussion, et ne reflète pas la réalité des situations de mobilités, notamment pour les activités. Par exemple, pour les déplacements professionnels, la classification retenue pour le traitement de l'EGT 2001 parle de déplacements hiérarchisés. Et ce faisant, considérant « *qu'à chaque déplacement est associé un motif à l'origine (l'activité que l'on exerçait avant le déplacement) et un motif à l'arrivée (celle pour laquelle on se déplace)* », la DREIF définit un motif unique du déplacement selon une hiérarchie particulière. Cette méthode conduit, par exemple, à considérer comme un déplacement pour affaires professionnelles un déplacement ayant pour motif d'origine le « travail » et celui de destination « l'enseignement ».

Ensuite, l'EGT actuelle montre ses limites dans le temps. Réalisée depuis 25 ans à un rythme irrégulier (Enquêtes globales transports 1976, 1983, 1991 et 2001), les EGT ont une fréquence irrégulière et limitée, ce qui ne permet pas de renseigner fidèlement les évolutions de la mobilité régionale. **La CCIP propose qu'une**

¹³ Voir annexe 4

enquête soit réalisée au préalable avant chaque évaluation du PDUIF, théoriquement tous les 5 ans et qui permettra de s'appuyer sur un diagnostic fidèle et régulier des pratiques de mobilité dans la métropole francilienne.

Enfin, la CCIP regrette de ne pas avoir été associée à l'élaboration d'une nouvelle méthodologie pour la prochaine version de l'EGT ; elle réaffirme la nécessité d'entendre les représentants du monde économique pour prendre en compte leurs connaissances des activités professionnelles et ainsi élaborer une méthode conforme, entre autres, aux besoins d'éclairage statistique des nouvelles mobilités professionnelles.

1.3.6. La prise de conscience par les pouvoirs publics et les entreprises des nouvelles mobilités professionnelles

Les entreprises et les pouvoirs publics doivent prendre en compte la relation entre les mobilités hors travail et les mobilités professionnelles. La limite entre ces deux mobilités n'est pas complètement rigide. Ainsi, pour une entreprise, le recrutement des salariés est en partie fonction de la distance domicile-travail ou du temps de transport du salarié. Ou encore, la qualité de service d'une ligne (l'exemple du RER D a longtemps prévalu dans ce cas) peut se révéler discriminante pour l'embauche de salariés. A l'inverse, le coût du transport constitue désormais une variable importante qui peut décourager des candidats à l'embauche.

L'activité professionnelle doit trouver un écho dans l'offre de mobilité. **La CCIP considère essentielle la recherche d'une harmonisation de l'offre de mobilité avec les nouveaux rythmes des activités professionnelles.** Les changements sur une plus grande amplitude des horaires des transports collectifs, même en zone éloignée, sont attendus tout comme la prise en compte des horaires décalés ou encore du travail de nuit. Cette réflexion doit tenir compte des questions de coûts d'exploitation, et ce faisant des coûts à supporter par les usagers.

1.3.7. Multiplier les services aux salariés pour améliorer leurs mobilités

La CCIP recommande de favoriser, dans la mesure du possible, **les services aux salariés permettant de faciliter leurs mobilités professionnelles**, et ce même si ces efforts sont déjà réalisés par nombre d'entreprises franciliennes.

Par exemple, le développement de systèmes de gardes collectives d'enfants doit permettre aux salariés d'arriver et de quitter leur poste sans avoir « à courir » le matin et le soir pour arriver à l'heure au travail le matin ou à la crèche le soir. Par ailleurs, une complémentarité des efforts sous la forme d'une souplesse sur les horaires de ces services offerts aux parents doit être envisagée. Les conciergeries d'entreprises qui constituent un ensemble de prestations de services (pressing, lavages de voitures, baby-sitting, formalités administratives et de voyages, etc.) et qui permettent au salarié d'effectuer des achats de la « vie courante » sur son lieu de travail, et donc d'économiser des distances à parcourir, du temps et de l'énergie sont à développer. La pratique est répandue dans environ un tiers des entreprises anglo-saxonnes et en France seulement dans les grandes entreprises.

2. La saturation croissante des réseaux et les attentes des entreprises

La question de l'accessibilité (c'est-à-dire la facilité et/ou la rapidité d'accès vers ou depuis leur site) est au cœur des préoccupations des entreprises. **40% des chefs d'entreprises déclarent que l'accessibilité de leur site est un critère décisif dans le choix du site d'implantation de l'établissement¹⁴.** Il s'agit à la fois de l'accessibilité routière et de la desserte en transports collectifs. L'amélioration de ces réseaux constitue donc une priorité pour les entreprises.

¹⁴ Enquête téléphonique menée par l'institut MAXIPHONE et placée sous la responsabilité du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS) de la CCIP, réalisée du 21 septembre au 2 octobre 2009 auprès de 1200 chefs d'entreprises de Paris et petite couronne.

2.1. La saturation des réseaux de transports collectifs

2.1.1. Des transports collectifs efficaces mais saturés

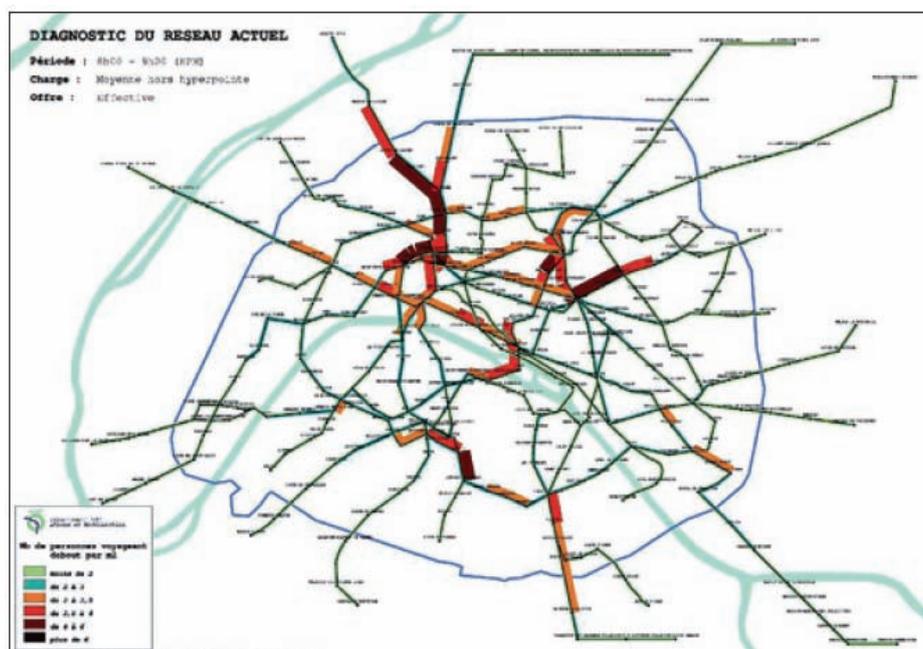
Le réseau de métro, construit pour sa grande partie entre 1900 et 1930, couvre une grande partie du territoire parisien. Plus tard, à partir des années 1970, la construction du Réseau Express Régional (RER) est venue augmenter le maillage à Paris, et proposer une offre de transports collectifs lourds à l'échelle régionale. Cependant, le réseau francilien accuse des signes de saturation aux heures de pointes en de nombreuses sections. Ceci s'explique par :

- la conception même du réseau, notamment RER, essentiellement radial, qui oblige les usagers à converger vers le cœur de Paris, même pour des déplacements de périphérie à périphérie ;
- les effets de la croissance observée du trafic, entre autres dans les communes de proche banlieue plus nombreuses aujourd'hui à bénéficier de l'offre de métro ;
- l'évolution des comportements avec un report modal de la voiture vers les transports collectifs.
- la mise en œuvre ces dernières années de politiques municipales favorisant les transports collectifs, notamment à Paris.

La croissance de l'offre du réseau de bus a été limitée sur les périodes 2000-2006 et moins fortes qu'entre 1995 et 2000. On constate une fréquentation en forte croissance sur le réseau banlieue (+2,1% par an en moyenne). A Paris, la fréquentation des bus n'a pas bénéficié de l'effet pourtant attendu de la création des couloirs de bus Mobilien.

La nécessité d'augmenter le nombre de lignes de bus qui franchissent le périphérique afin de mailler le réseau bus de Paris avec ceux de petite couronne est importante¹⁵. De même, ce maillage doit s'opérer dans le cadre du développement futur des réseaux ferrés de façon à augmenter l'effet de rabattement sur les nouvelles stations. La correspondance métro/bus est un élément d'amélioration substantielle de l'offre. Un bon maillage des réseaux de transport collectifs devrait limiter l'usage de la voiture pour les déplacements courts, inférieurs à 2 km.

CARTE DU RESEAU DE METRO PARISIEN AUX HEURES DE POINTE DU MATIN



Source : APUR 2006

¹⁵ Voir annexe 5, carte des lignes de bus franchissant le périphérique (source : APUR 2006)

2.1.2. Une attente forte : compléter l'offre ferrée en radiale par une offre en rocade

30% des chefs d'entreprises déclarent qu'améliorer la desserte en transports collectifs constitue une action utile pour améliorer l'accessibilité de leur site¹⁶. La densité exceptionnelle de l'offre de transports collectifs intra-muros fait que l'insuffisance rencontrée extra-muros (petite ou grande couronne) est d'autant plus mal ressentie¹⁷. D'après l'APUR¹⁸ (2006), on constate une véritable rupture de l'offre dès lors que l'on sort de Paris : moins de 50% des habitants de la petite couronne se voient proposer un point d'accès au réseau lourd. En banlieue, la plupart des stations desservies correspondent à la même ligne de métro, alors qu'à Paris, 30% des stations offrent au moins une correspondance avec le réseau lourd.

Ce constat met en évidence les disparités en matière de temps de déplacements domicile-travail. Un habitant de petite couronne met environ 45 minutes pour se rendre de son domicile à son lieu de travail. Ce temps de parcours est diminué d'environ 15 minutes pour un actif parisien.

L'attente en matière de transports collectifs est donc forte en petite et grande couronnes : la création de nouvelles infrastructures de transports, notamment en rocade, doit répondre aux évolutions nouvelles de la mobilité des Franciliens.

2.2. Un réseau routier congestionné

L'attente est également forte en matière d'infrastructures routières, le trafic routier jouant un rôle irremplaçable dans la dynamique économique régionale.

Le réseau routier magistral est constitué des autoroutes et voies rapides. Il a pour vocation de supporter les déplacements automobiles à l'échelle de la métropole et les liaisons avec les autres régions, ou les autres Etats européens, et notamment les trafics de transit. Il écoule 35% du trafic routier total (en véhicules/heure) aux heures de pointe, alors que son linéaire ne représente que 7% du réseau routier de la région (source : DREIF, 2005).

Le réseau routier principal est constitué des routes nationales, départementales, ainsi que des routes communales pour Paris. Il a pour fonction d'assurer les déplacements régionaux, voire locaux, au sein de l'agglomération.

Le réseau magistral est très largement congestionné aux heures de pointe autour de Paris, avec des autoroutes A86 et A104 dans l'incapacité d'absorber la demande de déplacements. Cela conduit les automobilistes à utiliser le réseau principal, voire local, généralisant la congestion sur l'ensemble du réseau viaire francilien. Aux heures de pointe du matin et du soir, les automobilistes franciliens sont confrontés chaque jour de la semaine à 200 km de congestion en moyenne.

La vision systémique soutenue par la CCIP renvoie à la nécessité de coordonner les investissements en transports collectifs et ceux réalisés pour la route.

La CCIP appelle donc les différents acteurs à ne pas négliger le rôle structurant de la route dans les mobilités. Le développement d'une offre routière à la hauteur des ambitions collectives pour le Grand Paris est nécessaire à la fois pour compléter les réseaux existants, mais plus encore par le caractère complémentaire joué par le réseau routier vis-à-vis des réseaux de transports collectifs.

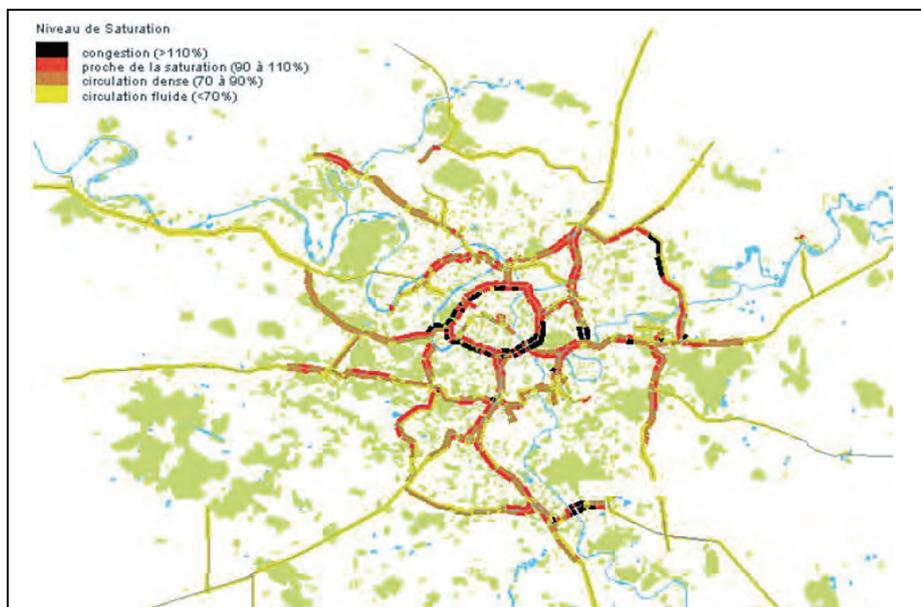
¹⁶ Enquête téléphonique menée par l'institut MAXIPHONE et placée sous la responsabilité du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS) de la CCIP, réalisée du 21 septembre au 2 octobre 2009 auprès de 1200 chefs d'entreprises de Paris et petite couronne.

¹⁷ Voir annexe 6, carte de la desserte en transports collectifs à Paris et banlieue (Source : APUR 2006)

¹⁸ APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme), « La mobilité dans le centre de l'agglomération parisienne », novembre 2006.

La CCIP considère que la route reste une réponse efficace en Ile-de-France, et plus encore là où la pertinence économique des transports collectifs n'est pas affirmée. Par ailleurs, différentes solutions techniques permettent de développer l'offre routière, tout en respectant les normes environnementales et de développement durable : construire de nouvelles routes, élargir les autoroutes et routes existantes, couvrir les axes principaux en zone fortement urbanisée (exemple : le périphérique parisien), protéger par des équipements adéquats (murs anti-bruits) les axes qui occasionnent le plus de gêne...

CARTE DE LA SATURATION DU RESEAU ROUTIER A L'HEURE DE POINTE DU SOIR



Source : DREIF 2006

3. La révision du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) : une nouvelle étape pour la mobilité en Ile-de-France

Huit années après le premier PDUIF, le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile de France est remis en chantier. Le calendrier est conçu pour que ce soit la nouvelle assemblée issue des élections régionales de mars 2010 qui arrête le projet de nouveau PDUIF. La CCIP, avec les autres CCI en Ile-de-France, sont activement impliquées dans la révision du PDUIF.

3.1. Fondements des Plans de déplacements urbains (PDU)

Ils sont régis par trois textes principaux :

- Les PDU ont été créés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs dite LOTI du 30 décembre 1982, qui dispose, dans son article 28 : « *Le Plan de déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains* » ;
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend obligatoire le PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Elle précise que le PDU « *visé à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et d'accès d'une part, la protection de l'environnement et de la santé d'autre part* » ;

- Enfin, la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a renforcé la portée et le contenu des PDU, notamment en matière de sécurité routière, de stationnement, de marchandises et de plans de mobilité.

LES OBJECTIFS GENERAUX DES PDU (ART 28-1 DE LA LOTI MODIFIEE PAR LA LOI SRU)

1. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
2. La diminution du trafic automobile
3. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants
4. L'aménagement et l'exploitation d'un réseau de voirie adapté aux différents modes de déplacement
5. La politique du stationnement, outil privilégié d'une approche globale et cohérente des déplacements
6. L'organisation du transport de marchandises conçue pour réduire les impacts sur la circulation et l'environnement
7. L'encouragement, pour les entreprises et les collectivités publiques, à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage
8. La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

3.2. Bilan mitigé du PDUIF de 2000

3.2.1. Rappel des objectifs fixés par le PDUIF

L'objectif principal du PDUIF était de faire évoluer les pratiques de mobilité des Franciliens, en conformité avec la LAURE. Le PDUIF de 2000 affichait les objectifs suivants (source STIF) :

- la diminution de 3% du trafic automobile (exprimé en véhicules x kilomètres, différenciés selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs) ;
- la diminution de la part de la voiture particulière dans le nombre de déplacements motorisés internes à la grande couronne, en la ramenant à 85 % des déplacements ;
- l'augmentation de l'usage des TC de 2% en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile – travail et domicile – école ;
- l'augmentation de 10% de la part de la marche pour les déplacements domicile – école et pour les déplacements inférieurs à 1 km ;
- le doublement du nombre de déplacements à vélo ;
- l'augmentation de 3% de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

3.2.2. Des objectifs apparus irréalistes, et globalement non atteints

Globalement, les objectifs fixés dans le cadre du PDUIF de 2000 n'ont pas été atteints :

- Le trafic routier a continué d'augmenter sur la période du PDUIF (+0,3% par an sur l'ensemble de l'Ile-de-France), mais a fortement baissé à Paris (-4,1 % par an en moyenne), alors qu'elle a augmenté de +0,4 % par an en petite couronne et de +0,5 % par an en grande couronne.
- Le trafic des réseaux de transports collectifs est apparu en croissance relativement importante (+1,9 % par an en Ile-de-France sur la période du PDUIF). Ce sont notamment les modes ferrés (métro, RER et trains de banlieue, tramways) qui ont connu les croissances les plus fortes. De façon plus précise, et tous réseaux confondus, la hausse est ressortie à + 1,2 %/an à Paris, à + 2,6 % en petite couronne et à

+ 1,9% en grande couronne. Ces croissances ont induit les tensions relevées précédemment sur les réseaux.

3.3. L'implication de la CCIP et des autres CCI en Ile-de-France

3.3.1. La contribution à l'évaluation du PDUIF de 2000

Les CCI de Paris-Ile-de-France ont activement contribué aux travaux d'évaluation du PDUIF de 2000 et ont transmis au STIF leur contribution commune (datée du 27 juillet 2007). Elles y faisaient part des attentes fortes des entreprises en matière de déplacements :

- Préserver le réseau magistral et le réseau principal de voirie pour garantir l'accessibilité et la fluidité de la circulation ;
- Mener une politique de stationnement cohérente avec les besoins de l'activité économique et différenciée selon les usagers ;
- Favoriser le transport et les livraisons de marchandises ;
- Développer les transports collectifs pour favoriser le transfert modal en matière de déplacements en tenant compte des besoins des entreprises et de leurs salariés ;
- Favoriser l'accessibilité des grands équipements franciliens.

Par ailleurs, les CCI de Paris-Ile-de-France relevaient, en particulier, un manque d'articulation du PDUIF avec les principaux outils de la planification urbaine, ainsi qu'un renforcement nécessaire de la concertation avec les acteurs économiques et une évolution des modalités de gouvernance.

3.3.2. L'approche du nouveau PDUIF

La volonté de ne pas tomber dans l'irréalisme du précédent PDUIF, qui avait conduit à l'impossibilité de réaliser un grand nombre d'actions, est affirmée.

Les travaux de la révision du PDUIF ont été confiés au STIF qui joue, à cette occasion, un rôle central dans le dispositif d'élaboration et de concertation. Les travaux sont organisés selon deux grandes phases :

- La première vise à préciser les éléments du diagnostic sur les différentes thématiques (sept 2008/mars 2009) ;
- La seconde phase a pour objectif de faire émerger des actions concrètes qui s'intègrent dans la stratégie globale (avril 2009 à mars 2010).

La première phase a donnée lieu à une concertation et des échanges nourris, de qualité qui reposaient sur l'installation d'une quinzaine de groupe de travail. La problématique des transports de marchandises a été incluse dans la réflexion, faisant l'objet d'un groupe de travail spécifique.

3.3.3. La participation à la révision actuelle du PDUIF

Dans le cadre de la révision actuellement engagée, les CCI de Paris-Ile-de-France ont participé à la phase de diagnostic sur les différentes thématiques. Elles ont collaboré à cette révision afin de porter les attentes des entreprises et souligner l'importance de la mobilité pour le développement économique et l'attractivité régionale. Elles ont adressé un document de synthèse qui présente notamment les huit messages fondamentaux, traduisant les positions des CCI sur le PDUIF et sous-tendant leurs commentaires et observations :

CONTRIBUTION DES CCI DE PARIS ILE DE FRANCE A LA REVISION DU PDUIF
PHASE 1 DU DIAGNOSTIC
Les huit messages fondamentaux

1. Accélérer l'augmentation de la capacité et la modernisation des transports collectifs ainsi que l'extension de leur réseau, pour les rendre plus attractifs
2. Poursuivre la modernisation du réseau routier pour supprimer la congestion du trafic, assurant notamment la complémentarité entre transport individuel et transport collectif
3. Mener une politique de stationnement favorisant les besoins de l'activité économique et la complémentarité entre modes (parcs-relais)
4. Favoriser particulièrement l'accessibilité aux pôles économiques majeurs et aux grands équipements de la région Ile-de-France
5. Assurer la cohérence entre les stratégies d'aménagement et de transport
6. améliorer l'information des usagers notamment en temps réel sur les conditions de déplacements tous modes et intermodes
7. Assurer l'équilibre financier des transports collectifs par un relèvement des contributions des collectivités publiques et des usagers, par des ressources nouvelles (PPP, stationnement) sans augmenter la part des entreprises
8. Renforcer les performances du système logistique francilien en développant les sites logistiques notamment centraux, en garantissant l'acheminement des marchandises, en homogénéisant la réglementation et en innovant dans la logistique urbaine

Il ressort de ce constat que **la mobilité des Franciliens est confrontée à des changements structurels majeurs**. Les évolutions sociétales, les nouveaux rythmes de vie et de travail ont des conséquences importantes sur les besoins de déplacements. Par ailleurs, la saturation des réseaux de transports collectifs et routiers étant manifeste, la situation des transports en Ile-de-France appelle une réaction collective.

Une nouvelle impulsion est donc nécessaire. Portée à la fois par les nouveaux besoins, mais aussi les nouvelles préoccupations de nature environnementale, la mobilité en Ile-de-France vise des objectifs de durabilité. La révision du PDUIF est l'occasion de fixer des objectifs réalisables, par tous les acteurs concernés. A ce stade, **il convient de ne pas opposer mobilité individuelle et mobilité collective**, l'harmonie du système de transports francilien passant nécessairement par des efforts conjoints pour une complémentarité de ces deux mobilités.

CHAPITRE 2

Déplacements individuels et mobilité durable

L'évolution des mobilités en Ile-de-France montre le besoin de complémentarité entre mobilité collective et mobilité individuelle.

La réglementation constitue un levier pour l'amélioration des mobilités. De même, un questionnement sincère sur les effets des progrès technologiques dans l'amélioration des bilans environnementaux est nécessaire. Dans une société préoccupée par les questions environnementales, et alors que l'énergie des véhicules devient plus rare et plus coûteuse, des alternatives technologiques ont aujourd'hui un rôle à jouer, ce qui paraissait moins évident précédemment (avec un prix du baril de pétrole autour des 12 dollars). Enfin, l'évolution des pratiques collectives qui visent à mutualiser les déplacements d'une part, et les choix individuels vers l'usage de modes doux ou de pratiques plus économes en énergie sont des pistes essentielles de la mobilité de demain.

1. La réglementation, levier majeur pour prendre en compte les externalités des transports

1.1. *L'encadrement à la source : la réglementation s'appliquant aux émissions des véhicules à moteur*

Depuis une trentaine d'années, l'Union européenne pousse les Etats membres à limiter les impacts environnementaux liés à la mobilité - transports routiers en particulier (voitures, véhicules utilitaires légers, camions, autobus,...) – un cadre réglementaire devenant de plus en plus précis et exigeant.

C'est ainsi que le nombre de **polluants atmosphériques** encadrés augmente et que les normes qui leur sont appliquées sont toujours plus strictes (valeurs limites relatives aux émissions des véhicules à moteur - normes EURO¹⁹ - et qualité des carburants notamment).

D'autre part, la **politique européenne de lutte contre le dérèglement climatique** est venue plus récemment se superposer à celle contre les polluants atmosphériques physico-chimiques.

Ainsi, le « *Paquet climat énergie* », fixant comme objectif global une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne de 20% par rapport au niveau de 1990, impactera fortement le secteur des transports en imposant des baisses de consommation de carburants et le recours à des sources d'énergies dites « alternatives », à savoir autres que les énergies fossiles.

Pour mémoire, la négociation menée dès 1995 au niveau européen concernant la limitation des émissions de CO₂ de voitures neuves a finalement abouti en décembre 2008 à un compromis :

- visant à limiter progressivement à 120 g/km les émissions de CO₂, sachant que, d'ici 2015, tout véhicule neuf mis sur le marché devra atteindre ce niveau de performance ;
- introduisant un objectif à long terme pour la nouvelle flotte automobile, fixé à un niveau moyen d'émission de 95 g de CO₂ /km en 2020.

De la même manière, sur la base d'une proposition de la commission européenne, une négociation devrait s'engager très prochainement concernant la législation visant à ramener les émissions moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires légers (fourgons) à 175 g/km contre 200 g CO₂/km à l'heure actuelle entre 2014 et 2016, avec un objectif de réduction des émissions à long terme fixé à 135 g/km d'ici 2020.

En complément, signalons l'existence de différentes directives européennes relatives aux **émissions sonores** des matériels, encadrant notamment le niveau sonore des transports routiers.

¹⁹ Voir annexe 7 « La réglementation européenne des émissions atmosphériques : les normes EURO »

1.2. *L'engagement de l'État pour des « transports durables » : les apports récents du Grenelle de l'environnement*

Les orientations de l'Etat en matière de transports durables se sont précisées au gré du vote *des lois Grenelle 1 (votée) et 2 (adoption à venir)*.

La *loi de programmation Grenelle 1*²⁰ prévoit notamment, pour atteindre un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports de 20% d'ici 2020, de :

- faire passer la part du non routier non aérien de 14 % à 25 % d'ici 2022 ;
- transférer 50% du trafic de camions de transit sur les autoroutes ferroviaires d'ici 2020 ;
- créer 2 000 km de lignes TGV avant 2020 et 2 500 autres à plus long terme ;
- œuvrer en faveur du développement des transports publics en « site propre » ;
- développer une politique de recherche-développement ambitieuse, avec comme objectif de réduire les émissions moyennes du parc automobile en circulation de 176 g/ CO₂/km à 120g /CO₂/km d'ici 2020 ;
- faire émerger un « schéma national des infrastructures de transport », devant contribuer à favoriser les reports vers les modes les plus respectueux de l'environnement.

En ce qui concerne les nuisances sonores, la loi prévoit notamment d'inventorier les points noirs phoniques et de résorber les plus préoccupants d'entre eux dans un délai maximal de 7 ans, avec, à la clef, une augmentation des financements et des moyens consacrés à la lutte contre le bruit des infrastructures routières et ferroviaires.

Le *projet de loi portant engagement national pour l'environnement, dit « Grenelle 2 »*, a été conçu comme une boîte à outils visant à préciser les orientations inscrites dans la loi « Grenelle 1 ».

En l'état actuel du projet²¹, on notera en particulier :

- l'instauration d'une modulation des péages en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule (transposition de la directive EUROVIGNETTE telle que révisée en 2006) ;
- la création d'une obligation d'information sur les émissions de CO₂ dues aux transports ;
- la mise en place de conditions propres à favoriser le développement de l'autopartage : définition de l'activité, création d'un label et inscription de l'autopartage dans les PDU ;
- les obligations nouvelles pesant sur les collectivités et/ou l'extension de leurs prérogatives pour peser davantage sur la mobilité durable : facilitation de la circulation des transports en commun en site propre ; encadrement du stationnement ; création et entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ; expérimentation des péages urbains sous certaines conditions et sans obligation ²² ;
- l'instauration d'une taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif.

²⁰ Loi « relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement » adoptée définitivement le 23 juillet 2009.

²¹ Projet de loi adopté par le Sénat le 08.10.2009 avant son passage à l'Assemblée nationale prévu début 2010.

²² Dans les agglomérations de plus de 300.000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains et prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre, un « péage urbain » pourra être institué à titre expérimental à la demande de l'autorité organisatrice des transports urbains. Ces péages expérimentaux sont prévus pour une durée de trois ans et leur montant sera fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains dans la limite d'un seuil arrêté par décret.

FOCUS SUR UNE MESURE PHARE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT : LE BONUS-MALUS ECOLOGIQUE

Le bonus malus sur l'acquisition de véhicules neufs, mis en place en janvier 2008 dans le cadre du Grenelle de l'environnement, avait pour objectif d'inciter à l'acquisition de véhicules moins émetteurs en CO₂.

Le mécanisme prévoit pour l'année 2010 :

- un bonus - entre 100 et 5 000 € selon le niveau précis d'émission - octroyé aux véhicules émettant moins de 125 g de CO₂/km.

Il est à noter que, en 2010, le montant du « super bonus » ou « prime à la casse » - actuellement octroyé lorsque l'acquisition d'un véhicule neuf émettant au plus 160 g de CO₂/km s'accompagne de la destruction d'un véhicule de plus de 10 ans - devrait progressivement diminuer pour atteindre un montant de 300 € à la fin de l'année ;

- un malus - entre 200 et 2 600 € - applicable aux acquisitions de véhicules émettant plus de 156 g/CO₂ km. A ce malus s'ajoute une taxe annuelle (ou « éco-pastille ») de 160 € applicable aux véhicules émettant plus de 246 g de CO₂/km.

Il est à noter que ce système du bonus-malus, prévu à l'origine pour les véhicules particuliers, pourrait être prochainement étendu aux véhicules utilitaires légers.

Les effets bénéfiques du bonus-malus sont réels : par rapport à l'année 2007, les ventes de véhicules « sobres » ont augmenté en 2008 de 45% et celles des véhicules fortement émetteurs ont diminué de 42 %.

Pour autant :

- le mécanisme ne peut se prévaloir d'avoir atteint son objectif de neutralité fiscale : sur l'année 2008, 540 millions € ont ainsi été attribués au titre du bonus, contre l'encaissement de 230 millions € au titre du malus, d'où les ajustements au mécanisme prévus pour l'année 2010 ⁽¹⁾ ;
- pour l'industrie automobile, ce coup de pouce est a priori seulement temporaire. C'est ainsi que, pour stabiliser sur le long terme le choix des acheteurs, l'annualisation pleine et entière du malus a été envisagée un temps sans être retenue au final.

(1) Dans un rapport sur l'évaluation des effets économiques du bonus-malus écologique et de la prime à la casse paru en septembre 2009, la Commission des finances de l'Assemblée nationale recommandait, pour atteindre l'équilibre budgétaire, d'aller plus loin encore en conditionnant l'octroi d'un bonus par la mise à la casse d'un véhicule ancien (remplacement de deux incitations par une seule).

1.3. Un maillon qui monte en puissance : les outils locaux de prévention et de protection

L'efficacité d'une politique de lutte contre la pollution atmosphérique exige de s'inscrire dans la durée et de tenir compte du contexte local. De fait, en dehors du PDUIF (voir partie 1) – lequel, entre autres objectifs, vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé -, plusieurs documents de planification régionale ont un impact croissant sur les transports et la mobilité.

1.3.1. Le plan régional pour la qualité de l'air en Ile-de-France (PRQA)

Le **plan régional pour la qualité de l'air** a pour objet, sous la responsabilité Conseil régional, de fixer des orientations permettant, pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets.

Il fixe également les objectifs de qualité de l'air spécifiques à certaines zones lorsque les nécessités de leur protection le justifient. A cette fin, il s'appuie sur un inventaire des émissions et une évaluation de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement.

En Ile-de-France, le PRQA révisé a été adopté en novembre 2009. Il est toutefois à noter que le projet de loi « Grenelle 2 » en l'état propose d'instaurer les « schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie » en substitution des PRQA.

1.3.2. Les futurs schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)

Elaborés conjointement par la Préfecture de région et le Conseil régional, après consultation des collectivités territoriales et de leurs groupements, ces schémas auront pour objectif essentiel de mettre en cohérence les politiques de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre avec celle relatives à l'amélioration de la qualité de l'air.

Outre les orientations relatives à la qualité de l'air, les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie auront notamment vocation à :

- fixer les orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter ;
- définir les objectifs à atteindre en matière de maîtrise de l'énergie ;
- déterminer à l'horizon 2020, par zone géographique et en tenant compte des objectifs nationaux, des orientations qualitatives et quantitatives en matière de valorisation du potentiel énergétique du territoire (énergies renouvelables, récupération énergétique).

Un décret en Conseil d'État devrait prochainement venir préciser les modalités d'élaboration de ces futurs schémas.

Compte tenu d'une part de la sensibilité des enjeux en cause pour le développement économique régional et d'autre part des recoupements qui devraient s'observer entre ce futur SRCAE et la problématique des transports en Ile-de-France, **la CCIP exprime le souhait que les chambres de commerce et d'industrie :**

- **soient consultées en vue de l'élaboration dudit schéma ;**
- **aient un droit de regard sur le suivi de sa mise en œuvre.**

1.3.3. Le plan de protection de l'atmosphère (PPA)

Obligatoire dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, le **plan de protection de l'atmosphère** a vocation à décliner les orientations fixées dans le PRQA.

Approuvé en juillet 2006, le **PPA d'Ile-de-France, en s'appuyant sur son caractère contraignant :**

- détermine l'ensemble des moyens permettant de ramener la concentration en polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites ;
- définit les modalités de la procédure d'alerte ;
- renforce les objectifs de la qualité de l'air lorsque les circonstances locales le justifient.

Le **PPA d'Ile-de-France contient huit grandes mesures réglementaires, dont plusieurs concernent directement et exclusivement la sphère des transports et des déplacements.** Il contraint, entre autres, les 150 établissements les plus générateurs de trafics routiers - soit 1/3 environ des entreprises franciliennes - à instaurer des plans de déplacements d'entreprises (PDE) dans leurs établissements.

1.3.4. *Les outils de lutte contre les nuisances sonores*

La Directive cadre 2002/49/CE, transposée en France par l'Ordonnance du 12 novembre 2004, implique notamment :

- la mise en place d'indicateurs de mesures du bruit communs aux états membres ;
- la réalisation, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, d'une « cartographie stratégique du bruit » permettant notamment de dénombrer la population exposée et de quantifier les nuisances ;
- l'adoption, à partir des cartes, de plans d'actions.

En avril 2008, le Conseil régional a décidé d'accorder des moyens supplémentaires aux départements, communes et certains EPCI (budget total avoisinant les 3 millions €) pour atteindre trois objectifs : renforcer la connaissance du bruit sur le territoire, accompagner les démarches innovantes et assurer la cohérence au niveau régional de l'application de la directive.

2. Les progrès technologiques, un pas décisif vers l'éco-mobilité

2.1. *Une dynamique au long cours : l'optimisation des véhicules thermiques classiques en écho au renforcement de la réglementation environnementale*

2.1.1. *Emissions de CO₂*

En dix ans (1995-2005), une **baisse de 10 % des émissions de CO₂ sur les véhicules à essence et de 15 % sur les véhicules diesel** a été observée.

Les progrès constatés sont essentiellement imputables à l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et à la « diésélisation » du parc, alors même que depuis une quinzaine d'années, les automobiles se sont alourdies en moyenne de 250 kg (notamment en raison de normes de résistance aux chocs plus sévères) que la puissance des moteurs a crû de 45 % et que les accessoires de confort (climatisation en particulier) sont quasiment devenus la norme.

Pour autant, en Ile-de-France, les **émissions globales de gaz à effet de serre liées aux transports auraient augmenté de 5% environ entre 2000 et 2005**. Cette tendance recouvrirait deux phénomènes concomitants :

- une baisse des émissions provenant des automobiles, à la faveur des progrès technologiques réalisés ;
- une hausse des émissions du transport de marchandises, en raison de la croissance du trafic.

2.1.2. *Polluants atmosphériques*

La diminution de nombreux polluants primaires d'origine automobile sont imputables, malgré la croissance de la circulation, aux progrès technologiques considérables réalisés en écho aux normes EURO successives. Parmi ces technologies, on notera en particulier :

- les pots catalytiques, conçus à l'origine pour les véhicules à essence et assurant une réduction des oxydes d'azote (NOx), des hydrocarbures (HC) et du monoxyde de carbone (CO) ;
- les filtres à particules, contenues dans les gaz d'échappement des moteurs diesel.

Il apparaît ainsi que, si l'on tient compte des seuls critères techniques²³, par rapport à trente ans en arrière :

²³ Ne sont pas pris en compte ici les émissions liées aux équipements d'agrément ou de confort (ex climatisation) ainsi que les conditions d'utilisation réelles des véhicules (qualité de la conduite, état du trafic, etc...).

- une voiture neuve à essence (norme EURO IV) émet 60 fois moins de CO, de HC et de NOx
- une voiture neuve diesel (EURO IV) émet 120 fois moins de CO, 37 fois moins de HC / NOx, et 11 fois moins de particules.

Quant à la **qualité de l'air en Ile-de-France et les émissions dues aux transports**, trois constats s'imposent :

- Hormis l'ozone, il apparaît que nombre de polluants atmosphériques enregistrent des baisses significatives sur les quinze dernières années (ex : dioxyde de soufre, monoxyde de carbone). Malgré ces tendances encourageantes, certains polluants continuent néanmoins de poser problème (ex : oxydes d'azote, ozone, particules fines), notamment à proximité des grands axes routiers ;
- Quoique les transports routiers (transport de personnes et de marchandises, stations-services) demeurent les premiers émetteurs d'oxydes d'azote (53% du total), de particules fines (29% du total) et de monoxyde de carbone (77% du total), on observe une forte baisse de ce type d'émissions entre 2000 et 2005 :
 - 22 % pour les oxydes d'azote ;
 - 83 % pour le dioxyde de soufre ;
 - 45 % pour les COV ;
 - 28 % pour les particules fines (PM10) ;
- Les perspectives technologiques qui se profilent à moyen terme – amélioration du rendement des moteurs thermiques (« downsizing »), limitation des NOx émis par les moteurs diesel, réduction du gabarit des véhicules et donc de leur consommation – devraient consolider cette dynamique.

Malgré la montée en puissance de nouvelles technologies, la diffusion de celles-ci devrait, selon plusieurs études récentes²⁴, rester lente²⁵, en raison en particulier de l'inertie du parc automobile. De fait, la prédominance des motorisations thermiques à énergies fossiles devrait encore être une réalité à l'horizon 2030.

A l'heure actuelle, et cela pour plusieurs années encore, il convient donc de s'appuyer sur le moteur thermique et surtout d'investir dans celui-ci pour continuer à optimiser ses performances en termes d'efficacité énergétique et d'impacts sur la santé et l'environnement.

A cet égard :

- la diffusion massive du moteur « stop and start », éventuellement impulsée par la réglementation, représenterait une option pertinent ;
- il apparaît assez clairement qu'une marge de progrès importante existe sur les équipements auxiliaires, à savoir ceux qui ne concourent pas directement à la propulsion du véhicule (pneumatiques, climatisation, chauffage, éclairage, électronique embarqué,...).

Pour autant, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, passer un cap dans la lutte contre la pollution atmosphérique, s'affranchir de la hausse inéluctable du prix des énergies fossiles et renforcer la compétitivité de nos entreprises - a fortiori dans une filière automobile ébranlée par la conjoncture -, **la CCIP est convaincue que l'optimisation des moteurs thermiques, combinée autant que possible à l'hybridation, offre un laps de temps suffisant pour mettre au point les technologies de motorisation individuelles décarbonées du futur, à condition, naturellement, de ne pas perdre de temps.**

²⁴ Voir notamment à ce sujet : « *Visions à trente ans d'une France engagée dans le développement durable* », BIPE, février 2009 ; « *E-Mobility 2025* », cabinet Oliver Wyman, septembre 2009.

²⁵ Ainsi par exemple, le marché du véhicule électrique / hybride devrait se situer, selon les sources, dans une fourchette comprise entre 3 à 10% du marché mondial en 2020 – 2025.

2.2. *L'ère de la mutation éco-technologique : viser le véhicule de l'« après-pétrole » pour relever les défis du développement économique régional*

Sous l'impulsion de l'Union européenne²⁶, l'objectif actuel est clair : il s'agit de s'orienter collectivement vers des technologies de transition – voire de rupture –, les seules à mêmes d'apporter des réponses réellement convaincantes à l'équation complexe posée par le développement durable.

Compte tenu des enjeux en cause, cette mutation se doit d'être **impulsée et accompagnée par les pouvoirs publics**²⁷. Les développements ci-après s'attacheront à présenter initiatives et arbitrages politiques les plus récents – découlant pour la plupart des conclusions du Grenelle de l'environnement et ses traductions législatives – tant au niveau national que francilien.

2.2.1. *Une orientation stratégique récente : la priorité donnée par les pouvoirs publics à l'électromobilité et aux technologies hybrides*

Dans le maquis des technologies d'ores et déjà explorées pour anticiper l'épuisement des énergies fossiles et l'accélération du dérèglement climatique, il apparaît qu'un **tournant a été pris récemment, tant au niveau national que régional, en faveur du véhicule électrique ou hybride**. Au niveau gouvernemental, dans le prolongement du plan « Véhicules décarbonés », l'appui spécifique à l'émergence des véhicules électriques et hybrides a été annoncé dans le cadre du « Pacte automobile » présenté en février 2009²⁸:

Pour préciser la stratégie mise en œuvre et les actions à déployer, un **plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables** a été lancé en octobre 2009, avec comme objectif d'atteindre la mise en circulation de 2 millions de voitures électriques / hybrides d'ici 2020. Parmi ces mesures - dont certaines sont relayées dans le projet de loi Grenelle 2 en l'état -, on notera en particulier :

- le lancement d'un premier appel d'offres de 50 000 voitures électriques ayant vocation à venir alimenter les flottes « captives » de l'Etat, des collectivités, et de grandes entreprises publiques ou privées, l'objectif étant d'atteindre 100 000 véhicules d'ici 2015 ;
- le projet de développement d'une filière industrielle pour les batteries en Ile-de-France le projet de création d'un réseau structuré et complet composé d'un million de points de recharge²⁹.

De fait, il apparaît que les constructeurs nationaux ont saisi la balle au bond avec la série récente d'annonces de commercialisation de nouveaux modèles de véhicules électriques qui toucheraient cette fois, non seulement le marché des flottes ou usages professionnels, mais également celui du grand public.

Le contexte actuel paraît plus favorable que celui des années 1980 qui avait vu l'émergence éphémère d'une première génération de véhicules électriques. L'équation économique semble plus facile à résoudre avec un pétrole à 70 dollars (contre environ 12 dans la période antérieure) et les progrès techniques intervenus dans les batteries qui offrent dorénavant plus d'autonomie (d'ores et déjà au dessus des 100 km avec des perspectives à moyen terme de franchissement des 200 km).

L'aide publique apparaît cependant nécessaire pendant une période suffisante au moins sur deux plans :

- l'aide à l'acquisition pour combler l'écart de prix par rapport au véhicule thermique ;
- l'équipement en infrastructures de recharge des batteries.

²⁶ Voir à ce sujet, par exemple, la résolution du 25 mars 2009 adopté par le Parlement européen sur l'avenir de l'industrie automobile.

²⁷ Voir annexe 8 « Focus sur le levier de la recherche-développement »

²⁸ A cette occasion, quatre grands axes avaient été mis en avant : démultiplication des efforts de recherche ; soutien à l'émergence de l'offre, l'idée étant d'aider les industriels à produire et commercialiser des véhicules performants en nombre suffisant, sans attendre la rentabilité liée à une production de masse ; stimulation de la demande et information des consommateurs ; mise en place d'un groupe de travail en vue de la création d'un réseau d'infrastructures pertinent.

²⁹ En juin 2009, une « stratégie nationale de déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables » avait déjà été présentée par le gouvernement.

De son côté et en résonance avec les orientations gouvernementales, **la Région Ile-de-France se donne pour objectif de se positionner comme leader européen dans la conception, le développement et la production de la « nouvelle automobile », sa priorité affichée se portant sur le véhicule hybride / électrique³⁰.**

De fait, le Conseil régional considère que le développement de la filière électrique / hybride représente une opportunité majeure pour l'Ile-de-France, compte tenu notamment :

- des atouts régionaux (capacité de recherche ; présence de PME-PMI d'excellence et innovantes ; structures d'éducation et de formation ;...);
- des passerelles existantes entre ces deux technologies, qui devraient permettre aux sous-traitants et autres emplois indirects de s'adapter à cette stratégie régionale ;
- d'une émulation qui prend forme au niveau international, de la démultiplication des projets et de l'amorce d'une structuration de ce marché.

C'est ainsi que le Conseil régional a été amené à préciser³¹ que de nouveaux dispositifs de soutien pourraient être adoptés, s'agissant en particulier des infrastructures nécessaires au déploiement des véhicules électriques et plus globalement de la recherche-développement.

LA FILIERE AUTOMOBILE EN ILE-DE-FRANCE

La filière automobile francilienne, aujourd'hui :

- représente 29% de la production française et, avec 2,9 milliards d'euros en 2007, 27% de la valeur ajoutée de l'industrie automobile nationale ;
- génère environ 50.000 emplois directs de production (constructeurs, équipementiers, sous-traitants) auxquels il convient d'ajouter 78.000 emplois indirects ;
- compte plus de 350 établissements, les principaux étant situés à Aulnay-sous-Bois (Seine-saint-Denis, site PSA), Flins (Yvelines, site RENAULT), Guyancourt (Yvelines, site RENAULT), Poissy (Yvelines, site PSA), Vélizy (Yvelines, site PSA) ;
- accueille 58% de la recherche-développement automobile française.

Cette filière stratégique est inscrite au rang des huit filières prioritaires régionales dans le schéma régional de développement économique (SRDE) ainsi que dans le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013.

Au même titre que d'autres secteurs d'activités, la filière automobile francilienne est impactée par la crise économique actuelle, cette crise ayant pris corps sur un terrain préalablement fragilisé par la hausse du prix des matières premières et de l'énergie notamment.

La CCIP est convaincue que la mutation éco-technologique est une priorité.

Dans le cadre du présent rapport, la CCIP n'entend toutefois pas se positionner sur chacune des technologies alternatives faisant actuellement l'objet de recherches et de projets expérimentaux. Pour autant, les partis pris récents effectués en faveur de l'électro-mobilité et du véhicule hybride rechargeable lui paraissent relever d'un bon sens et d'un pragmatisme auxquels elle souscrit.

De fait, ces deux technologies, en particulier en milieu urbain, représentent une alternative séduisante, pour peu que certains verrous technico-économiques soient levés (contraintes d'utilisation ; difficultés liées à l'autonomie et à de recharge ; coûts élevés³² ; rendement énergétique et fiabilité des batteries ; etc.)

³⁰ Cf. « *Industrie automobile : les choix stratégiques pour l'Ile-de-France* », Rapport CR 79-09 pour le Conseil régional Ile-de-France, juin 2009.

³¹ Cf. « *Industrie automobile : les choix stratégiques pour l'Ile-de-France* ».

Pour ce faire, il est donc indispensable de s'appuyer sur une vision partagée par l'ensemble des acteurs ainsi que sur une volonté politique forte et continue. Ce n'est qu'à cette condition que :

- ces technologies obtiendront une adhésion massive et pourront être diffusées à grande échelle ;
- la filière automobile francilienne ainsi que les emplois correspondants pourront être préservés, voire développés.

2.3. La technologie au service de la résorption des nuisances sonores

En Île-de-France, la question du bruit représente un enjeu majeur du fait d'une population exposée très importante.

Le bruit induit deux types d'effets sur la santé :

- les effets physiologiques - lésions auditives, pathologies cardiovasculaires, perturbation du sommeil - qui peuvent être quantifiés de façon relativement objective ;
- les effets psychologiques, moins aisément mesurables.

Sauf particularismes locaux, il semblerait que la principale gêne sonore soit liée aux transports terrestres, et en particulier aux circulations routières.

La pollution sonore représente donc un problème réel qui doit être combattu (circulation des véhicules légers et poids-lourds, mais aussi deux-roues motorisés et transports ferroviaires).

Pour ce faire, des solutions doivent être mises en œuvre : revêtements silencieux / enrobés « ouverts » piégeant le bruit, absorbeurs de bruits, respect des normes anti-bruit par les deux roues moteur, campagne d'installation de murs anti-bruits le long des voies ferrées (RFF).

Il est à noter que l'association BRUITPARIF prend actuellement part à des projets européens de recherche tels que « Silence », qui vise à développer une méthodologie et des technologies ayant pour objectif de réduire de 10 dB(A) le bruit des transports de surface en zone urbaine.

3. Le renouvellement des pratiques et des comportements : l'ère de la mobilité ciblée et partagée

Au-delà des aspects réglementaires, de la mutation technologique à l'œuvre – qui ne permettra pas à elle seule, sauf scénario de rupture technologique majeure, d'atteindre l'objectif « facteur 4 » dans le domaine des transports d'ici 2050 - et du renouvellement nécessaire des formes d'organisation urbaine, on observe aujourd'hui l'émergence d'une évolution des comportements et pratiques de mobilité préfigurant sans doute une tendance de fond, résultant en particulier de la hausse structurelle du prix de l'énergie.

Parmi ces approches nouvelles, deux grandes catégories peuvent être distinguées :

- les pratiques collectives liées au « management de la mobilité » (plan de déplacements d'entreprises, covoiturage, autopartage), dont l'objectif principal consiste à rationaliser l'usage de la voiture et enrichir l'offre de transport par un éventail de solutions alternatives, s'inscrivant dans une logique « d'usage » supposant une déconnexion croissante entre la possession d'un véhicule et l'accès à la mobilité ;

³² D'après l'étude « *E-Mobility 2025* » (cabinet Olivier Wyman, septembre 2009), le coût de production d'un véhicule électrique est 150% plus élevé que celui d'une voiture traditionnelle. Une étude du cabinet BCG (janvier 2009) estime ainsi que la voiture électrique ne serait compétitive qu'à partir d'un baril de pétrole à 280\$.

- les pratiques plus individuelles qui relèvent soit de choix modaux de mobilité faisant la part belle aux modes doux, soit de l'éco-conduite, qui, à la faveur de technologies innovantes, vise un type de conduite et un rapport au véhicule allant dans le sens d'une sobriété énergétique et écologique.

Il faut observer que, depuis le début des années 2000, le management de la mobilité, l'utilisation des modes doux et/ou l'éco-conduite sont promus, soit par des politiques locales, soit dans un certain nombre de documents juridiques (ex : PDUIF) et encouragés par l'ADEME et/ou l'ARENE Ile-de-France. En outre, le Grenelle de l'environnement et sa traduction législative devraient donner une impulsion décisive en la matière, sachant que, d'ores et déjà, les initiatives se multiplient en Ile-de-France. Enfin, **les chefs d'entreprises affichent une volonté en la matière puisque 62% d'entre eux se disent prêts à réaliser dans leur entreprise « des actions » pour arriver à des déplacements qui respectent le mieux possible l'environnement**³³.

3.1. *Le management de la mobilité*

3.1.1. *Le plan de déplacement d'entreprises*

Un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) est mis en place par un employeur ou, par exemple, au niveau d'une zone d'activités - dans ce cas, il prend le nom de « plan de déplacements inter-entreprises » (PDIE) - pour inciter collaborateurs, clients et fournisseurs à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit de modes de transport alternatifs. Le PDE se situe au croisement entre les intérêts des différents acteurs - entreprise, salarié, collectivité - et requiert pour sa réussite une démarche partenariale assez poussée.

Les actions mises en œuvre en application d'un PDE peuvent concerner par exemple l'incitation financière à l'usage des transports en commun, la mise en place d'un système de navettes d'entreprise, le stationnement sécurisé des vélos, la facilitation du covoiturage, de l'autopartage et/ou du télétravail.

En 2007, seuls 60 PDE avaient été mis en place en Ile-de-France – dont 27 se rapportant à des entreprises - et, ne concernant quasiment aucune PME-PMI.

Cet outil devrait néanmoins se développer en Ile-de-France, sachant que :

- la Région, impliquée dans le programme européen CO2MMERCE, a engagé une politique de sensibilisation en liaison avec l'ADEME, à laquelle le réseau consulaire est associé. Ce programme sera prolongée par la mise en œuvre d'une stratégie régionale de promotion des PDE baptisée « PRO'MOBILITÉ »;
- cette politique régionale semble de plus en plus entendue et relayée par les collectivités franciliennes, lesquelles s'engagent dans la promotion et le portage de PDE interentreprises, dans le cadre de leur plan local de déplacements et/ou de leur agenda 21 ;
- la DRIRE est engagée dans la mise en œuvre du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) régional, qui prévoit l'obligation d'élaborer un PDE pour les 150 pôles les plus générateurs de trafic en Ile-de-France. Ainsi, des structures importantes (Institut Gustave-Roussy de Villejuif, Aéroports de Paris à Roissy, Association pour le développement économique du Pôle Orly-Rungis, la Poste,...) ont d'ores et déjà amorcé la dynamique.

La CCIP a inscrit la promotion des PDE au rang de ses priorités, en expérimentant le recrutement de conseillers en mobilité, chargés d'accompagner les entreprises sur le terrain.

Au-delà, la CCIP approuve globalement la stratégie « PRO'MOBILITÉ » proposée par le Conseil régional Ile-de-France³⁴, et insiste en particulier sur la nécessité de favoriser les démarches PDIE à l'échelle d'une zone d'activités et/ou intercommunale, pour renforcer l'effet de levier économique et territorial de ces actions.

³³ Enquête téléphonique menée par l'institut MAXIPHONE et placée sous la responsabilité du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS) de la CCIP, réalisée du 21 septembre au 2 octobre 2009 auprès de 1200 chefs d'entreprises de Paris et petite couronne.

³⁴ Cf. « *Dispositif-cadre relatif aux PDE – Dispositif PRO'MOBILITÉ* », Rapport CR 05-09 pour le Conseil régional Ile-de-France, juin 2009.

Il va de soi, en outre, que les efforts de soutien financier aux PDE – aides de l'ADEME en particulier – devront être maintenues sur le moyen / long terme pour pouvoir en percevoir les effets bénéfiques à l'échelle de notre région. Elle précise à ce sujet que **37% des chefs d'entreprises franciliens se disent prêts à mettre en œuvre un PDE**³⁵.

3.1.2. *Le covoiturage*

Le covoiturage vise à ce que plusieurs personnes aient recours à un véhicule unique pour effectuer tout ou partie d'un même trajet.

Si l'idée de mutualiser les moyens de déplacement concerne aujourd'hui surtout le transport de voyageurs, on commence à évoquer le « co-camionnage » à propos du transport de marchandises ou le « colis-voiturage » - permettant de mettre en relation expéditeurs et automobilistes.

On note cependant qu'en France, malgré l'émergence d'un certain nombre d'outils visant la mise en relation des usagers³⁶, **le covoiturage reste peu développé par rapport à ce qui est observé dans d'autres pays** (ex : Canada, Allemagne, Royaume-Uni).

En Ile-de-France, le covoiturage serait précieux à plus d'un titre (fluidification du trafic, limitation des émissions atmosphériques,...). Il apparaît donc nécessaire d'œuvrer dès à présent à la mise en place de conditions pouvant favoriser son essor.

A cet égard, la CCIP exprime le souhait que ce mode de déplacement :

- soit davantage inscrit dans la réglementation, le covoiturage ne faisant actuellement l'objet d'aucune définition officielle ou législation particulière ;
- puisse bénéficier d'incitations fortes, pourquoi pas au niveau de la tarification des péages routiers (voire d'éventuels futurs péages urbains) ou du partage modale de la voirie.

3.1.3. *L'autopartage*

L'autopartage correspond à l'utilisation en libre-service par différents usagers, moyennant paiement, de véhicules « partagés » gérés par un opérateur externe. Ce service de mobilité est surtout développé en Suisse et en Allemagne. En France, on compte à ce jour dix-neuf services d'autopartage - les opérateurs étant essentiellement des entreprises commerciales ou des sociétés coopératives d'intérêt collectif -, évoluant principalement dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Plusieurs initiatives récentes ont été prises afin de favoriser le développement de l'autopartage. Dans cette logique :

- à Paris, le label « Autopartage Paris » vise à apporter un soutien spécifique aux opérateurs³⁷ (ex : réduction de tarif dans les parcs publics ; réservation d'espaces pour des stations de voirie ; communication pour la promotion de l'autopartage). En parallèle, un projet de mise à disposition de voitures électriques en libre service baptisé « Autolib' » est aujourd'hui lancé (voir ci-dessous) ;
- le Conseil régional d'Ile-de-France affiche sa volonté de soutenir les expérimentations d'envergure - parmi lesquelles figurent le projet Autolib' - basées sur une flotte de véhicules hybrides/électriques ;

³⁵ Enquête téléphonique menée par l'institut MAXIPHONE et placée sous la responsabilité du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS) de la CCIP, réalisée du 21 septembre au 2 octobre 2009 auprès de 1200 chefs d'entreprises de Paris et petite couronne.

³⁶ Ainsi par exemple en Ile-de-France du site internet : <http://ile-de-france.covoiturage.fr/>.

³⁷ Cinq entreprises privées sont labellisées à ce jour par la Ville (Caisse commune, Carbox, ConnectbyHertz, Mobizen et Okigo), l'autopartage comptant environ 5 000 usagers dans la capitale.

- le projet de loi Grenelle 2 en l'état propose de créer un cadre juridique spécifique : définition de l'activité d'autopartage ; création par décret d'un label ; possibilité de réserver des places de stationnement en surface pour les véhicules concernés.

LE PROJET AUTOLIB' DE LA VILLE DE PARIS

La filière automobile francilienne, aujourd'hui :

- AUTOLIB se définit comme un service métropolitain de véhicules électriques en libre service et en trace directe (possibilité de rendre la voiture à un endroit différent de celui où elle a été empruntée). A terme, il devrait permettre, au profit des abonnés, la mise à disposition de 2 000 véhicules électriques à Paris intra-muros et de 2 000 en banlieue, répartis sur 1 400 stations, et cela 24h sur 24.

- Créé en juillet 2009, le syndicat mixte Autolib', présidé par Annick LEPETIT - députée de Paris, adjointe au maire en charge des déplacements, des transports et de l'espace public - sera chargé de la mise en œuvre et de la gestion du système. Le syndicat mixte a déjà enregistré l'adhésion de nombreuses communes ainsi que de la région Ile-de-France ⁽¹⁾

- Un appel d'offres pour la délégation de service public du système a été lancé par la ville de Paris associée à l'ensemble des communes adhérentes en décembre 2009. Les opérateurs candidats⁽²⁾ devront proposer une offre globale intégrant une garantie de qualité et de disponibilité du service, une tarification accessible, un modèle de véhicule performant et fiable ainsi que des services commerciaux complémentaires. D'autres critères, portant notamment sur les questions du maillage, de la régulation ou de la complémentarité avec les autres modes de transport, seront en outre pris en compte.

(1) Cf. « Adhésion de la Région au Syndicat mixte Autolib' », Rapport CR 85-09 pour le Conseil régional Ile-de-France, octobre 2009.

(2) Trois candidats sont déjà connus : groupement constitué par la SNCF, la RATP, Vinci Parc et Avis ; Veolia Environnement / Transports ; Transdev (filiale de transports publics de la Caisse des dépôts).

Compte tenu du contexte francilien, **l'autopartage représente indéniablement une voie à explorer, en particulier en zone dense, et à ce titre à encourager.**

S'agissant toutefois d'un système mis en place par une collectivité au moyen d'une gestion déléguée (ex : projet AUTOLIB'), la CCIP craint qu'il soit difficile de trouver un modèle économique pertinent capable d'en supporter tous les coûts de développement et d'exploitation.

Par ailleurs, **l'affectation de places de stationnement à ce service, telle qu'inscrite dans le projet de loi Grenelle 2 en l'état, aurait comme effet préjudiciable de limiter d'autant le nombre de places disponibles.** Dans cette perspective, il conviendrait d'envisager la possibilité pour les véhicules labellisés « autopartage » de stationner autant que possible en souterrain.

3.2. *Des pratiques individuelles qui témoignent d'une prise de conscience*

3.2.1. *L'éco-conduite*

L'éco-conduite correspond à une conduite permettant de limiter la consommation de carburant, donc les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les risques d'accident.

Il s'agit notamment de limiter le freinage, de contrôler la vitesse, d'avoir recours aux auxiliaires à bon escient (ex : climatisation), de veiller au bon état du véhicule et de miser globalement sur la fluidité de la conduite. En moyenne, **l'écart de consommation entre un conducteur « économe » et un conducteur ordinaire s'établirait à 20 % environ.**

Pour favoriser l'adoption de comportements au volant adaptés, plusieurs campagnes de sensibilisation ont été mises en œuvre ces dernières années, sous la responsabilité d'organismes divers (ex : Bison fûté ; Direction inter-départementale des routes Ile-de-France ; ADEME ; certaines collectivités franciliennes, notamment dans le cadre de leur agenda 21).

Il va sans dire que, en l'espèce, le défi est aussi d'ordre technologique, l'objectif étant de faire émerger des outils « intelligents » à mêmes de connecter le véhicule à son environnement et d'optimiser son usage.

Dans ce domaine, le pôle de compétitivité francilien MOV'EO s'impose progressivement en :

- portant et finançant des projets spécifiques (ex : projet QUASPER sur le véhicule « communicant ») ;
- fédérant les travaux relatifs à la perception par les véhicules de leur environnement ainsi qu'aux communications véhicules-infrastructure.

Compte tenu des gains escomptés non seulement sur le plan environnemental, mais également en termes de sécurité, l'éco-conduite, aujourd'hui encore marginale, doit être davantage promue.

Pour ce faire, au-delà de l'indispensable sensibilisation des acteurs, **il convient de faire émerger les conditions technologiques - dispositifs d'assistance à la conduite, intelligence embarquée - permettant d'accélérer l'adoption de comportements vertueux** : affichage sur le tableau de bord de la consommation instantanée et moyenne et/ou des écarts par rapport à la consommation optimale ; régulateur de vitesse ; jauge de pression des pneus ; optimisation des outils de guidage permettant d'être informé en temps réel de l'état du trafic et des itinéraires pertinents ; automatisation de certaines séquences de conduite ; systématisation du dispositif « stop & start » ;...

Il paraît donc urgent, d'une part, de renforcer les efforts de recherche-développement sur ces outils et d'autre part d'accélérer la commercialisation des équipements aujourd'hui au stade de prototype ou en cours de développement.

3.2.2. *Le recours aux modes doux*

Les données disponibles concernant l'usage des modes doux (vélo, marche à pied) sont rares. Cependant, sous l'effet des incitations au report modal, des choix politiques des collectivités ou plus simplement de choix personnels, les mobilités individuelles par modes doux sont croissantes.

L'usage du vélo semble être plus fréquent dans les villes. Les ventes de vélo y progressent et le développement d'offres de vélos en libre service témoigne d'un engouement pour une pratique presque nouvelle. Cependant, longtemps la pratique du vélo a souffert d'une image liée à l'insécurité routière, et en ville, à la faculté de pouvoir stationner son vélo. Même si ces « obstacles » perdurent, des réponses efficaces tendent à en diminuer les effets.

A Paris, le développement de « Vélib' » a permis d'arriver à un constat sans appel : +127% du nombre de déplacements à vélo entre 2000 et 2008 (source STIF). Il s'agit très souvent de trajets courts (moins d'une demi-heure). En juillet 2009, le système parisien de vélos en libre service compte 1600 stations et 23 900 vélos. L'extension du système à certaines communes périphériques (1,5 km au-delà du boulevard périphérique en moyenne) vise à en augmenter l'usage, tout en offrant une nouvelle option de mobilité dans le lien entre Paris et la banlieue. Le stationnement des « Vélib' » pose cependant question. La CCIP recommande que les stations soient installées dans des rues où ne s'effectuent pas de livraisons pour les commerçants, afin de ne pas réduire les surfaces trop réduites dédiés aux opérations de livraisons. Elle suggère que la ville soit mieux adaptée aux vélos, avec le développement de stationnement au plus près des équipements générateurs de trafics comme les gares.

Enfin, le partage de la voirie, auquel tous les usagers doivent être formés, ne peut se faire qu'en dédiant des espaces aux vélos ; ainsi, le partage des couloirs de bus peut malheureusement s'avérer dangereux. De même, le stationnement des vélos et des deux-roues motorisés sur les trottoirs doit être organisé pour éviter leur stationnement sauvage, qui crée des gênes à la fois pour les piétons et les commerces. La circulation des piétons doit être favorisée en réduisant les coupures urbaines. Il paraît cependant que les conflits d'utilisation de la voirie de surface, notamment pour les besoins de stationnement, ne pourront être résolus en zone dense qu'en promouvant l'utilisation des parcs souterrains existants, voire en en construisant de nouveaux.

Les efforts pour tendre vers une mobilité durable concernent tout à la fois la mobilité collective qu'individuelle. A cet égard, la réglementation (européenne, nationale ou encore locale) constitue un levier important pour atteindre cet objectif.

Les effets de la réglementation sur la mobilité individuelle sont nombreux. L'amélioration des bilans environnementaux passe par des progrès technologiques importants, afin de faire entrer les déplacements dans l'ère de l'éco-mobilité. La période justifie une action en ce sens. Alors que le coût du pétrole dans les années 1980 ne constituait pas un obstacle à la promotion des véhicules décarbonés, la priorité est aujourd'hui donnée par les pouvoirs publics à l'électro-mobilité et aux technologies hybrides. La performance énergétique des véhicules individuels trouve un écho chez les conducteurs.

Par ailleurs, des changements comportementaux sur la mobilité individuelle renvoient directement à la mobilité durable. Ces changements font appel parfois aux entreprises, comme pour le développement des PDE, mais aussi aux choix personnels des usagers comme pour les recours aux modes doux. La question posée désormais est la mise en adéquation des stratégies territoriales avec ces orientations nouvelles de mobilité.

CHAPITRE 3

Les réponses aux défis de la mobilité et du développement métropolitain

La mobilité et les infrastructures de transport sont au cœur des débats actuels sur le devenir de la métropole francilienne. En effet, la mobilité est un levier essentiel d'une stratégie métropolitaine qui combine les différentes dimensions d'un développement durable. Le Conseil régional et l'Etat ont fait des propositions qui devraient pouvoir converger vers un plan ambitieux dans le courant de l'année 2010.

1. La mobilité : un levier au service d'une stratégie métropolitaine

Le terme de "mobilité" ne renvoie pas uniquement à la capacité des personnes à se déplacer, mais aussi à **d'autres dimensions de la vie individuelle et collective** : capacité à pouvoir **changer de logement** (*mobilité résidentielle*) ou à **changer d'emploi** (*mobilité professionnelle*) par exemple. Ces trois types de mobilités reflètent quelques unes des multiples interdépendances à l'œuvre dans le développement métropolitain.

Or, **la maîtrise de ces interdépendances** et la prise en compte des tendances de long terme sont nécessaires pour mettre en œuvre une stratégie métropolitaine.

1.1. De la « ville compacte » à la « métropole intense »

La notion de développement durable est devenue le fondement des stratégies de développement des villes et des métropoles. Au-delà du thème de la mobilité durable (chapitre 2), celui de la **densité urbaine** focalise particulièrement les débats. Les réflexions visant à faire converger des objectifs sociaux, économiques et environnementaux ont conduit à un **large consensus en faveur de la densité**, au détriment du mode de développement qui a prévalu pendant cinquante ans : l'étalement urbain.

Durant cette période, en effet, la consommation de foncier nouveau, en France, a été équivalente à celle des deux millénaires précédents. L'urbanisation qui en a résulté s'est faite souvent avec de faibles densités d'occupation. Par ailleurs, **le zonage fonctionnel** qui a accompagné ce développement périurbain a spécialisé certains territoires, **faisant perdre les qualités d'échanges et d'interactions que l'on reconnaît ordinairement au milieu urbain**.

La rentabilité des dessertes en transport en commun, la possibilité d'équipements publics de qualité, la maîtrise des dépenses énergétiques ainsi que la préservation du capital agricole sont autant d'objectifs recherchés aujourd'hui, qui conduisent progressivement à privilégier la densification des territoires déjà urbanisés.

La CCIP considère que **tout l'enjeu est d'intégrer l'idée que croissance économique et forte modération de l'expansion urbaine ne sont pas incompatibles**. La CCIP accepte cet objectif de densité, à condition de prendre en compte les conséquences de cette orientation :

- **Faire preuve de pragmatisme concernant l'ouverture à l'urbanisation d'espaces nouveaux.**
Le précédent du PADOG de 1960, qui a tenté vainement de fixer une limite d'agglomération au-delà de laquelle toute construction était interdite, a montré que le principe de réalité du terrain l'emporte toujours. Cependant, il faut savoir faire bon usage du foncier vierge et viser une réelle « compacité » pour les extensions urbaines nouvelles.
- **Traiter la question des flux**, de l'accessibilité aux espaces centraux et se donner les moyens d'éviter les congestions du système de transport, tant routier que collectif.
- Accepter de déplaçonner à certains endroits opportuns **la hauteur des constructions** pour créer des droits à construire supplémentaires renforçant la densité.

C'est pourquoi, au-delà du concept de « ville compacte », la CCIP préfère l'idée de « métropole intense », qui combine densité renforcée pour les territoires déjà urbanisés, compacité urbaine pour les extensions nouvelles et la recherche d'une très bonne irrigation par les flux de circulation (salariés, marchandises...).

Cette « métropole intense » doit également permettre une mixité urbaine et fonctionnelle pour favoriser la proximité entre habitat et activité économique, de même que la coexistence d'espaces plus denses à proximité des transports en commun et moins denses en s'en éloignant.

1.2. *Le polycentrisme*

Les débats sur le SDRIF ont beaucoup insisté sur la nécessité de rapprocher le lieu de travail du domicile. Dans un contexte de mutation économique, sociale, énergétique et environnementale, **la nécessité de ne plus considérer les transports comme la variable d'ajustement de l'organisation de la métropole est tentante.** Si cet objectif apparaît souhaitable, n'en demeure-t-il pas moins quelque peu utopiste ?

En effet, cet objectif est soumis à de fortes contraintes :

- **La mobilité professionnelle est de plus en plus grande** : changer régulièrement d'entreprise est devenu habituel, cependant que l'évolution des parcours professionnels peut amener aussi à une réorientation.
- **La mobilité résidentielle** requiert une bonne fluidité du marché (ou plutôt des marchés) du logement ; ce qui ne pourra être le cas en Ile-de-France avant de nombreuses années.
- **La localisation des ménages est souvent le fruit d'arbitrages difficiles** (compromis géographique entre les lieux d'emploi des deux membres du couple, où interviennent également des questions d'image des territoires et de considérations concernant l'éducation des enfants, la qualité de vie...).
- **les activités économiques ont une tendance à se regrouper** en des lieux déterminés, pour bénéficier de visibilité, tirer parti des meilleures dessertes, profiter d'équipements dédiés, etc....

Or, en Ile-de-France, le lien semble établi entre la dispersion des lieux d'emploi en moyenne couronne et la diffusion consécutive des lieux de résidence. **Le choix de localisation de nouveaux emplois entraîne donc des choix spécifiques de localisation de nouveaux logements.** A cette logique d'étalement urbain répond également une logique « intensive » : ainsi, le regain démographique des communes limitrophes de Paris en particulier entre 1999 et 2006, est associé à l'augmentation de l'emploi (notamment à composante tertiaire) et à la revalorisation urbaine qui l'accompagne.

Rappelons cependant un constat général établi dans de nombreuses agglomérations depuis plusieurs décennies : **le budget-temps moyen alloué quotidiennement au transport paraît constant**, proche d'une heure. Cette loi générale, dite « de Zahavi » (du nom d'un économiste de la banque mondiale, Yacov Zahavi), explique en partie l'étalement urbain consécutif à l'élévation du niveau de vie et au développement de la motorisation individuelle : **tout gain en temps de transport, notamment par les salariés, est converti à terme en éloignement du centre et en recherche de gain d'espace de logement ou de qualité de vie.**

Ainsi, **la recherche d'une maîtrise des distances domicile-travail et des temps de déplacement ne peut se faire que dans le cadre d'une stratégie globale basée sur le renforcement de l'armature urbaine.** Le polycentrisme (au sens géographique du terme) prôné par les CCI de Paris – Ile-de-France dans le cadre de la révision du SDRIF permet de constituer une telle organisation urbaine, combinant une **large centralité métropolitaine, des pôles économiques, ainsi que des centralités secondaires** situées dans l'agglomération centrale et en grande couronne.

Cette armature urbaine peut ainsi être la garantie d'une mixité des tissus urbains et de densités différentes favorisant une diversité des types d'habitat.

Le **système de transport**, à ses différentes échelles locale et métropolitaine, s'il permet le maintien d'un bassin d'emploi unifié, apparaît comme un moyen de **contribuer à l'unité de la métropole.**

2. Les réponses apportées par les acteurs publics

Le processus de révision du SDRIF qui s'est déroulé entre 2005 et 2008, mais également le transfert de la responsabilité des transports de l'Etat au Conseil régional, ont été l'occasion de faire progressivement **émerger un consensus sur la nécessité, pour la métropole francilienne, d'investir massivement pour les transports**. En effet, alors que des capitales et grandes métropoles à travers le monde ont pu investir, à la charnière des années 1990-2000, jusqu'à 2%/an de leur production de richesses dans l'investissement en nouvelles infrastructures, la région capitale n'y aura consacré qu'une faible part (0,4%) cette dernière décennie.

Les réponses apportées par les pouvoirs publics aux défis de la mobilité francilienne au cours des dix dernières années n'ont pour autant pas été négligeables avec la création de nouvelles lignes (métro M14 et RER E), ainsi que le lancement des études de tangentiels ferrés. A l'inverse, les infrastructures routières ont vu les investissements qui leur étaient consacrés progressivement diminuer.

2.1. *Le plan de mobilisation pour les transports proposé par la Région*

Le 19 juin 2008, le président du Conseil régional, Jean-Paul Huchon, a présenté **un plan de mobilisation pour les transports négocié avec l'ensemble des conseils généraux d'Ile-de-France**.

Ce plan, prévu pour la période 2010-2020, se base sur le projet régional inscrit dans le SDRIF préparé dans les années 2005-2008 et sur le Contrat de projets Etat-Région signé avec l'Etat pour la période 2007-2013.

D'un coût estimé à 19 milliards d'euros (estimation juin 2009), ce plan reprend un certain nombre de projets identifiés depuis le début des années 1990 : prolongement du RER E, prolongements de lignes de métro, tangentiels ferrés, tramway et tram-train, métro en rocade Arc express, ainsi que les schémas directeurs de modernisation des RER. Certains de ces projets figuraient déjà au CPER précédent, mais n'avaient pu être réalisés.

Le financement de ce plan prévoit une participation de la Région, du STIF et des conseils généraux à hauteur de 67%. Le président du Conseil régional a lancé un appel à l'Etat pour un apport de 6 milliards d'euros sur dix ans et escompte la possibilité d'engranger annuellement des ressources nouvelles à hauteur de 450 millions d'euros (relèvement du VT, FARIF, taxe sur les bureaux, part de l'écotaxe PL...). De son côté, la Région a annoncé s'engager à hauteur de 5 milliards d'euros.

2.2. *Les propositions des architectes lors de la consultation « Grand Pari(s) »*

La consultation internationale, lancée en 2008 à l'initiative du Président de la République, de dix équipes pluridisciplinaires d'architectes et urbanistes a permis une **véritable ouverture des réflexions sur le devenir de la métropole**.

L'ensemble des équipes a travaillé sur le thème des transports, **la mobilité apparaissant comme un des leviers essentiels pour construire la « métropole du XXI^{ème} siècle »**.

Le leitmotiv des équipes est ainsi apparu de vouloir réduire les temps de déplacements des habitants de la métropole. Pour ce faire, **les propositions ont été très diverses**, ainsi par exemple :

- l'équipe Studio 09 propose de créer un maillage de 600 km de tramways,
- l'équipe Jean Nouvel fait reposer le système de transport métropolitain sur un réseau TGV permettant de traverser Paris, mais également de le contourner,
- l'équipe Christian de Portzamparc imagine un métro aérien très rapide doublant le boulevard périphérique...

Au-delà de la diversité de ces propositions qui permettent d'élargir la réflexion, **toutes les équipes mettent en avant la nécessité d'un très bon maillage en transports collectifs**, s'inscrivant ainsi dans les objectifs du

Propositions du Plan de Mobilisation (2020)

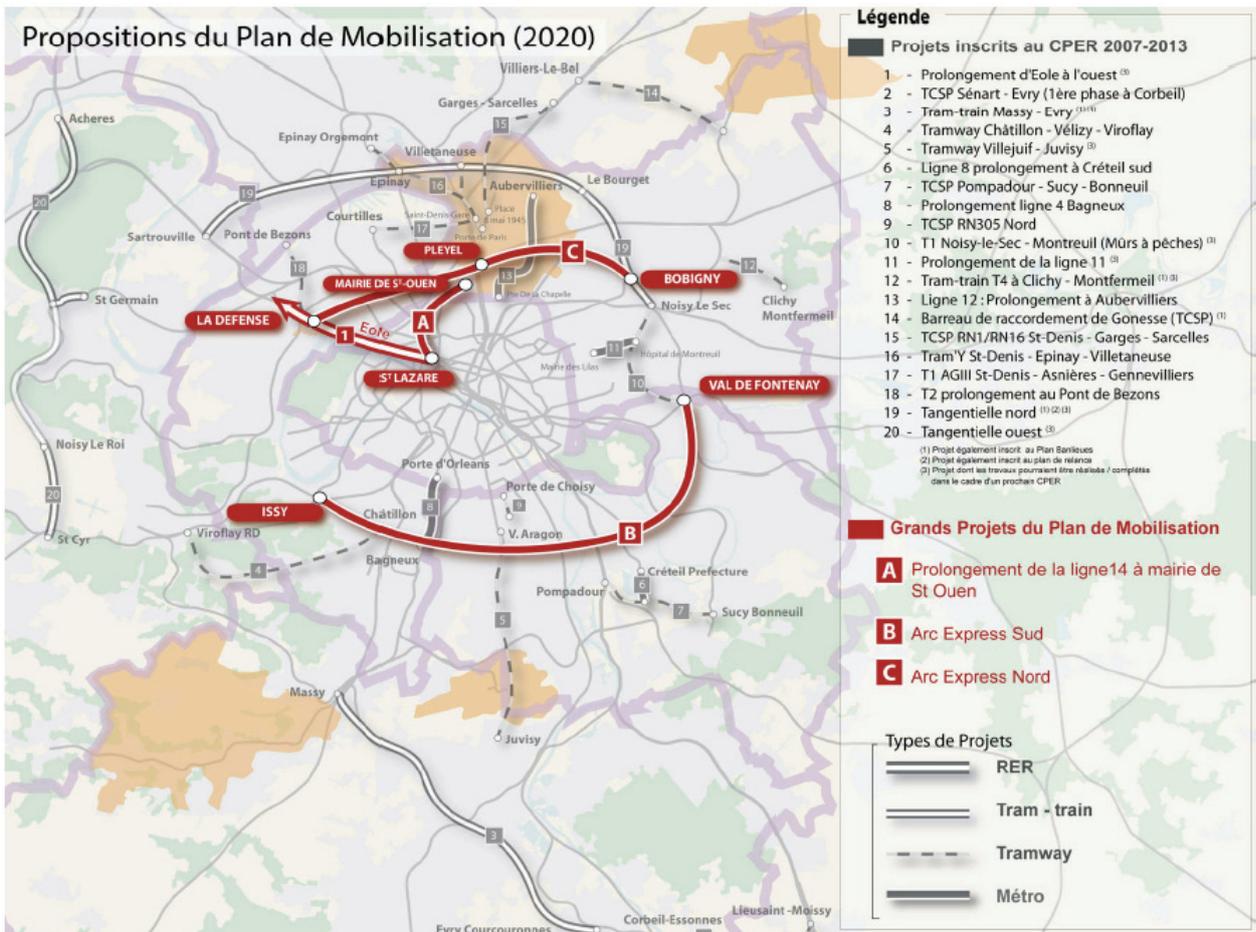
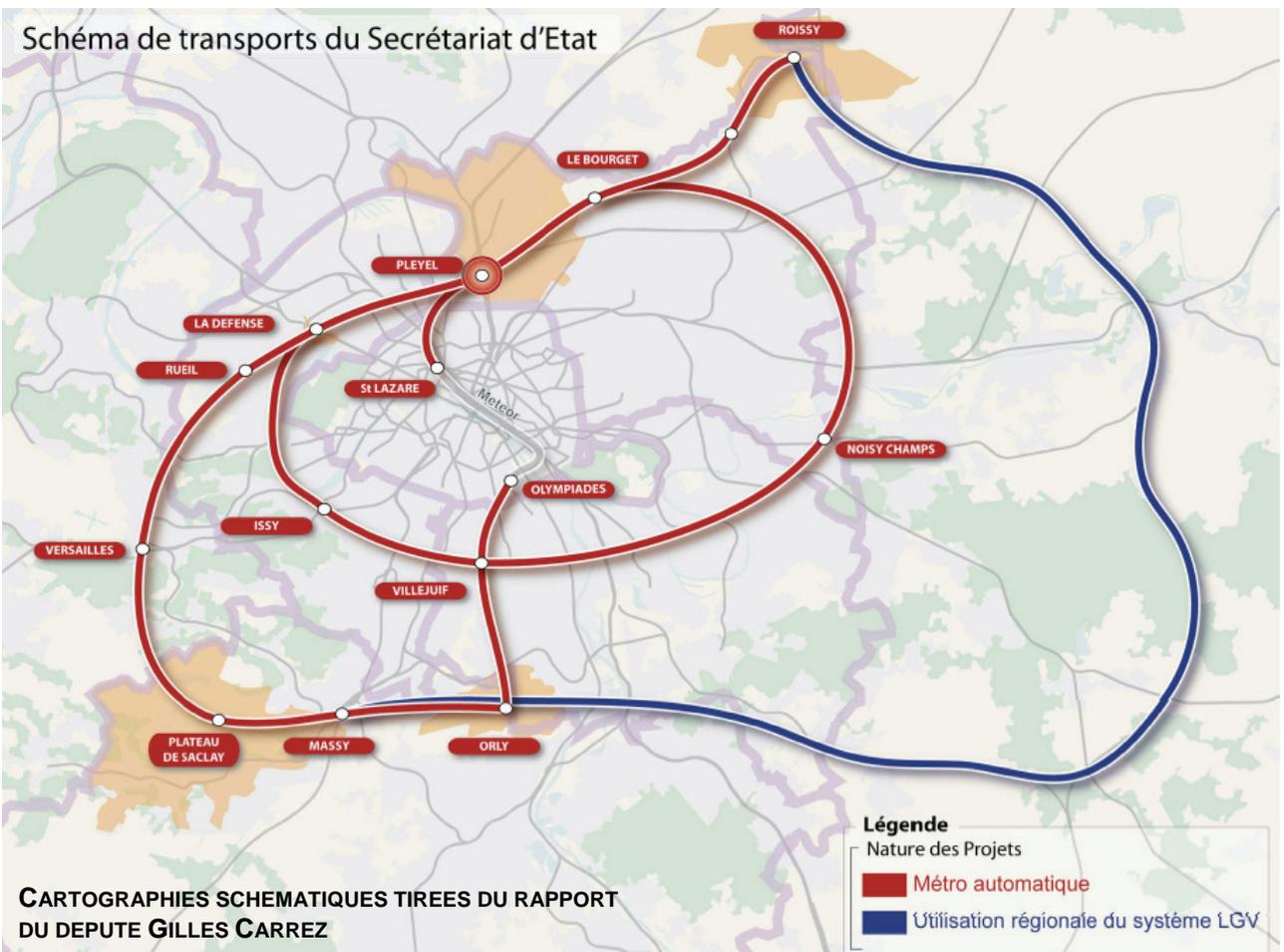


Schéma de transports du Secrétariat d'Etat



3. La nécessité d'un plan de convergence au service d'une stratégie métropolitaine

3.1. *Le plan de convergence pour les transports*

La CCIP souhaite qu'un plan de convergence sur les transports soit élaboré au cours de l'année 2010, sur la base d'un plan de financement aussi maîtrisé que possible. En cela, le rapport de Gilles Carrez en constitue un excellent fondement (voir chapitre 4).

Cependant, la CCIP pose un certain nombre de questions auxquelles elle souhaite contribuer à apporter des réponses d'ici le débat public prévu à l'automne 2010, et notamment :

- Comment tirer parti au mieux du projet de métro en rocade pour développer l'habitat et l'emploi ?
- Quelle sera sa capacité réelle à structurer le polycentrisme ?
- Comment articuler dans le temps et dans l'espace le développement urbain à la mise en service des nouvelles infrastructures de transport ?
- Comment réguler le développement urbain tout en répondant aux besoins massifs actuels en logements ?
- Comment se réalisera le maillage entre le métro en rocade et le réseau de transport collectif existant ? Combien de connexions ?
- Combien de stations le long du tracé ? Quelle desserte locale ?

De manière générale, la CCIP affirme la nécessité de généraliser un très bon maillage de transports collectifs, mais aussi d'organiser des connexions intermodales, entre le fer et la route, par exemple, en associant les nouvelles stations avec des parcs de stationnement, voire avec des sorties d'autoroutes...

Par ailleurs, il convient de bien apprécier le fait qu'une ligne de métro ne se justifie qu'à partir de densités de plus de 200 à 300 habitants+emplois par hectare, bien loin des réalités actuelles en certains secteurs. C'est dire que le véritable défi réside, au delà de la difficulté technique et financière de réaliser ce projet ambitieux, en celui de concevoir et d'organiser la densification et le développement urbain le long des nouvelles lignes proposées.

3.2. *Le SDRIF*

Le SDRIF adopté le 25 septembre 2008, après trois années de travail et de concertation, constitue dans ses grandes orientations la « sous-couche » indispensable à toute stratégie métropolitaine. Mais comme ont déjà eu l'occasion de l'exprimer les CCI de Paris-Ile-de-France, il souffre d'un manque d'ambition de croissance et d'un lien insuffisant entre développement économique et développement urbain à resituer dans un cadre polycentrique.

C'est pourquoi la CCIP considère que le projet de Grand Paris désormais porté par l'Etat doit être mis en œuvre dans un cadre réglementaire clair constitué par un SDRIF revu pour tenir compte en particulier du projet de métro en rocade et de ses conséquences en terme d'urbanisation et de densification. Cette étape devrait pouvoir survenir après le débat public prévu à l'automne 2010.

Au-delà de ce document de planification régionale – qui a le mérite d'offrir un cadre réglementaire clair pour les investisseurs –, il y aura nécessité de réviser les documents de planification locale comme les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) qui seront autant d'occasions pour mettre en œuvre des projets de développement urbain et animer la gouvernance d'un territoire, particulièrement à une échelle intercommunale.

Ces démarches, qui s'inscrivent dans le cadre du **droit commun de l'urbanisme**, sont complémentaires des « contrats de développement territorial » prévus par le projet de loi Grand Paris, qui permettront de mettre autour d'une même table l'Etat, les communes et les autres acteurs qui font la ville.

En conclusion de ce chapitre, la CCIP réaffirme que le principe du projet de métro du Grand Paris – double rocade articulée autour de la prolongation de la ligne radiale M14 - apparaît pertinent pour répondre aux défis auxquels sera confrontée la métropole francilienne au cours du XXI^{ème} siècle. En effet, ce type d'infrastructure permet de répondre aux besoins de mobilité de périphérie à périphérie ainsi qu'avec le centre de l'agglomération. Il pourra ainsi contribuer à densifier la première couronne, à renforcer l'unité de la métropole et à augmenter l'accessibilité à l'emploi. De plus, le lancement d'un tel projet – certainement le projet du siècle – constitue une occasion unique pour créer une métropole véritablement polycentrique en confortant des pôles et de grands territoires de développement.

CHAPITRE 4

Financement et gouvernance des nouveaux projets de transports : Rapport Carrez et point de vue des entreprises franciliennes

Peu après l'annonce par le Président de la République des projets nouveaux de transports pour le Grand Paris, le Premier ministre a confié début juin 2009 à Monsieur Gilles Carrez, député du Val-de-Marne, rapporteur de la commission des Finances de l'Assemblée Nationale, une mission de synthèse entre les deux projets de modernisation des transports franciliens proposés l'un par la Région, et l'autre par l'Etat, ainsi que d'analyse de leur financement. Le rapport remis le 30 septembre 2009³⁸, c'est-à-dire dans un délai court, mérite une attention particulière de part sa qualité propre et l'originalité de son approche.

La CCIP estime souhaitable d'analyser l'impact de ses propositions sur les entreprises franciliennes.

1. Eclairage sur les conclusions de la mission Carrez

1.1. *L'originalité des principes retenus par la mission Carrez*

1.1.2. *Prise en compte des coûts d'exploitation aux cotés des dépenses d'investissements*

Comme l'ont toujours signalé les CCI de Paris-Ile-de-France, notamment depuis 2006, tout investissement dans les transports collectifs génère des coûts récurrents d'exploitation dont le financement doit être prévu avec autant d'attention que celui des dépenses d'investissement.

Pour effectuer cette analyse, la mission s'est fixée un horizon de quinze années 2010-2025 en identifiant 24,4 Mds€ d'investissements et 43,2 Mds€ de dépenses de fonctionnement sur la période, incluant 11 Mds€ d'achats de matériel roulant et de dépenses de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite³⁹.

1.1.2. *Evaluation de « la dérive du socle »*

Le rapport Carrez dénomme « *dérive du socle* » l'évolution plus rapide que l'inflation du coût du fonctionnement du réseau actuel (+2,3 points au dessus de l'inflation en moyenne sur la période 2000-2008). Cette évolution est due, d'une part, à l'augmentation des coûts du transport répercutée directement par les opérateurs, et, d'autre part, à l'augmentation de l'offre de service sur le réseau existant. Les CCI de Paris-Ile-de-France ont plusieurs fois alerté sur cette dérive, chiffrée en cumul à 24,1 Mds€ sur la période, et notamment sur les problèmes posés par la trop faible augmentation des tarifs au cours des dernières années, qui ne reflète ni l'augmentation des coûts, ni les améliorations de l'offre. Le rapport émet l'hypothèse que la dérive observée de 2,3 % au dessus de l'inflation pourra être ramenée à 1,8 % en moyenne sur l'ensemble de la période 2010-2025, grâce au ralentissement naturel des mesures d'offre nouvelles et à un effort accru des opérateurs en matière de productivité.

1.1.3. *Mobilisation d'un large faisceau de ressources de financement*

La mission a opté pour un recensement aussi large que possible des sources de financement envisageables à la fois sur les dépenses de fonctionnement et d'investissement. C'est ainsi qu'ont été analysés :

- pour le fonctionnement,
 - o Versement transport,
 - o Recettes tarifaires,
 - o Productivité des opérateurs,
 - o Contributions des collectivités publiques.

³⁸ Disponible sur <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/094000480/index.shtml>

³⁹ Voir annexe 9 le bilan du chiffrage des besoins retenu par la mission Carrez, en fonctionnement comme en investissement.

- pour l'investissement,
 - o Budgets publics (CPER),
 - o Taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce, de stockage,
 - o Redevance sur la création de bureaux,
 - o Eco-redevance poids-lourds,
 - o Taxation du stationnement,
 - o Taxe d'équipement additionnelle,
 - o Augmentation de la taxe de séjour,
 - o Mobilisation des plus-values foncières.

Par ailleurs, la mission a fait le choix de s'appuyer prioritairement sur les ressources de financement provenant de la Région Ile-de-France elle-même, en n'envisageant de recourir aux ressources nationales qu'en dernier recours. Sur ce point, **la CCIP observe que la région Capitale constitue un moteur d'attractivité nationale, et qu'à ce titre, la perspective du recours à des financements nationaux ne doit, selon elle, pas être exclue a priori.**

1.1.4. Recours à l'emprunt

La mission Carrez propose d'emprunter 9,3 Mds€ sur 30 ans pour financer le prolongement du RER E, celui de la ligne 14 et la rocade de métro (projets lourds de la 1^{ère} phase). Par ailleurs, elle suggère que « *le matériel roulant et la mise en accessibilité du réseau [puissent] légitimement être financés par l'emprunt à compter de 2010, excluant tout recours à l'emprunt pour financer l'exploitation* » (11 Mds€).

1.1.5. Refonte de la tarification des transports collectifs

Les CCI de Paris-Ile-de-France ont recommandé à plusieurs reprises une évolution du système de tarification actuel. Conçu sur la base de lignes radiales avec un découpage en zones concentriques, il montre ses limites, que ce soit à l'occasion des prolongements de ligne non suivis d'augmentation tarifaire ou plus encore dans la perspective de futures lignes de rocade. Le rapport Carrez suit également cette recommandation. Une tarification au km parcouru pourrait être envisagée.

La mission explore également la voie de la modulation tarifaire dans le temps, également prônée par les CCI de Paris-Ile-de-France, « *pour tenir compte du niveau d'utilisation des services (congestion à l'heure de pointe baisse de fréquentation en période de vacances)* ».

Il faut, sur ce point, avoir présent à l'esprit que les nouvelles technologies de systèmes transactionnels sans contact ouvrent de nouvelles possibilités très intéressantes en matière de tarification.

1.1.6. La nécessité de continuer d'investir dans les infrastructures routières

Le rapport Carrez recommande de « *repenser la place de la route à l'horizon 2025* », notamment parce que le réseau routier est « *nécessaire pour compléter et épauler le système de transports en commun là où son efficacité est moindre* ».

La CCIP estime que la réflexion sur la place de la route et des investissements correspondants ne peut attendre l'horizon 2025, car celle-ci assume actuellement plus de 44% des déplacements de personnes⁴⁰ et plus de 90 % des transports de marchandises en Ile-de-France.

⁴⁰ En 2001, 15,5 millions de déplacements ont été effectués quotidiennement par les Franciliens en automobile, sur un total de 35 millions de déplacements réalisés en Ile-de-France (source : DREIF, 2006).

Certes, ces proportions sont appelées à se réduire dans l'avenir grâce à l'apparition d'une nouvelle offre de transports alternatifs ferroviaires efficace. De même, les effets négatifs sur l'environnement provoqués par la circulation routière seront bien moindres qu'aujourd'hui en raison des progrès technologiques réalisés sur les véhicules.

La CCIP recommande donc la poursuite des investissements routiers en Ile-de-France, notamment sur le réseau de voiries rapides et autoroutières qui écoulent 35% du trafic routier total (en véhicules/heure) aux heures de pointe, sur un linéaire ne représentant que 7% du réseau routier de la région (Source : DREIF, 2006). La CCIP propose que les projets routiers à venir soient à l'avenir, chaque fois que cela est possible, financés par le recours au péage.

1.2. Le périmètre et le phasage retenus par la mission Carrez

Les CCI de Paris-Ile-de-France, au travers de leur représentation au conseil d'administration du STIF notamment, ont très vite appelé à la recherche d'une synthèse entre les projets portés par la Région et ceux du Secrétariat d'Etat, en proposant qu'aucune hypothèse de tracé ne condamne d'entrée la possibilité de les rendre compatibles.

La mission estime que les grands projets de métro en rocade « affichent des tracés manifestement compatibles ». En effet, le prolongement de la ligne M 14 au Nord (jusqu'au secteur Pleyel Stade-de-France, puis vers le Bourget et Roissy) souhaité par Christian Blanc se rapproche du prolongement de cette même ligne jusqu'à la mairie de Saint-Ouen voté par le STIF. Par ailleurs, les deux fuseaux principaux (Arcs Nord et Sud) du projet Arc Express de la région sont couverts en quasi-totalité par le dispositif du Secrétaire d'Etat.

La mission replace donc le dispositif du Secrétaire d'Etat au cœur d'un futur ensemble cohérent. Elle suggère, ce en quoi la CCIP la soutient, de garantir un maillage fort entre les différents services actuels et futurs, condition de leur efficacité. Pour la CCIP, relier directement les aéroports, Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy), le Bourget et Paris-Orly, ainsi que le Parc d'Expositions de Paris-Nord Villepinte, par un transport en mode lourd, constitue une solution pertinente.

En matière de phasage, les propositions de la mission prêtent davantage à discussion.

Le rapport Carrez ne retient, en effet, à l'horizon 2025, qu'une première phase de projets ayant pour objectif de :

- Réaliser la rocade automatique de métro de moyenne couronne, le prolongement de la ligne 14 au Nord à Pleyel, la liaison Défense-Pleyel-Roissy par Le Bourget et le Parc d'Exposition de Paris-Nord Villepinte ainsi que le prolongement de la ligne 14 au Sud à Orly par Villejuif.
- Etendre le réseau RER avec le prolongement du RER E à l'Ouest et la modernisation du réseau RER par les schémas directeurs des lignes C et D.
- Réaliser les autres opérations inscrites au CPER 2007-2013 pour répondre aux besoins immédiats des Franciliens (saturation ligne 13 et RER A notamment).
- Des programmes de matériel roulant et de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

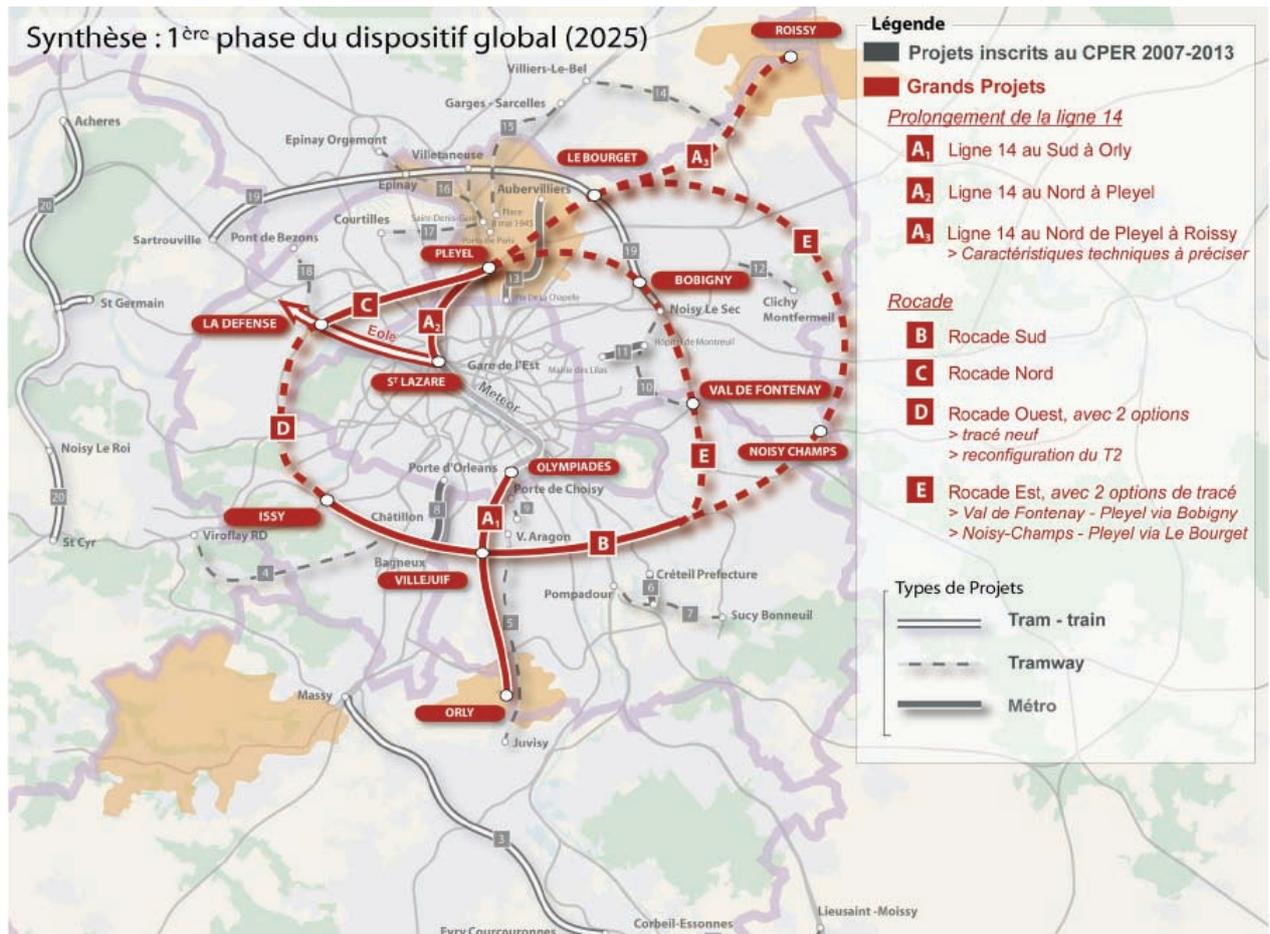
La réalisation de la rocade de seconde couronne La Défense – Versailles – Saclay – Orly, serait repoussée en seconde phase, au-delà de 2025, ainsi que les autres opérations d'investissements prévues dans le cadre du CPER, notamment pour poursuivre « l'intégration des moyenne et grande couronnes dans le système de mobilité francilien ».

La CCIP observe que cette logique de phasage résulte en partie de la limitation du montant de l'emprunt consacré aux investissements au niveau retenu par la mission Carrez. Elle souhaite que des études de viabilité financière soient rapidement réalisées afin de vérifier la possibilité de réaliser l'ensemble du projet conçu par le

Secrétaire d'Etat dans un laps de temps plus réduit que celui résultant du phasage proposé par la mission. L'objectif est de faire en sorte que les effets structurants du projet se dégagent rapidement sur l'ensemble de l'agglomération, et notamment au bénéfice du futur cluster consacré à l'innovation du plateau de Saclay.

PLAN DE CONVERGENCE ETABLI PAR GILLES CARREZ POUR LA PHASE 2010 – 2025

L'ensemble de la première boucle de métro serait réalisée, y compris la liaison vers Roissy ; les traits pointillés indiquent les tronçons que Gilles CARREZ souhaite voir portés au débat public.



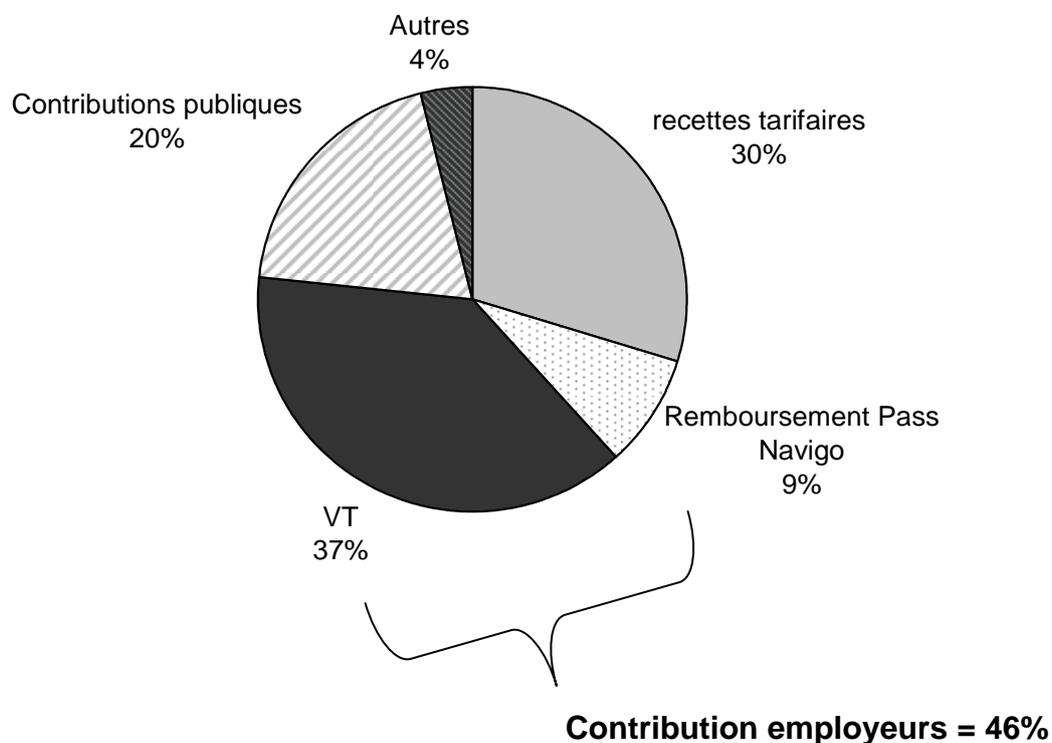
2. Un rééquilibrage du financement des transports collectifs restant défavorable aux entreprises

2.1. *Rappels sur le financement actuel du fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France*

En 2008, le coût de *fonctionnement* global des transports collectifs en Ile-de-France s'est élevé à 7,8 Mds €, comprenant le budget du STIF proprement dit (4,4 Mds €), plus les recettes tarifaires directement perçues par les opérateurs auprès des voyageurs (3,4 Mds €).

La contribution des employeurs au travers du seul Versement transport s'élève déjà à 38% du financement global du fonctionnement des transports collectifs franciliens. Avec le remboursement obligatoire de la moitié du Pass Navigo mensuel, cette contribution monte à 46% du financement global du fonctionnement des transports collectifs en 2008, alors qu'elle n'était que de 30% en 1981 (Source STIF).

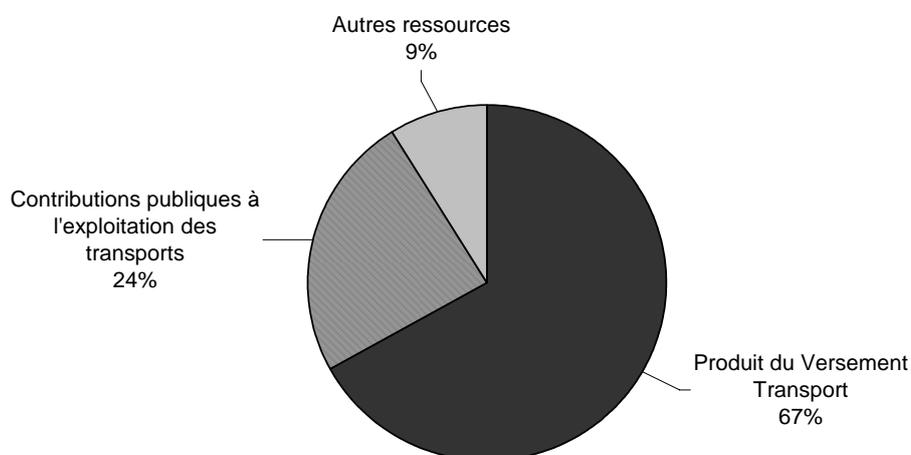
RECETTES DE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE EN 2008



Source : STIF

Le budget du STIF s'élève en 2008 à 4,4 milliards d'euros. Il comprend le produit du Versement Transport (3,0 milliards d'euros), les contributions publiques à l'exploitation des transports (1,074 milliards d'euros) et d'autres ressources (389,2 millions d'euros).

RECETTES DE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE EN 2008



2.1.1. Le Versement transport (VT), spécificité française

La particularité du système francilien vient du fait que l'essentiel (67%) des ressources du STIF provient du produit du Versement transport qui s'est élevé à 2,97 milliards d'euros en 2008, (en augmentation de 3,3% par rapport à 2007 - source STIF).

Le Versement transport (VT), spécificité française, est une taxe sur la masse salariale payée par les entreprises et les organismes publics de 9 salariés et plus ; ses modalités d'assiette et de perception sont détaillées en Annexe.

Le taux du VT, exprimé en pourcentage des salaires, atteint les niveaux-plafond fixés par l'Etat suivants:

- 2,6% à Paris et dans les Hauts-de-Seine (zone 1),
- 1,7% en Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne (zone 2),
- 1,4% en Essonne, dans les Yvelines, le Val d'Oise et la Seine-et-Marne (zone 3).

L'existence de cette taxe, et ce faisant la participation des entreprises au financement des transports collectifs, est mal connue, aussi bien des citoyens que des chefs d'entreprises. **37% des chefs d'entreprises interrogés⁴¹ déclarent ne pas savoir que les entreprises participent directement au financement des transports collectifs.** Ce résultat invite aussi bien le STIF que les CCI à renouveler l'effort d'information pédagogique sur le rôle prépondérant joué par les entreprises dans le financement du fonctionnement des transports collectifs à travers le VT.

Il n'existe pas d'équivalent au Versement transport ailleurs en Europe. Les entreprises sont sollicitées sous d'autres formes, plus pour l'investissement, et dans des proportions moins importantes. A Londres, la mise en place d'une contribution des entreprises (*Business Rate Supplement*) est actuellement en débat pour financer de nouveaux investissements à partir de 2010. Ce prélèvement permettrait de recueillir 178 millions de £⁴² (≈

⁴¹ Enquête téléphonique menée par l'institut MAXIPHONE et placée sous la responsabilité du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS) de la CCIP, réalisée du 21 septembre au 2 octobre 2009 auprès de 1200 chefs d'entreprises de Paris et petite couronne. La question posée était : « En Ile-de-France, savez-vous que les entreprises participent directement au financement des transports collectifs ? »

⁴² IAURIF. 2008. Les investissements de transport collectif dans les métropoles européennes : Les investissements d'extension à Londres.

207 millions d'€) par an au sein du périmètre du *Greater London*, soit nettement moins que la contribution directe actuelle des entreprises franciliennes. En dehors de l'Europe, citons le cas de Tokyo où les entreprises doivent certes rembourser la totalité du coût des abonnements transports de leurs salariés, mais il s'agit là de leur seule contribution aux transports collectifs, car il n'existe pas d'équivalent au VT au Japon.

2.1.2. La prise en charge par les employeurs de la moitié de l'abonnement mensuel

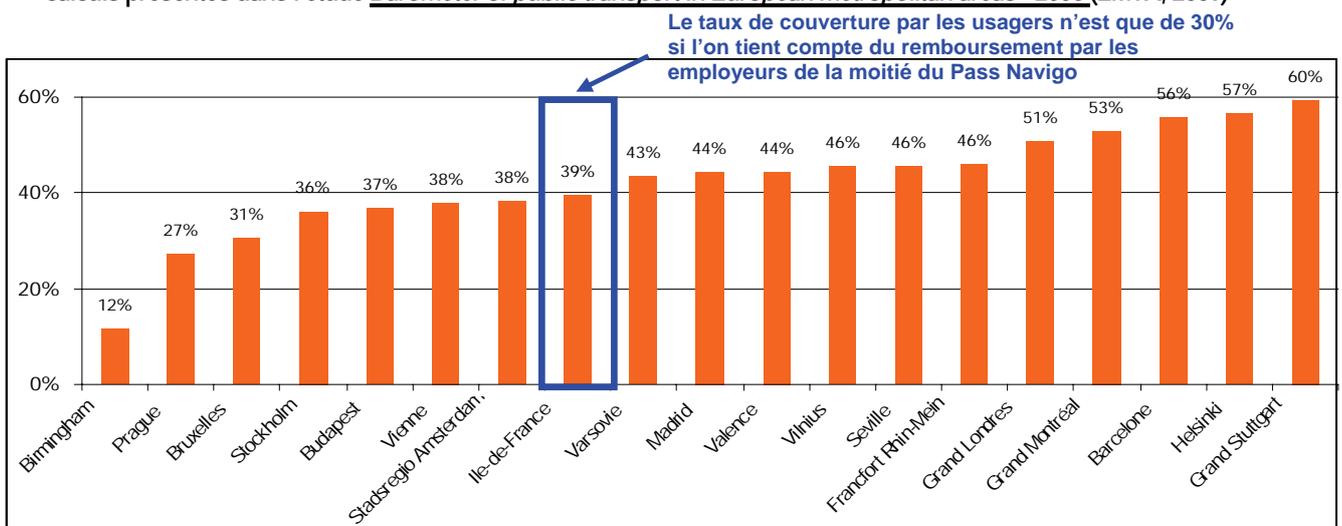
Le remboursement du prix des titres d'abonnements souscrits par les salariés est prévu par la loi depuis 1982. En Ile-de-France, en 2008, ce remboursement s'est élevé à 668 millions d'euros, soit 9% du financement global du fonctionnement des transports collectifs.

La contribution totale des entreprises franciliennes atteint donc 46 % du coût des transports collectifs en Ile-de-France.

2.1.3 L'insuffisante contribution des usagers et des collectivités publiques

Inversement, les contributions relatives actuelles des usagers (39%) et des collectivités publiques (19%) apparaissent inférieures aux niveaux observés dans les autres métropoles, tant françaises qu'étrangères. En premier lieu, les comparaisons internationales de la part des usagers dans le financement des dépenses de fonctionnement des transports en commun font apparaître que le taux de couverture des dépenses d'exploitation par la vente des titres de transport est situé généralement entre 30 et 70%. **L'Ile-de-France se situe dans le bas de la fourchette avec un taux de couverture à 30%, qui s'est dégradé ces dernières années.**

Part des usagers dans le financement des dépenses de fonctionnement des transports en commun, selon les calculs présentés dans l'étude *Barometer of public transport in European metropolitan areas - 2006* (EMTA, 2009)



A Londres, le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes provenant des usagers est plus élevé : la vente de tickets et abonnements finance quasiment la moitié des dépenses d'exploitation des transports en commun londoniens, contre un tiers en Ile-de-France. Cette tarification plus faible en Ile-de-France fait que le prix du Pass Navigo mensuel donnant accès aux bus, au métro, et au réseau RER est situé en 2008 entre 56,6 € (zones 1-2) et 123,6 € (zones 1-6) ⁴³, alors qu'à Londres, le prix d'un abonnement mensuel donnant accès au Tube, à London *Overground*, et au *Dockland Light Railway* se situe entre 99,90£ (≈ 115€) et 261£ (≈ 300€) ⁴⁴ selon les zones.

En second lieu, et par voie de conséquence, la contribution des collectivités publiques, c'est-à-dire des contribuables, au fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France est peu élevée, actuellement de l'ordre de 20% des dépenses totales. Elle est très inférieure aux niveaux observés dans d'autres régions, que ce soit en

43 Source : www.ratp.fr

44 <http://www.tfl.gov.uk/>

France ou à l'étranger, la hausse récente du taux de contribution des collectivités publiques en Ile-de-France étant la conséquence de mesures de tarification sociale prises depuis 2006 et remboursées au STIF par la Région.

2.2. Des propositions de rééquilibrage des contributions au fonctionnement des transports collectifs ayant l'apparence de l'équité

2.2.1. Un même effort demandé par la mission Carrez, à partir de situations très inégales

Gilles Carrez insiste dans son rapport sur le parallélisme de l'effort demandé aux usagers, au monde économique et aux contribuables – ainsi qu'aux opérateurs par le biais de la productivité pour le financement du fonctionnement global des transports.

2.2.2. Un réel effort de réajustement des tarifs

La mission Carrez propose de mettre un terme à l'érosion de la part des dépenses de fonctionnement des transports collectifs de l'Ile-de-France observée depuis ces dernières années en préconisant d'ici 2025 une évolution des recettes au moins égale à l'évolution du pouvoir d'achat⁴⁵.

La CCIP appuie cette recommandation, régulièrement défendue par les CCI de Paris-Ile-de-France au sein du STIF. Elle observe même que la récente mise en place de mesures de tarification sociale⁴⁶ autoriserait un relèvement encore plus marqué des tarifs. En effet, la contribution nette (déduction faite de l'incidence du remboursement par les entreprises de la moitié de l'abonnement de leurs salariés) des usagers à la couverture des dépenses de fonctionnement des transports collectifs franciliens passerait, selon les recommandations de la mission, de 32% en 2008 à 38% en 2025, c'est-à-dire qu'elle resterait bien inférieure à 50%.

2.2.3. Une nouvelle augmentation déraisonnable du Versement transport

La mission Carrez propose de relever de 0,2 % en deux paliers successifs de 0,1% les taux du Versement transport applicables aux 3 zones (+ 350 millions d'euros/an en 2025) et d'élargir le périmètre de la zone 2 actuelle à la totalité de l'agglomération au sens INSEE, hors Paris et Hauts-de-Seine (+131 millions d'euros/an en 2025).

Ces propositions permettraient de maintenir au niveau élevé actuel la contribution des entreprises aux dépenses de fonctionnement des transports collectifs franciliens qui resterait en moyenne de l'ordre de 47% (avec des pointes de 49% en début de période), en dépit de leur forte croissance.

Or, il faut rappeler que les entreprises, alors que les déplacements professionnels des salariés représentent environ un tiers des déplacements, contribuent déjà bien au-delà de cette proportion au financement des transports collectifs en Ile-de-France. Aussi, **la CCIP ne souhaite pas voir s'alourdir davantage les charges des entreprises, surtout sous la forme d'une taxation des salaires.** La CCIP observe de plus que la France a le taux de prélèvements obligatoires des entreprises (TPOE) le plus élevé d'Europe (19% en 2007 contre 12,8% pour le TPOE moyen UE-27, en pourcentage du PIB) (Source : OEFÉ). Elle s'oppose donc à toute proposition qui viserait à augmenter l'ensemble des taux actuels du Versement transport.

En revanche, l'élargissement de la zone 2 actuelle pourrait être discuté dans la mesure et au rythme où se réaliseraient les nouveaux projets de transports collectifs correspondants.

⁴⁵ Projeté en moyenne de 1,1%/an dans les tableaux financiers du rapport Carrez, ce qui semble excessivement prudent.

⁴⁶ Réductions solidarité transport, carte Améthyste, chèques mobilité, etc.

2.2.4. *Des efforts de productivité demandés aux opérateurs difficiles à évaluer*

Le rapport Carrez insiste à juste titre sur la nécessité que la RATP et la SNCF consentent des efforts de productivité qu'elle a chiffrés dans ses projections financières à 0,5%/an. **La CCIP soutient cette recommandation, ainsi que celles du rapport relatives à l'amélioration des instruments de mesure de cette productivité. Elle considère que la mise en concurrence des opérateurs devrait jouer en ce domaine un rôle irremplaçable.**

2.2.5. *Une contribution des collectivités publiques à l'exploitation restant très insuffisante*

La conséquence des propositions de la mission en matière de tarification, de Versement transport et de productivité des opérateurs fait que le taux de contribution des collectivités publiques, c'est-à-dire des contribuables, s'abaisserait de 22% en 2008 à 16% en 2025, ou à 19% sans l'augmentation de 0,2% du VT dénoncée par la CCIP.

Il est vrai que la contribution des budgets publics aux investissements dans les transports collectifs est beaucoup plus élevée.

2.3. *Financement des investissements dans les transports collectifs*

La distinction de l'exploitation et de l'investissement est capitale pour le financement des transports, notamment en ce qu'elle permet d'identifier des ressources clairement établies à l'un ou l'autre des objectifs. A ce titre, la mission Carrez classe en dépenses de fonctionnement le renouvellement du matériel roulant et le programme de mise en accessibilité qui s'apparentent plutôt à des investissements. Inversement, la contribution de la route au financement du STIF, c'est-à-dire le produit des amendes de la circulation routière, de plus de 100 millions d'euros en 2008, n'est pas repris par le rapport Carrez comme ressource de financement du fonctionnement, mais de l'investissement.

La mission, confrontée au problème de trouver le moyen de financer le programme de 24,4 Mds qu'elle propose d'engager dans la première phase 2010-2025, présente un « paquet financier » comprenant un ensemble de ressources dont certaines sont existantes (ou aménagées), d'autres entièrement nouvelles et auxquelles est adjoint un emprunt de 9,3 Mds d'euros.

2.3.1. *Prolongation jusqu'en 2025 des dotations budgétaires du Contrat de Projet Etat-Région*

Le contrat de Projet Etat-Région (CPER) 2007-2013 prévoit l'allocation de 3,069 milliards d'euros à différentes nature d'opérations :

- modernisation du réseau (dont RER)
- Engagement des travaux de 16 opérations
- Mise en œuvre des deuxièmes phases d'opération lourdes
- Etudes et premiers travaux d'opérations de transports en commun (dont RER à l'Ouest)

Le rapport Carrez considère que « *l'effort budgétaire consenti sur la période 2007-2013 sera poursuivi jusqu'en 2025, via les engagements contractuels des prochains CPER⁴⁷ : la ressource correspondante est évaluée sur la période 2010-2025 à 6,4 milliards d'euros* ».

La CCIP soutient cette proposition du rapport Carrez qui s'inscrit dans la continuité du dernier CPER, et aboutit à dégager environ 440 millions d'euros de crédits d'investissements publics par an pour financer des investissements dans les transports collectifs franciliens.

⁴⁷ Et du Plan espoir banlieues

2.3.2. *L'actualisation et l'affectation de taxes sur l'immobilier d'entreprise*

La mission CARREZ propose d'actualiser la taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage et la redevance sur la création de bureaux et d'affecter leur produit au financement des projets de transport collectif en Ile-de-France. Cette mesure pourrait rapporter 500 millions d'euros par an⁴⁸, soit **7,3 Mds d'euros** sur la période considérée.

La CCIP observe que cette mesure alourdit la fiscalité pesant sur les entreprises. D'un autre côté, elle relève l'intérêt de l'affectation d'une ressource fiscale alimentant actuellement les budgets de l'Etat et de la Région et qui en garantirait désormais l'utilisation aux fins d'investissements au bénéfice de l'économie francilienne. Elle recommande toutefois qu'une étude d'impact soit effectuée pour s'assurer de la viabilité de cet alourdissement d'imposition.

2.3.3. *La contribution fortement alourdie des usagers de la route*

L'automobiliste contribue déjà aux transports collectifs franciliens au travers des amendes de la circulation routière en Ile-de-France dont le produit est affecté au budget du STIF pour la moitié des 237 millions d'euros rétrocédés par l'Etat à l'Ile-de-France en 2008⁴⁹.

La mission propose d'alourdir très sensiblement cette contribution en augmentant le montant des **amendes forfaitaires** inchangé depuis 20 ans, en créant une **taxe sur le stationnement** affectée aux transports collectifs et en récupérant pour le même usage le produit de la future⁵⁰ **éco-redevance poids lourds** dont elle propose même une augmentation spécifique pour la région capitale. L'ensemble de ces dispositions rapporterait **1,9 Mds d'euros** sur la période 2010-2025.

La CCIP soutient l'utilisation de la **tarification du stationnement** comme source de financement des transports publics en même temps que **moyen de régulation de la circulation automobile en ville**. En revanche, elle est plus réservée sur l'augmentation proposée de l'écotaxe poids lourds, dont l'impact reste inconnu 3 ou 4 années avant son entrée en vigueur programmée.

Elle note que la mission repousse l'idée du **recours au péage urbain**⁵¹ pour financer les transports collectifs, alors que l'expérimentation devrait en être autorisée par la future loi Grenelle 2. A ce sujet, **la CCIP précise qu'elle n'est pas opposée à l'expérimentation du péage urbain qui puisse en vérifier la viabilité technique et financière et l'impact sur l'activité économique et commerciale**. En outre, elle pense que les **nouveaux projets routiers** qu'elle recommande⁵² devraient, chaque fois que possible, **être financés par péage**.

Elle remarque enfin que la route rapporte aux administrations publiques (Etat et collectivités locales), **notamment en Ile-de-France**, un excédent, net des dépenses d'investissement et d'entretien routières, d'un ordre de grandeur bien supérieur aux taxes précédentes.

2.3.4. *La création de nouvelles taxes*

La mission Carrez propose également la création d'une **taxe spéciale d'équipement temporaire** sous la forme d'une augmentation des taxes locales de toute nature perçues dans la région, calibrée à hauteur de 100 millions d'euros /an et d'une **taxe de séjour additionnelle** sur les usagers non franciliens, l'ensemble dégageant un peu plus de 2 Mds d'euros sur la période 2010-2025.

La CCIP n'est pas favorable, par principe, à toute création de nouvelles taxes, même temporaires, le risque étant leur pérennisation à moyenne échéance.

⁴⁸ 347 millions d'euros pour la première et 135 millions d'euros pour la seconde.

⁴⁹ La Région en perçoit 25% et le solde est réparti entre les communes (Source : Rapport Carrez)

⁵⁰ Date de mise en œuvre opérationnelle de la taxe en 2013

⁵¹ Voir annexe 10 pour un éclairage sur le péage urbain

⁵² Voir Partie 2 du présent rapport

2.3.5. *L'évocation de la valorisation foncière*

Le rapport Carrez consacre des développements à la question de la valorisation foncière engendrée par le projet et de la possibilité d'en mobiliser une partie pour participer au financement des investissements. Il en renvoie l'application pratique au cas par cas des opérations d'aménagement ponctuelles, notamment à proximité des gares, ce que la CCIP ne peut que soutenir.

2.3.6. *Un recours limité à l'emprunt*

La mission observe que les **ressources précédemment identifiées totalisent 17,6 Mds d'euros, soit 5,8 Mds d'insuffisance par rapport aux 24,4 Mds d'euros du projet** et propose de recourir à **l'emprunt à hauteur de 9,3 Mds d'euros** afin d'équilibrer les mouvements de trésorerie sur la période considérée.

La CCIP observe que **la seconde phase du projet**, et notamment le **bouclage de la rocade Sud-Ouest La Défense -Versailles- Satory- Plateau de Saclay- Orly**, pourrait être anticipée, ce qu'elle recommande, en **augmentant le montant de l'emprunt et/ou son terme**, après vérification de la viabilité financière du projet.

3. **Mise en oeuvre du projet et nouvelles gouvernances**

La réalisation d'un projet aussi ambitieux et déterminant pour la région capitale nécessite de revoir ou d'adapter les mécanismes de gouvernance dans le domaine des transports en Ile-de-France, notamment pour gagner en efficacité et y associer davantage les entreprises franciliennes.

3.1. *Etat de la gouvernance actuelle des transports en Ile-de-France*

L'Ile-de-France est dotée d'un régime spécifique de gouvernance des transports comprenant d'un côté :

- **le Syndicat des Transports de l'Ile de France (STIF)⁵³**, décentralisé au niveau de la Région depuis juin 2005. La CRCI dispose d'un siège, en la personne de son président, au conseil d'administration (composé de 31 membres) ; les CCI de Paris-Ile-de-France disposent par ailleurs de deux sièges au Comité des Partenaires du Transport Public (CPTP) ;
- **Une organisation complexe, partagée entre Etat, départements et communes pour la route.**

L'Etat n'est compétent que sur le réseau magistral de voirie constitué de 608 km d'autoroutes et de 488 km de routes nationales laissant aux départements et aux 1 281 communes franciliennes la gestion des quelques 36292 km de voirie du reste du réseau. Les pouvoirs de police sont attachés à la propriété des voies qui composent le domaine public routier : l'Etat exerce ses pouvoirs sur la voirie routière nationale, les conseils généraux sur voirie départementale, et les mairies sur voirie communale. Chacun programme les travaux et assure l'entretien des voies dont il a la charge.

Les communes sont également compétentes en matière de réglementation sur la circulation des marchandises et sur le stationnement. Enfin, elles disposent des pouvoirs de contrôle et de verbalisation du stationnement à l'exception de Paris où ces missions sont assurées par l'Etat à travers la Préfet de Police.

Il ressort de cet état des lieux que la gouvernance actuelle des transports franciliens est mal adaptée à la nécessaire coordination des modes ferrés et routiers, qui seule pourra permettre d'accéder à la mobilité durable dans la région capitale.

⁵³ Voir annexe 11

3.2. *Une gouvernance adaptée à la mise en œuvre du volet transport du Grand Paris*

Un important chapitre du rapport Carrez est consacré à la mise en œuvre du projet, et aux questions de gouvernance en recommandant la **création d'une entité ad-hoc pour la réalisation du projet de métro automatique, le STIF restant responsable de l'exploitation du système de transport et de la réalisation des autres projets de transports collectifs**. Il insiste sur la nécessité que la nouvelle entité, de fait prévue par le projet de loi sur le Grand Paris qui devrait être définitivement adopté en avril 2010, s'appuie sur les compétences du STIF et vienne le compléter sans créer de duplications.

La CCIP ne peut que souscrire à cette recommandation, en observant que si le **STIF a développé une compétence remarquable** dans le domaine de l'exploitation du système francilien de transports collectif⁵⁴, ainsi que dans la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissements, la création d'une entité nouvelle chargée du projet de métro automatique s'impose pour :

- **gagner en rapidité de réalisation** – des aménagements législatifs et réglementaires spécifiques devant être également prévus ;
- **porter le montage financier du projet**, notamment le ou les emprunts ;
- et, surtout, pour prendre en charge **le lien indispensable entre le volet transports et le volet aménagement du Grand Paris**. Il convient évidemment de veiller à ce que les compétences de ces deux organismes soient clairement délimitées.

3.3. *Une nécessaire concurrence entre opérateurs*

Les trois opérateurs présents sur le réseau francilien⁵⁵ sont en situation quasi-monopolistique. Cet état de fait pose la question de **leur remise en concurrence périodique** qui pourrait conduire à de **réels gains de productivité** utiles pour réduire la « *dérive du socle* » du fonctionnement du réseau identifiée par le rapport Carrez.

La CCIP **juge réalisable l'objectif de gains de productivité issus d'une concurrence progressivement installée sur le réseau d'Île-de-France** et estime à cet égard, que les dispositions législatives récentes prises pour mettre la France en harmonie avec le règlement européen **Obligation de Service Public (OSP)** ne semblent pas suffisantes pour y parvenir.

3.4. *La nécessité d'une instance coordinatrice de l'ensemble des mobilités franciliennes*

La réalisation d'un projet de transports collectifs d'une telle ampleur, apparemment inégalée jusqu'à présent dans le monde entier, fait que la question de la coordination entre les modes de déplacements – collectifs, individuels, routiers, ferrés – ne peut plus être éludée. Ainsi par exemple, le nouveau métro automatique ne pourra desservir une population suffisante que s'il est complété par un ensemble de transports individuels, notamment automobiles, articulés autour de chaque station.

La CCIP **propose d'adopter une vision systémique des mobilités en Ile-de-France**. Elle considère qu'il existe une forte interaction entre l'organisation des transports collectifs urbains et interurbains et la gestion des flux routiers. Elle considère qu'il ne faut pas opposer les modes de transport mais bel et bien les rendre compatibles, au service de la mobilité des Franciliens.

Pour ce faire, la CCIP **propose la création d'une instance de coordination en charge de l'organisation des mobilités en Ile-de-France**. Prenant appui sur les différentes compétences actuelles du STIF et des gestionnaires actuels de la route, l'objectif assigné à cette nouvelle instance devrait être la recherche d'une cohérence des politiques de mobilités propres à chaque mode, **pour en assurer la complémentarité et**,

⁵⁴ Et notamment en modernisant les relations contractuelles avec les opérateurs de transports invités à plus de productivité.

⁵⁵ RATP, SNCF, OPTILE.

notamment organiser les interfaces⁵⁶. La place de l'Etat dans cette instance de coordination serait naturelle, de même que celle des CCI de Paris-Ile-de-France représentant les entreprises de la région capitale.

L'amélioration des conditions de mobilité des Franciliens passe par la création de nouvelles infrastructures de transports. La mission Carrez, réalisant un effort de synthèse des deux projets portés par MM. Huchon et Blanc, a cherché à définir les conditions du financement de ces nouveaux projets. La CCIP, même si elle approuve en partie les principes qui ont guidé les travaux de la mission Carrez (évaluation et maîtrise des coûts récurrents d'exploitation des nouveaux projets, revalorisation des recettes tarifaires, recours à l'emprunt, complémentarité entre transports collectifs et route), reste mesurée sur certaines dispositions fiscales proposées et sur le phasage qui repousse le bouclage de la rocade extérieure Sud Ouest au-delà de 2025.

La CCIP rappelle les efforts des entreprises depuis bientôt 30 ans en faveur des transports franciliens. La contribution des entreprises au financement du fonctionnement est passée de 30% à 1981 à 46% aujourd'hui. Elle regrette que pour les nouveaux projets, l'intensité des efforts ne soit pas répartie au regard de l'historique des contributions et rappelle que les entreprises françaises figurent déjà parmi les plus taxées d'Europe. Elle s'oppose donc à toute hausse supplémentaire du Versement Transport. La CCIP est moins négative sur le rezonage proposé (extension de la zone 2 de prélèvement du Versement Transport à l'agglomération au sens INSEE), dans la mesure où il serait progressivement mis en place, en lien avec l'évolution effective de l'offre de transport.

Elle observe en effet que des mesures de tarification sociale ont été mises en place en faveur des plus démunis, et que le prix au kilomètre parcouru supporté par l'usager des transports collectifs franciliens est bien inférieur au coût d'utilisation de la voiture particulière. C'est pourquoi, pour la CCIP, la réalisation des nouveaux projets nécessaires au développement économique passe également par l'obligation de faire prendre conscience à l'usager du coût de son transport, et de faire évoluer la tarification à un rythme plus rapide que celui envisagé par la mission Carrez.

La métropole parisienne se retrouve à nouveau face à son avenir. Les transports occupent une place centrale dans la vision future de la métropole. En l'espace d'un peu plus d'une année, d'importants projets de transports ont été promus par la Région et par l'Etat, lequel marque ainsi son retour dans le débat sur le développement du Grand Paris et de la région capitale.

Ce rapport constitue le cadre des prises de positions ultérieures de la CCIP sur ces sujets. Il sera complété dans les mois à venir par des travaux plus précis, notamment pour préparer le débat public sur le réseau du Grand Paris prévu à l'heure actuelle à l'automne 2010.

⁵⁶ Par exemple, parkings relais.

Principaux projets de transports franciliens

1. Liste des projets

La CCIP a dressé la liste des principaux projets de transport franciliens pour le développement de l'activité économique et l'accessibilité des pôles et territoires à enjeux dans la métropole parisienne. La prise en compte des deux échelles que sont le niveau métropolitain et le niveau local, et surtout leur bonne articulation, apparaissent essentiels à un bon développement métropolitain. C'est pourquoi ces projets sont classés selon ces deux niveaux de desserte. Ils feront l'objet de fiches descriptives précisant la position de la CCIP au fur et à mesure de leur mise en débat.

Projets d'infrastructures de transport de niveau métropolitain

Prolongement du RER E St-Lazare-Porte Maillot-La Défense.

Prolongement de la ligne de métro M14 vers Paris-CDG (via Pleyel) et Orly.

Métro automatique en rocade :

- Arc Nord La Défense / Pleyel / PIEX / Paris-CDG
- Arc Est Le Bourget (Pleyel) / Val de Marne (avec deux tracés en débat)
- Arc Sud Val de Marne / Issy-les-Moulineaux
- Arc Ouest Issy-les-Moulineaux / La Défense
- Arc Sud-Ouest La Défense / Orly (via Versailles et Saclay)

Tangentielle ferrée Nord Sartrouville / Noisy-le-Sec.

Prolongement ouest de la Francilienne (A104)

Interconnexion LGV sud et gare TGV d'Orly

Gare TGV Plaine-Saint-Denis (Pleyel - Stade de France)

Gare TGV de La Défense

Desserte du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte

Desserte du plateau de Saclay

Desserte de Paris-Charles-de-Gaulle (CDG Express)

Projets d'infrastructures de transport de niveau local

Débranchement et prolongement de la ligne de tramway T4 vers Clichy-Montfermeil

Prolongement de la ligne de métro M11 jusqu'à Rosny

Prolongement de la ligne de métro M4 jusqu'à Bagneux

Prolongement de la ligne de métro M12 jusqu'à La Courneuve-Six routes

Enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

Débranchement et prolongement de la ligne de tramway T8 jusqu'à Paris-Evangile

Prolongement de la ligne de tramway T1 de Gennevilliers jusqu'à Nanterre-La-Boule

Prolongement de la ligne de tramway T3 : Porte de la Chapelle à Porte d'Asnières

Desserte du Port de Bonneuil-sur-Marne et aménagement de la RN19

Requalification de la RN3 de Pantin jusqu'à Vaujours

AUDITIONS PREPARATOIRES

Liste des personnes auditionnées

La CCIP adresse ses sincères remerciements aux institutions, organismes et entreprises et à leurs représentants auditionnés dans le cadre du présent rapport.

Ces contributions ont alimenté le rapport aux différentes étapes de son élaboration.

	Identité des interlocuteurs
DREIF	Jean-Claude RUYSSCHAERT, <i>Directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France</i>
SNCF - TRANSILIEN	Christian COCHET, <i>Directeur de Transilien SNCF</i> Richard DELEPIERRE, <i>Chargé de mission Grand Paris auprès du Secrétaire Général</i>
RFF	Bernard CHAINEAUX, <i>Directeur régional Ile-de-France</i>
STIF	Olivier NALIN, <i>Directeur du développement et des affaires économiques et tarifaires</i>
IAU-IDF	Alain MEYERE, <i>Directeur Département Mobilité et transport</i> Lydia MYKOLENKO, <i>Etudes logistique & marchandises, Département Mobilité et transport</i>
INRETS- LVMT	Anne AGUILERA, <i>chercheuse</i> Laurent PROULHAC, <i>Ingénieur d'études</i>
PSA	Ayoud GROUVEL, <i>Direction des marques, Véhicules électriques</i>
VIPARIS	Renaud HAMAIDE, <i>Directeur général</i>
SIPAC	Dominique ROBINET, <i>Directeur général</i>
CCFA	Pierre-Louis DEBAR, <i>Directeur Direction Economie, Statistiques et Transports</i> Jean-Baptiste BARONI, <i>chargé de mission transports, Direction Economie, Statistiques et Transports</i>
RATP	Emmanuel PITRON, <i>Directeur de cabinet du Président de la RATP</i>

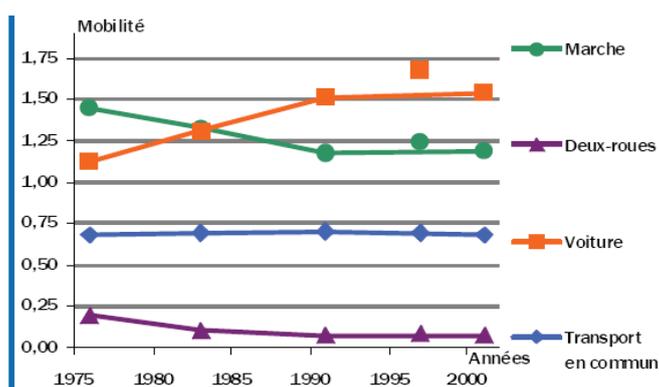
Annexes

1- POPULATION EN REGION ILE-DE-FRANCE

	1975	1982	1990	1999	2006
Population	9 878 565	10 073 059	10 660 554	10 951 136	11 532 409
Densité moyenne (hab. /km ²)	822,4	838,6	887,5	911,7	960,1

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2006 exploitations principales.

2- NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE EN ILE-DE-FRANCE SELON LE MODE DE TRANSPORT EN 2001



Source : Cahiers de l'EGT

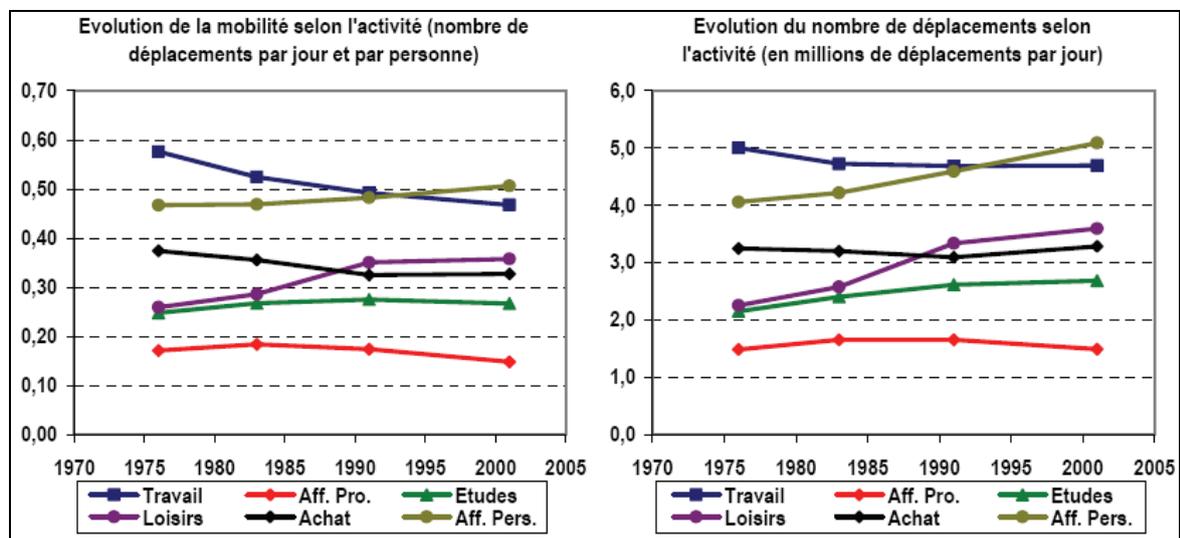
3- EQUIPEMENT DES MENAGES FRANCILIENS EN AUTOMOBILE ET TAUX D'UTILISATION EN 2001

	Ménages non équipés			
	1976	1983	1991	2001
<i>Part des ménages ne disposant pas de véhicule</i>				
Paris	55%	53%	52%	53%
Petite Couronne	38%	31%	30%	28%
Grande Couronne	24%	20%	16%	15%
Ensemble	39%	33%	30%	29%

	Taux d'utilisation des véhicules mis à disposition			
	1976	1983	1991	2001
<i>Part de véhicules utilisés</i>				
Paris	49%	48%	50%	49%
Petite Couronne	65%	65%	70%	69%
Grande Couronne	74%	74%	79%	77%
Ensemble	65%	66%	71%	70%
Seuls les ménages disposant de deux véhicules ou moins ont été considérés dans cette évaluation				

Source : Cahiers de l'EGT n°6

4- EVOLUTION DE LA MOBILITE SELON L'ACTIVITE

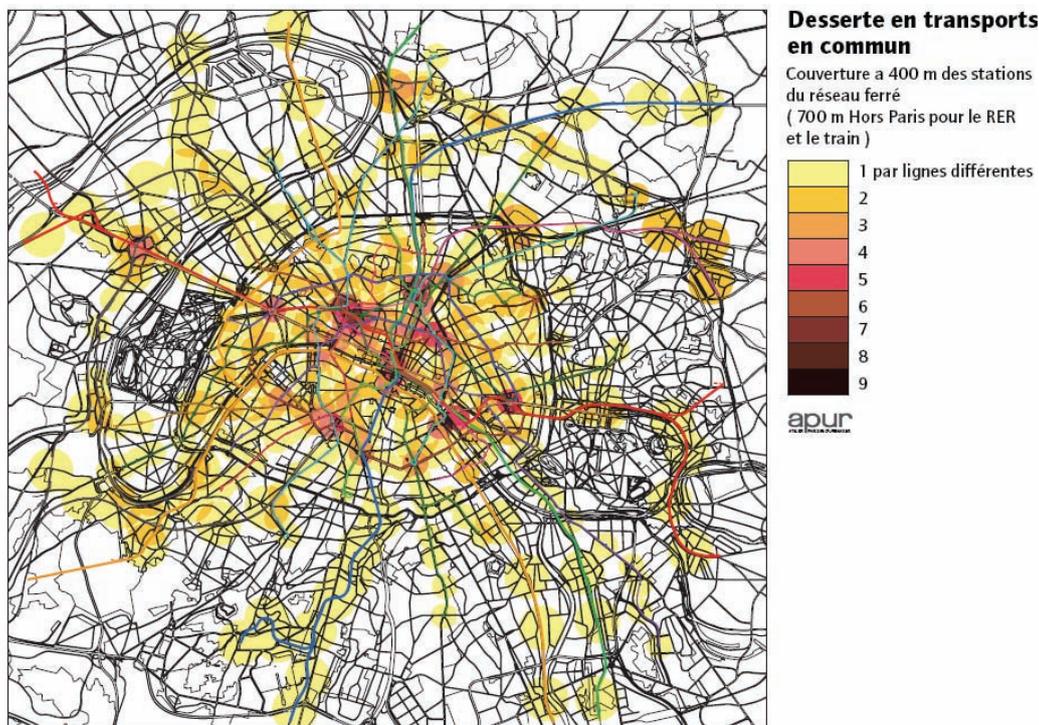


Source : EGT 2001

5- CARTE DES LIGNES DE BUS FRANCHISSANT LE PERIPHERIQUE



6- CARTE DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS A PARIS ET BANLIEUE



Source : APUR 2006

7- LA REGLEMENTATION EUROPEENNE DES EMISSIONS ATMOSPHERIQUES : LES NORMES EURO

Depuis les années 1970, plusieurs directives relatives aux émissions atmosphériques des véhicules à moteur ont été adoptées.

La limitation des émissions atmosphériques, fixées par les normes « EURO », concernent quatre polluants principaux : monoxyde de carbone (CO) ; oxydes d'azote (NOx) ; émissions particulaires ; hydrocarbures imbrûlés.

- Concernant les véhicules particuliers :
 - la Commission prépare actuellement les normes Euro V, devant entrer en vigueur avant 2010, et destinées, notamment, à limiter les niveaux d'émissions de particules fines par les voitures équipées de moteur diesel ;
 - la norme Euro VI sera applicable à compter de 2014-2015, et impliquera notamment une réduction importante des oxydes d'azote (NOx,) émis principalement par les véhicules équipés de moteur diesel.
- En ce qui concerne les poids lourds, la norme EURO IV impose depuis octobre 2006 une généralisation des filtres à particules et la norme EURO V imposera un catalyseur anti-NOx sur tous les véhicules vendus à partir du 1^{er} janvier 2010.

8- FOCUS SUR LE LEVIER DE LA RECHERCHE-DEVELOPPEMENT : LES ACTEURS DE L'INNOVATION EN ORDRE DE BATAILLE

En écho à l'impulsion européenne⁵⁷ et en cohérence avec les différents plans stratégiques et/ou plus opérationnels actés récemment (Pacte automobile, Plan véhicules décarbonnés, Plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables), **plusieurs fonds ou programmes, au niveau national, peuvent être affectés à la recherche-développement dans le domaine du véhicule propre et économe.**

Financement de la recherche-développement orientée vers le véhicule propre et économe : point sur les dernières avancées

► Le PREDIT 4

Le 4^{ème} programme national de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) prévoit de distribuer 400 millions € d'aides gouvernementales sur la période 2008-2012, sachant que 50 % des efforts financiers devraient être consacrés au véhicule propre et économe.

► Le fonds démonstrateur de recherche

Fonds découlant du Grenelle Environnement, doté de 400 M€ sur la période 2009-2012, il a vocation à financer des projets « démonstrateurs » sur les thématiques liées aux nouvelles technologies de l'énergie. Dans le cadre du Pacte automobile, une dotation supplémentaire de 80 M€ a été octroyée à l'ADEME afin de soutenir l'innovation automobile et accompagner l'émergence de l'industrie française du véhicule décarboné.

► Le fonds stratégique d'investissement (FSI)

Le fond stratégique d'investissement, créé par l'Etat en 2008, vise notamment à soutenir des projets industriels novateurs. Dans le cadre du plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables, c'est ce fond qui permettra de financer à hauteur de 125 millions € le projet de développement d'une filière industrielle pour les batteries en Ile-de-France, via la création d'une usine implantée à Flins (Yvelines). Ce projet, réalisé en partenariat avec Renault et le CEA notamment, prévoit la production de 100 000 batteries en 2012, puis 350 000 en 2015.

Au niveau régional, le soutien à l'innovation et à la recherche-développement, notamment dans le domaine du véhicule propre, est affiché comme un axe stratégique.

En la matière, la Région s'appuie en particulier sur les pôles de compétitivité qualifiés (pôle automobile et transports à vocation mondiale MOV'EO ; pôle « System@tic Paris Region » et son Groupe Thématique « Automobile & Transports »), auxquels elle apporte son soutien financier, que ce soit au niveau des structures de gouvernance ou de projets de recherche-développement ciblés.

Parallèlement, la Région appuie différentes initiatives territoriales visant à préserver le tissu industriel local et à développer la recherche-développement dans le véhicule de demain (ex : réseau automobile Val d'Oise – Yvelines ; plan départemental d'appui à la filière automobile « Yvelines – La Vallée de l'automobile », adopté en 2009, dans le cadre duquel est notamment prévue l'implantation d'un pôle technologique « vallée de l'automobile et mobilité durable » et le lancement d'un nouveau cluster en vallée de Seine).

⁵⁷ 7ème Programme cadre de recherche et développement (2007-2013) en particulier, ayant comme objectif d'octroyer une enveloppe de 4 milliards € à la recherche en faveur des transports moins polluants et de véhicules intelligents.

Le pôle de compétitivité MOV'EO

- ▶ Créé sous cette appellation en 2006, le pôle de compétitivité MOV'EO s'articule autour de quatre grands champs d'exploration : mobilité et services ; sécurité routière ; mécatronique ; énergie et environnement.
- ▶ Pôle de référence dans le cadre du chantier lié au développement du « véhicule décarboné », cette structure a engagé et financé, depuis sa création, 60 projets de R&D pour un budget 215 M€ (dont 90 millions € de subventions publiques).
- ▶ MOV'EO est également à l'origine de projets territoriaux structurants, au premier rang desquels figure le cluster MOV'EOTEC sur le plateau de Versailles-Satory., qui regroupe les deux projets actuels de plateformes de recherche labellisées par le pôle, relatives pour la première aux chaînes de traction hybride/électrique (projet MOVE'ODEGE).
- ▶ Sous l'impulsion de la Région, MOV'EO a créé un Comité Régional Ile-de-France en mars 2008, l'objectif étant d'identifier, mailler et structurer les compétences technologiques, et partant, d'assurer la coordination des différents projets franciliens.

Parmi les mesures à prendre pour soutenir la filière automobile nationale et francilienne et les leviers à actionner pour orienter les acteurs vers la mutation éco-technologique, la CCIP considère que l'appui à la recherche-développement doit tenir une place prioritaire.

Il est impératif, en particulier en Ile-de-France, de renforcer nos capacités d'innovation pour relever les défis du développement durable et faire face à la crise structurelle à laquelle le secteur automobile.

Si les initiatives pris en la matière – et notamment les plus récentes – vont dans le bon sens, la CCIP souhaite attirer l'attention sur le fait que l'électro-mobilité et les technologies hybrides ne doivent pas devenir l'apanage de la voiture individuelle et que, par conséquent, des efforts conséquents de R&D doivent impérativement être réalisés pour appliquer ces technologies aux autres transports routiers.

L'enjeu est d'autant plus prégnant si l'on garde à l'esprit que dans Paris intra-muros, entre 2002 et 2007, le trafic des deux roues à moteur, des véhicules utilitaires légers et des bus a respectivement augmenté de 100%, 25% et 10%.

9- LE CHIFFRAGE DES BESOINS RETENU PAR LE RAPPORT CARREZ

Bilan des besoins de fonctionnement

Poste	Coût sur la période 2010-2025 (Md€)
Charges d'exploitation	32,2
<i>dont dérive du socle</i>	24,1
<i>dont charges d'exploitation supplémentaires</i>	8,1
Programme matériel roulant	9,2
Programme de mise en accessibilité	1,8
Total	43,2

Bilan des besoins d'investissement

Opérations	Coût sur la période 2010-2025 (Md€)
1 ^{ère} phase du dispositif du Secrétariat d'État	12,7
<i>dont rocade métro</i>	7,7
<i>dont prolongement de la ligne 14</i>	5,0
Reconfiguration du réseau RER	2,8
<i>dont prolongement d'Eole à l'Ouest</i>	1,8
<i>dont schémas directeurs des lignes C et D</i>	1,0
Opérations CPER sur la période 2010-2025	8,9
Total	24,4

Source : Rapport Carrez, 2009

10- LE PEAGE URBAIN

Les objectifs d'un péage urbain sont multiples. Il peut s'agir de :

- faire payer les usagers de la route pour financer des infrastructures de transports (péage de financement) ; c'est le cas de Bergen (1986-2004), Oslo (1990-2012) ou Trondheim (1991-2005) en Norvège.
- faire prendre conscience à l'utilisateur, en fixant un prix à sa mobilité, des coûts externes qu'il induit à la charge de la collectivité (péage de décongestion) ; c'est le cas Singapour (1975), Londres (2003), Stockholm (2007).
- favoriser le report modal pour réduire les nuisances et les impacts sur le cadre de vie de l'automobile en le pénalisant (péage environnemental) ; c'est le cas de Milan.

Les péages peuvent avoir différentes formes. Il peut s'agir de :

- Le péage de zone : nécessité de payer pour accéder à une zone ; une fois acquitté le prix d'entrée, les déplacements à l'intérieur de la zone sont soumis à paiement ;
- Les péages cordon : le paiement est déclenché par le franchissement d'un périmètre (le cordon) rendu possible en différents points ;
- Le péage d'infrastructure : le paiement vise à utiliser un service plus performant (un itinéraire non payant existe en général). Utilisé dans un but de financement de l'infrastructure, ce péage est la seule forme autorisée en France (exemple : tarification d'accès aux autoroutes).

Le bilan de différentes formes de péage déjà en place dans d'autres métropoles dépend évidemment des objectifs assignés. Toutefois, plusieurs résultats peuvent être retenus, préfigurant les réflexions franciliennes :

- Durée du péage : alors que les péages en Norvège ont une durée limitée pour financer des programmes d'investissements prédéfinis⁵⁸, beaucoup d'autres métropoles font le choix de ne pas poser de limites temporelles à l'exploitation de péages ;
- Recettes nettes : elles constituent des recettes complémentaires pour les investissements futurs, sont variables, et ne sont souvent pas à la hauteur des attentes (Singapour, 30M€/an, Londres : 100M€ la première année, 185M€ la cinquième) ;
- Les coûts d'exploitation : ils varient en fonction des technologies choisies : 45% des recettes pour péage de décongestion à Londres, 29% Stockholm, 7% pour Singapour) ;
- Les baisses d'émissions polluantes : elles sont d'environ 15%, moindre pour les NOx à Stockholm, 8%) ;
- Les baisses de trafics : elles vont de 10 à 16% (en moyenne sauf cas exceptionnel de Singapour, -46% et Stockholm, -22% pour un objectif de 10 à 15%).

⁵⁸ A Oslo, le péage urbain a permis de financer un peu plus de la moitié du « *Oslo package* », programme d'investissements de 50 projets de 1990 à 2007, dont 20% de projets de transports collectifs. Oslo a reconduit le péage urbain en 2008, jusqu'en 2012.

11- LE STIF EN CHARGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

Le STIF est l'unique autorité compétente pour l'ensemble des réseaux de transports collectifs en Ile-de-France. Les services de transports publics franciliens sont majoritairement assurés par deux opérateurs en situation de monopole, la RATP et la SNCF, coexistant avec près d'une centaine d'entreprises privées exploitant des services de bus en Grande Couronne essentiellement (entreprises regroupées pour la plupart au sein d'OPTILE).

Le STIF a pour missions d'organiser, de moderniser et de prévoir le transport public de voyageurs en Île-de-France. En cela, il est compétent pour :

- fixer les relations à desservir,
- désigner les exploitants,
- définir les modalités techniques d'exécution et les conditions générales d'exploitation et de financement des services,
- définir les catégories d'opérations faisant l'objet d'un schéma de principe et d'un avant-projet (et définir le contenu de ces dossiers),
- approuver des schémas de principe et des avant-projets d'infrastructures nouvelles et d'extension de lignes existantes.

Le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs au niveau régional précise notamment la composition du conseil d'administration, les attributions du syndicat, la répartition des contributions des différentes collectivités franciliennes et un certain nombre de dispositions concernant les transports scolaires (nouvelle compétence acquise avec la décentralisation du STIF). Il définit ainsi le statut juridique du patrimoine du STIF confié à la RATP, y compris son siège social.

Ainsi, en plus d'être désormais présidé par la Région, la décentralisation confère au STIF de nouvelles compétences :

- avoir la possibilité d'assurer la maîtrise d'ouvrage en matière de réalisation d'infrastructures et d'équipements de transports,
- élaborer et veiller à la cohérence du plan régional de transport (qui comprend les transports réguliers de voyageurs et les transports scolaires), pouvoir prendre l'initiative en matière d'élaboration et de révision du Plan de Déplacements Urbain,
- définir la politique tarifaire,
- fixer les taux du Versement Transport dans le respect des plafonds législatifs,
- pouvoir emprunter,
- organiser les transports scolaires,
- organiser le transport public fluvial régulier de personnes.

Les chambres de commerce sont représentées au conseil d'administration du STIF. Cependant, avec une voix délibérative seulement, alors que les entreprises représentent 67% du budget du STIF, la valorisation de la participation du monde économique au Conseil d'administration n'est pas dénuée de sens.

Enquête téléphonique menée par l'institut MAXIPHONE et placée sous la responsabilité du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS) de la CCIP, réalisée du 21 septembre au 2 octobre 2009 auprès de 1 200 chefs d'entreprises de Paris et petite couronne.

Concernant les approvisionnements de votre entreprise, quels sont les critères qui sont les plus importants pour votre entreprise ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
La rapidité de la livraison de la commande	681	57%
Le respect de l'horaire de livraison prévu	558	46%
La mise en sécurité des marchandises durant le transport	363	30%
La fréquence d'approvisionnement	177	15%
Autres (précisez)	108	9%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (5 au maximum).

Concernant les livraisons que vous effectuez de vos produits, qu'est ce qui est essentiel pour vos clients ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
La rapidité de la livraison de la commande	350	29%
Le respect de l'horaire de livraison prévu	349	29%
La mise en sécurité des marchandises durant le transport	237	20%
Une information en temps réel en cas de retard de livraison	179	15%
Autres (précisez)	7	1%
Non concerné (Je ne livre pas mes produits)	528	44%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Concernant les livraisons que vous effectuez en Ile de France, quels sont les problèmes principaux que vous rencontrez ?

2 REPONSES MAXIMUM

Question posée uniquement aux 677 personnes n'ayant pas répondu "Non concerné (Je ne livre pas mes produits)" à la Q2.

	Nb. cit.	Fréq.
Le manque d'aires de livraison à proximité des clients destinataires	186	28%
L'occupation des aires de livraison par du stationnement illégal	185	27%
Des plages horaires de livraison trop restreintes	137	20%
La multitude des réglementations communales en matière de circulation et de livraison	116	17%
Le mauvais dimensionnement des aires de livraisons	99	15%
Non concerné (Je ne livre pas mes produits)	72	11%
Autres (précisez)	17	3%
(Je ne rencontre pas de problème)	98	15%
TOTAL OBS.	677	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (8 au maximum).

Quels sont les principaux critères qui ont été décisifs dans le choix du site d'implantation de votre établissement ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
La proximité de vos clients ou fournisseurs	351	29%
L'accessibilité routière du site	336	28%
Le prix de l'immobilier et du foncier	249	21%
La desserte en transports collectifs	180	15%
La qualité de l'aménagement urbain	164	14%
L'existence d'un bassin de main-d'oeuvre à proximité	77	6%
Autres (précisez)	34	3%
(NSP : implanté depuis longtemps à cet endroit)	271	23%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (8 au maximum).

Parmi les critères suivants, quels sont ceux qui sont décisifs dans le recrutement de vos salariés ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
Leur flexibilité au regard des horaires de travail (disponibilité)	613	51%
La distance entre leur domicile et le lieu de travail	353	29%
Leur temps de transport pour venir au travail	277	23%
Les moyens de transports collectifs à leur disposition	193	16%
La possession d'un véhicule particulier	110	9%
Autres (précisez)	158	13%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Quelles sont les principales actions qui vous sembleraient utiles pour améliorer l'accessibilité de votre site ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
Améliorer les conditions de la circulation routière	538	45%
Augmenter le nombre de places de stationnement	468	39%
Développer la desserte en transports en commun	362	30%
Améliorer l'environnement urbain de votre entreprise (signalétique, trottoirs, etc...)	204	17%
Créer plus d'aires de livraison	164	14%
Autres (précisez)	55	5%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Est-ce que les difficultés actuelles de déplacements et de transport en Ile-de-France pourraient vous amener à...

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
Ne rien changer	983	82%
Relocaliser vos sites de production ou vos entrepôts plus en périphérie	76	6%
Rapprocher votre siège social du centre de l'agglomération	76	6%
Rapprocher vos sites de production ou vos entrepôts du centre de l'agglomération	74	6%
Relocaliser votre siège social plus en périphérie	73	6%
Autres (précisez)	9	1%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Si je vous dis que les transports contribuent au développement économique de l'Ile-de-France, diriez-vous que vous êtes... ?

	Nb. cit.	Fréq.
Tout à fait d'accord	515	43%
Plutôt d'accord	612	51%
Plutôt pas d'accord	44	4%
Pas du tout d'accord	34	3%
TOTAL OBS.	1 205	100%

En Ile-de-France, savez-vous que les entreprises participent directement au financement des transports collectifs ?

	Nb. cit.	Fréq.
Oui	757	63%
Non	448	37%
TOTAL OBS.	1 205	100%

Parmi les acteurs suivants, selon vous, quels sont ceux qui devraient prioritairement financer le fonctionnement des transports en commun en Ile-de-France ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
L'Etat	664	55%
La Région Ile-de-France	644	53%
Les autres collectivités territoriales (départements ou communes)	239	20%
Les entreprises	157	13%
Les usagers	99	8%
Autres (précisez)	16	1%
(NSP)	47	4%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (7 au maximum).

Quelles sont les principales pistes d'amélioration nécessaires au bon fonctionnement du système de transports en commun actuel ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
Améliorer la régularité et la fréquence	508	42%
Créer des parkings relais en périphérie	381	32%
Élargir les horaires de fonctionnement des transports en commun	367	31%
Construire de nouvelles infrastructures	333	28%
Améliorer le confort et l'information des voyageurs dans les trains et les gares	331	28%
Autres (précisez)	37	3%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Quelles sont les principales pistes d'amélioration nécessaires au bon fonctionnement des réseaux routiers en Ile- de-France ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
Améliorer les possibilités de stationnement	544	45%
Construire de nouvelles voies routières	433	36%
Réserver des voies sur les autoroutes franciliennes pour les taxis et les bus	388	32%
Améliorer l'information des automobilistes en temps réel	356	30%
Autres (précisez)	48	4%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (5 au maximum).

Seriez-vous prêt à réaliser dans votre entreprise des actions pour arriver à des déplacements qui respectent le mieux possible l'environnement ?

	Nb. cit.	Fréq.
Oui	752	62%
Non	453	38%
TOTAL OBS.	1 205	100%

Pouvez-vous alors citer parmi les éléments suivants, les actions que vous conseilleriez à vos salariés ou que vous réaliseriez dans votre entreprise pour arriver à des déplacements qui respectent le mieux possible l'environnement ?

2 REPONSES MAXIMUM

Question posée uniquement aux 752 personnes n'ayant pas répondu "Non" à la Q14.

	Nb. cit.	Fréq.
La sensibilisation à l'usage des transports collectifs	373	50%
Le recours au covoiturage	272	36%
Le choix de modes de transports plus propres pour l'expédition et la réception de vos marchandises	171	23%
Le recours aux modes doux (vélos et marche à pied)	168	22%
L'entretien mécanique régulier des véhicules professionnels	140	19%
Autres (précisez)	20	3%
TOTAL OBS.	752	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (6 au maximum).

Comme le font déjà certaines entreprises, seriez-vous prêts à mettre en oeuvre un PDE (Plan de Déplacements des Entreprises) pour rationaliser les déplacements dans votre entreprise ?

	Nb. cit.	Fréq.
Oui	384	32%
Non	821	68%
TOTAL OBS.	1 205	100%

Si vous aviez à exprimer un besoin spécifique en matière de transports, pouvez-vous me citer les instances ou entreprises publiques auprès desquelles vous le feriez ?

2 REPONSES MAXIMUM

	Nb. cit.	Fréq.
La RATP ou la SNCF	523	43%
La Mairie	371	31%
Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)	336	28%
Le Conseil général	292	24%
Le Chambre de Commerce et d'Industrie	151	13%
La Préfecture	138	12%
Autres (précisez)	32	3%
TOTAL OBS.	1 205	

Le nombre de citations est supérieur au nombre d'observations du fait de réponses multiples (7 au maximum).

Diriez-vous qu'en Ile-de-France une meilleure représentativité des entreprises dans les instances de décision permettrait d'améliorer le fonctionnement des transports ?

	Nb. cit.	Fréq.
Tout à fait d'accord	359	30%
Plutôt d'accord	638	53%
Plutôt pas d'accord	91	8%
Pas du tout d'accord	49	4%
(NSP / ne pas citer)	68	6%
TOTAL OBS.	1 205	100%

