

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

**COMMUNICATION : RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES
COMPTES SUR LA POLITIQUE ROUTIÈRE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS	3
ANNEXE AU RAPPORT	5
Rapport d'observations définitives et sa réponse : Région Île-de-France - Enquête politique routière en Île-de-France	6

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Chambre régionale des comptes a réalisé un contrôle de la politique routière de la Région pour la période 2015-2024, dont le rapport d'observations définitives est soumis au conseil régional pour débat en séance, en vertu des articles L.243.6 et R.243.16 du code des juridictions financières.

Depuis 2016, la Région a engagé une politique ambitieuse au service des Franciliens, qui se décline dans plusieurs stratégies structurantes pour le territoire :

- En 2016, un plan anti-bouchon pour lutter contre la congestion routière ;
- En 2022, le plan route de demain pour favoriser l'intégration environnementale des infrastructures routières, lutter contre le bruit routier, encourager la décarbonation des véhicules, aider les collectivités à déployer des points de recharge électrique, favoriser le report modal avec la création de voies réservées aux bus, lutter contre l'insécurité routière, etc.
- Le lancement en 2020 du Réseau vélo Île-de-France (750km de pistes cyclables sécurisées d'ici 2030) qui permettra d'accompagner le développement des modes actifs de déplacement.

Le rapport souligne que la compétence routière demeure à ce jour complexe et partagée en Île-de-France, partagée entre l'Etat, la Région, les départements et le bloc communal, la région Ile-de-France exerçant en particulier une compétence routière qui relève de plusieurs sources juridiques.

Sur ce point, et comme souligné dans notre délibération pour un choc de décentralisation n° CR 2023-039 du 20 septembre 2023, le transfert de la compétence routière de l'Etat à IDFM permettrait un pilotage régional du réseau, et serait d'autant plus cohérent que les 1 300 kilomètres de routes nationales et autoroutes non concédées en Île-de-France drainent quatre millions d'usagers quotidiens, qui effectuent pour 70% d'entre eux des trajets interrégionaux. Le pilotage du système de transports dans son ensemble par Île-de-France Mobilités pour maximiser son efficacité et sa fluidité supposerait bien évidemment également de régionaliser l'axe majeur et structurant de notre réseau routier régional qu'est le Boulevard périphérique.

La Région intervient sur la route dans le cadre d'une politique partenariale d'investissements aux côtés des maîtres d'ouvrages, c'est-à-dire de l'Etat (principalement à travers les contrats de plan Etat-Région), des Départements (plans route) et de l'ensemble des collectivités (plan vélo et plans route au titre de la sécurité routière et de l'électromobilité). Si la Région n'exerce pas les compétences de gestionnaire de voirie, de maître d'ouvrage ou d'exploitant routier, elle investit sur le réseau routier d'intérêt régional direct, en application des dispositions du 3° de l'article L.4211-1 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) qui lui permettent « *la participation volontaire au financement d'équipements collectifs présentant un intérêt régional direct* ».

Ce rapport reconnaît également que la compétence de la Région sur la politique routière « *s'articule autour de deux axes principaux : la planification à travers le SDRIF-E et le financement des infrastructures routières avec l'Etat ou d'autres acteurs comme les Départements* ».

Il a également interrogé l'évolution dans le temps des investissements routiers de la Région et l'amélioration de la connaissance du service rendu par les gestionnaires de voirie subventionnés.

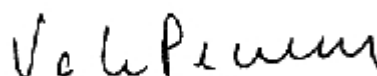
Finalement, le rapport formule trois recommandations auxquelles des réponses ont été apportées par la Présidente du conseil régional dans un courrier du 25 juin 2025 :

- Concernant la première, qui invite la Région à recentrer ses financements aux aménagements de sécurité et aux équipements collectifs présentant un intérêt régional

direct, la compétence de la région en matière de financement de projets routiers, en particulier sur le réseau routier d'intérêt régional direct a été rappelée. L'exercice de cette compétence est encadré par les délibérations du conseil Régional en application du 3° de l'article L.4211-1 du CGCT. Les juridictions administratives ont, elles aussi, confirmé la légitimité de l'action régionale en matière d'investissement routier. L'arrêt de la CAA de Paris du 21 octobre 2021, était allé en ce sens. Toutefois, dans la logique de cette recommandation, il est proposé que la Région procède avant la fin 2026 à une actualisation de sa délibération relative au réseau routier d'intérêt régional direct pour tenir compte du plan des mobilités 2030, et également préciser la notion d'équipements collectifs d'intérêt régional direct.

- Concernant la deuxième, relative à l'évaluation de la qualité de service attendue des maîtres d'ouvrage, les conventions qui lient la Région aux maîtres d'ouvrage concernés prévoient déjà une information annuelle à ce sujet. Les services ont, sans attendre ce rapport, rappelé par courrier du 27 mars 2025, les engagements pris à chacun des sept départements ainsi qu'à la DIRiF. Cette recommandation est ainsi d'ores et déjà pleinement mise en œuvre.
- Concernant la troisième et dernière recommandation, relative à la création d'une interface informatique de suivi de la gestion des subventions régionales en matière de transport, la modernisation des outils de la Région est en cours, avec une mise en service à horizon 2026.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**



VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXE AU RAPPORT

Rapport d'observations définitives et sa réponse : Région Île-de-France - Enquête politique routière en Île-de-France



Le président

N°/G/2025-0544 C

Noisiel, le 11/07/2025

à

**ENVOI DÉMATÉRIALISÉ
AVEC ACCUSÉ DE RÉCEPTION**
(Article R. 241-9 du code des juridictions financières)

Madame Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France
Conseil régional d'Île-de-France
2, Rue Simone Veil
93400 SAINT-OUEN

Procédure suivie par :

Emmanuelle Ferrandez, greffière
Tél. : 01 64 80 88 64
Courriel : emmanuelle.ferrandez@crtc.ccomptes.fr

REF. : Contrôle n°2024-001186

OBJET : Notification du rapport d'observations définitives et de sa réponse.

P.J. : 1 rapport.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport comportant les observations définitives de la chambre sur la gestion de la région Île-de-France – enquête politique routière en Île-de-France concernant les exercices 2015 et suivants ainsi que la réponse.

En application des dispositions des articles L. 243-6 et R. 243-16 du code des juridictions financières, ce rapport et la réponse jointe peuvent être rendus publics dès la tenue de la première réunion de l'assemblée délibérante suivant sa réception et, au plus tard, dans un délai de deux mois suivant sa communication par la chambre régionale des comptes.

En application de l'article R. 243-14 du code des juridictions financières, je vous demande d'informer le greffe de la date de la plus proche réunion de votre assemblée délibérante et de lui communiquer en temps utile copie de son ordre du jour à l'adresse suivante : greffeidf@crtc.ccomptes.fr.

Par ailleurs je vous précise qu'en application des dispositions de l'article R. 243-17 du code précité, le rapport d'observations et la réponse jointe sont transmis au préfet de la région Île-de-France et préfet de Paris ainsi qu'au directeur régional des finances publiques d'Île-de-France.

Enfin, j'appelle votre attention sur le fait que l'article L. 243-9 du code des juridictions financières dispose que *« dans un délai d'un an à compter de la présentation du rapport d'observations définitives à l'assemblée délibérante, l'ordonnateur de la collectivité territoriale ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre présente, dans un rapport devant cette même assemblée, les actions qu'il a entreprises à la suite des observations de la chambre régionale des comptes »*.

Il prévoit ensuite que *« ce rapport est communiqué à la chambre régionale des comptes, qui fait une synthèse annuelle des rapports qui lui sont communiqués. Cette synthèse est présentée par le président de la chambre régionale des comptes devant la conférence territoriale de l'action publique. Chaque chambre régionale des comptes transmet cette synthèse à la Cour des comptes en vue de la présentation prescrite à l'article L. 143-9 »*.

Dans ce cadre, vous voudrez bien préciser les suites que vous aurez pu donner aux recommandations qui sont formulées dans le rapport d'observations, en les assortissant des justifications qu'il vous paraîtra utile de joindre, afin de permettre à la chambre d'en mesurer le degré de mise en œuvre.



Thierry Vught



RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES ET SA RÉPONSE

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE - ENQUÊTE POLITIQUE ROUTIÈRE EN ÎLE-DE-FRANCE

(Région Île-de-France)
Exercices 2015 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la chambre le 7 mai 2025.

TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE	4
RECOMMANDATIONS.....	5
INTRODUCTION.....	6
1 LES ENJEUX DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE	7
1.1 Présentation générale de la région Île-de-France	7
1.2 Une mobilité routière hétérogène selon les territoires.....	11
1.3 Le partage des données routières, un enjeu identifié dès 2015	14
2 UNE COMPÉTENCE ROUTIÈRE HYBRIDE, UNE GOUVERNANCE À CLARIFIER	17
2.1 L'exercice d'une compétence routière hybride	18
2.2 Une gouvernance à clarifier	31
3 LE FINANCEMENT DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE RÉGIONALE	38
3.1 La politique routière, une part modeste et en diminution dans les comptes de la région.....	38
3.2 Des dépenses en faveur de la voirie soumises aux aléas des contractualisations	42
3.3 Un suivi de la politique routière à améliorer	47
4 LA PRISE EN COMPTE D'AUTRES PRIORITÉS TRANSVERSALES CONNEXES À LA POLITIQUE ROUTIÈRE : DES INTERVENTIONS EN DEHORS DES COMPÉTENCES DE LA RÉGION	49
4.1 Des interventions de la région sur des compétences confiées par la loi aux communes.....	50
4.2 Des interventions de la région sur des compétences confiées par la loi à Île-de-France mobilités.....	52
4.3 Le financement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques.....	56
ANNEXES	58
Annexe n° 1. Le réseau routier des régions en France (en km)	59
Annexe n° 2. Réseau routier principal de la région Île-de-France	60
Annexe n° 3. Densité du réseau routier en région.....	61
Annexe n° 4. Tableau de bord mobilité de l'institut Paris Région.....	62
Annexe n° 5. Organisation de la compétence transport et mobilité en région Île-de-France par rapport aux autres régions métropolitaines hors Corse.....	67
Annexe n° 6. Les schémas de planification de la région.....	68
Annexe n° 7. La politique routière dans les schémas de planification de la région.....	69
Annexe n° 8. Contrats de plan État région et avenants	70
Annexe n° 9. Financement du plan « anti-bouchons et pour changer la route ».....	73
Annexe n° 10. Financements du plan « route de demain ».....	75

Annexe n° 11. Réseau magistral – carte de destination générale du territoire (CDGT) du SDRIF 2030	77
Annexe n° 12. Réseau routier principal – carte de destination générale du territoire (CDGT) du SDRIF 2030	78
Annexe n° 13. Carte du réseau routier d'intérêt régional adopté par le conseil régional en 2017	79
Annexe n° 14. Cartographie des outils budgétaires et comptables	80
Annexe n° 15. Points de recharge électrique en Île-de-France	81
Annexe n° 16. Glossaire.....	82

SYNTHÈSE

La chambre régionale des comptes Île-de-France a procédé au contrôle des comptes et de la gestion du dispositif de la politique routière de la région Île-de-France pour les exercices 2015 et suivants. Ce contrôle s'inscrit dans le cadre de travaux communs à la Cour des comptes et à la chambre régionale des comptes visant à examiner la politique routière en Île-de-France.

Une mobilité hétérogène et des données routières à valoriser

Région capitale, l'Île-de-France se distingue par une diversité de territoires et des dynamiques de mobilités différentes. Le partage des données routières entre les différents acteurs de la politique routière, enjeu identifié depuis 2015, est toujours en cours de concrétisation.

Une compétence à sécuriser juridiquement et une gouvernance à clarifier

La région Île-de-France exerce une compétence routière qui relève de plusieurs sources juridiques, ce qui rend difficile une lecture claire et cohérente de ses contours. Une meilleure coordination des différents plans et schémas régionaux est nécessaire afin d'éviter les redondances et de maximiser l'efficacité des politiques publiques régionales. Si la région affiche une volonté politique en la matière, des questions se posent quant à l'étendue de sa compétence. La gouvernance de la politique routière en Île-de-France est, en outre, complexe.

Des financements en baisse et un suivi de la politique à améliorer

Les financements de la compétence routière reposent sur des recettes affectées et des financements croisés, ce qui complique le suivi budgétaire et comptable. La concrétisation des investissements régionaux est subordonnée aux initiatives des maîtres d'ouvrage. Des questions sur la pérennité des investissements routiers de la région, en diminution sur la période sous revue, peuvent également se poser.

Par ailleurs, la connaissance de la qualité du service rendu par les gestionnaires de voirie financés par la région gagnerait à être optimisée. Enfin, le suivi budgétaire et comptable de cette politique présente des risques qui méritent d'être corrigés rapidement.

Des priorités exercées par la région en dehors de son champ de compétences

En dépit de la suppression de la clause de compétence générale par la loi NOTRe, la région intervient dans des domaines tels que la lutte contre le bruit, qui relèvent, de par la loi, d'autres acteurs locaux.

RECOMMANDATIONS

La chambre adresse les recommandations reprises dans la présente section.

Les recommandations de régularité :

Recommandation régularité 1 : Recentrer les financements de la région aux aménagements de sécurité et aux équipements collectifs présentant un intérêt régional direct conformément à l'article L. 4413-3 et au 3° de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales 29

Les recommandations de performance :

Recommandation performance n°1 : Conformément aux conventions la liant avec les maîtres d'ouvrage, évaluer la qualité de service à atteindre par ces derniers. 48

Recommandation performance n°2 : Mettre en place une interface entre les différents outils budgétaires et comptables utilisés par la région afin de garantir un suivi efficient de la gestion des subventions régionales en matière de transport..... 49

INTRODUCTION

La chambre régionale des comptes Île-de-France a procédé au contrôle de la politique routière de la région Île-de-France, pour les exercices 2015 et suivants. Ce contrôle s'inscrit dans le cadre de travaux communs à la Cour des comptes et à la chambre régionale des comptes visant à examiner la politique routière en Île-de-France.

Cette enquête a pour objectif d'évaluer l'adéquation entre, d'une part, les moyens et l'organisation de la politique routière et, d'autre part, l'évolution des mobilités en Île-de-France, en s'intéressant principalement au réseau structurant.

Le présent contrôle concerne la région Île-de-France. Il a été ouvert, le 11 juillet 2024, par courrier du président de la chambre régionale des comptes Île-de-France adressé à Mme Valérie Pécresse, présidente du conseil régional et ordonnatrice en fonctions depuis le 18 décembre 2015. Un entretien de début de contrôle a eu lieu le 4 septembre 2024 avec M. Kamel Ould-Saïd, directeur général adjoint des services, mandaté par Mme Pécresse.

Par courrier en date du 11 juillet 2024, ce contrôle a également été notifié à M. Jean- Paul Huchon, président de la région Île-de-France en 2015, jusqu'à l'élection de Mme Pécresse. Une lettre recommandée avec demande d'avis de réception lui a été adressée le 5 novembre 2024 afin de lui proposer la tenue de l'entretien prévu à l'article L. 243-1 du code des juridictions financières (CJF).

L'entretien prévu à l'article L. 243-1 du CJF a eu lieu le 7 novembre 2024 avec M. David Bonneau, directeur général des services et M. Ould-Saïd, directeur général adjoint des services, mandatés par Mme Pécresse.

Ni l'ordonnatrice en poste ni son prédécesseur n'ont pu être rencontrés lors de l'instruction. Aucun échange n'a eu lieu non plus avec les élus régionaux chargés de la politique routière.

Lors de sa séance du 19 décembre 2025, la chambre a arrêté ses observations provisoires notifiées à la présidente du conseil régional par courrier du 27 février 2025. Cette dernière a répondu à la chambre par courrier en date du 27 mars 2025.

Après avoir examiné les réponses reçues, la chambre a arrêté, lors de sa séance du 7 mai 2025, les observations définitives qui suivent.

1 LES ENJEUX DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

1.1 Présentation générale de la région Île-de-France

1.1.1 Un territoire dynamique et contrasté

D'une superficie de 12 012 km² (2 % du territoire national), l'Île-de-France est la première région au plan démographique¹ (12,3 millions d'habitants, soit 18,8 % de la population) et économique (31 % du produit intérieur brut). L'Île-de-France est également la région où le niveau de vie médian est le plus élevé. Selon les données les plus récentes², il s'établit à 24 490 euros par an, contre 22 320 euros en France.

Avec 6,7 millions d'emplois, l'Île-de-France concentre près d'un quart de l'emploi total en France. En 2022, le taux de chômage s'y établit à 6,9 % de la population active contre 7,3 % pour la France. Néanmoins, d'autres indicateurs comme un taux de pauvreté de 15,5 % supérieur de 0,7 point à la moyenne nationale et une densité de sa population de 1 021,6 habitants au km², contre 106,2 pour le territoire national, soulignent la complexité des enjeux socio-économiques de la région francilienne.

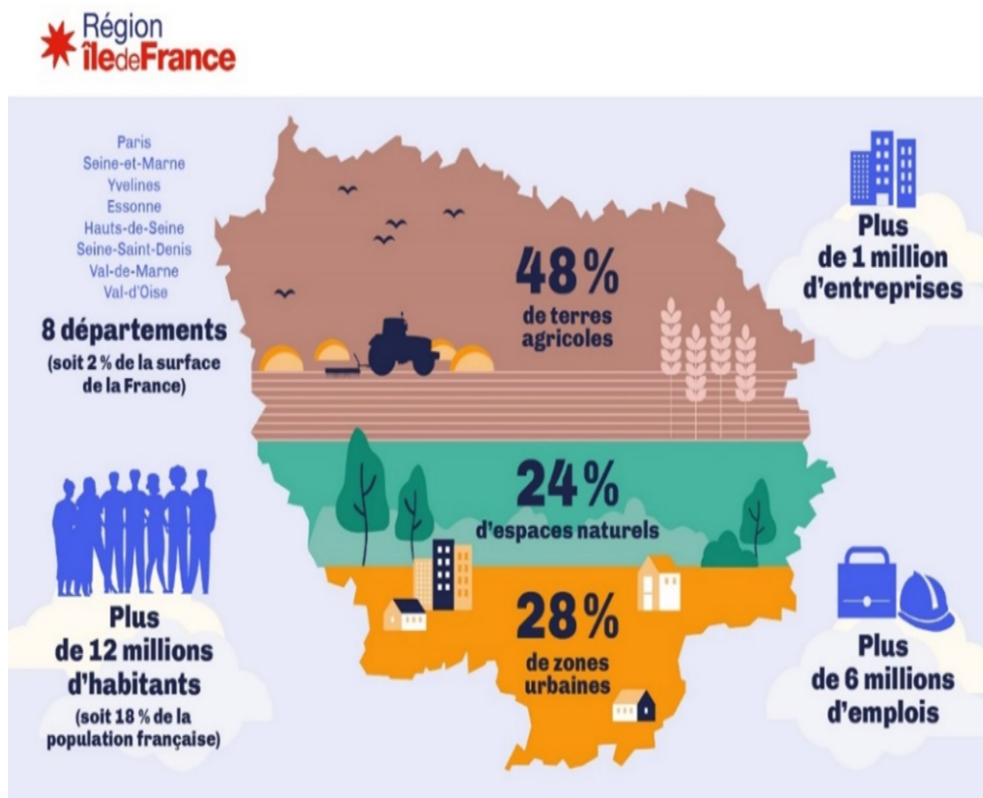
Avec 34,5 millions de déplacements par jour ouvré³, l'Île-de-France est confrontée à des enjeux de mobilité importants. La densité de population engendre une congestion routière chronique et une saturation des transports en commun aux heures de pointe. La pollution de l'air et le bruit sont des préoccupations majeures, tout comme l'accès à l'emploi pour les habitants éloignés des centres économiques. En outre, elle doit tenter de concilier son développement économique avec les enjeux de transitions écologique et énergétique.

¹ INSEE, dossier complet – région Île-de-France, décembre 2024.

² INSEE, l'essentiel sur l'Île-de-France, octobre 2024.

³ Institut Paris région (IPR), enquête régionale sur la mobilité des franciliens, avril 2024.

Carte n° 1 : Chiffres clés de la région Île-de-France



Source : région Île-de-France, 2024

1.1.2 Le réseau routier structurant : des définitions à coordonner

Au 31 décembre 2023, le réseau routier sur le territoire régional comprenait⁴ 39 438 kilomètres de routes, soit 3,6 % du réseau routier de la France métropolitaine. L'Île-de-France se classe ainsi à la douzième place sur les treize régions métropolitaines en termes de kilomètres de routes et de voiries. Le réseau est composé à 97,2 % de routes départementales et de voies communales, 1,2 % de routes nationales et 1,6 % d'autoroutes. Comparativement à la moyenne de la France métropolitaine, la région francilienne compte plus d'autoroutes (5 % du réseau autoroutier national) et de routes nationales (*cf.* annexe n° 1).

⁴ Source : INSEE, d'après les données du ministère en charge des transports, service des données et des études statistiques (SDES), décembre 2024.

Le réseau routier structurant

Le schéma directeur routier national⁵ (SDRN) classe les routes nationales en quatre catégories. Les autoroutes à péage et les liaisons assurant la continuité du réseau routier (LACRA), les autoroutes non payantes, constituent l'ossature du réseau, assurant les liaisons principales à longue et moyenne distance. Les grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT) complètent ce réseau structurant. Les autres routes nationales desservent les territoires de manière plus locale. Pour dimensionner les routes, le SDRN distingue les voies structurantes, conçues pour un trafic important et rapide (autoroutes et routes express), des voies non structurantes, avec des caractéristiques techniques adaptées à un trafic moins dense.

Au sens du SDRIF-E⁶ (schéma directeur de la région Île-de-France environnemental) adopté par le conseil régional et qui doit encore être approuvé par décret, le réseau routier structurant⁷, qui représente 19,60 %⁸ du réseau routier total de l'Île-de-France, est composé du réseau routier magistral (autoroutes et voies rapides du réseau routier national et boulevard périphérique de Paris), des voies non rapides du réseau routier national, du réseau routier d'intérêt régional de niveaux 1 et 2 (voir partie 2.1.3 du présent rapport), des axes comportant une ligne de tramway, une ligne de car express ou connaissant un trafic de bus supérieur à 300 passages par jour, et enfin des axes du réseau vélo Île-de-France (RVIF), pour autant qu'ils soient situés sur une voie avec du trafic routier.

La définition du réseau structurant au sens du SDRIF-E diffère de celle retenue par le SDRN et de celle du réseau de routes nationales et d'autoroutes non concédées géré par la direction des routes d'Île-de-France (DIRIF), ce qui ne contribue pas à clarifier le cadre d'intervention de la politique routière. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région indique que le SDRN se limite au classement des routes nationales contrairement au SDRIF-E qui comprend également certaines routes départementales. Elle précise que selon le SDRIF-E, le réseau structurant défini par la région comprend le réseau routier d'intérêt régional, le réseau magistral ainsi qu'une partie du réseau vélo Île-de-France (VIF). La région convient que « *le réseau structurant proposé par la DRIEAT n'est pas le même.* » Compte tenu de ces divergences, la chambre maintient son invitation à la région d'adopter la définition du réseau structurant retenu par l'État.

⁵ Décret n° 92-379 du 1^{er} avril 1992 approuvant le schéma directeur routier national.

⁶ SDRIF-E, orientations réglementaires du SDRIF, p. 279, adoptées par le conseil régional du 11 septembre 2024 (rapport CR 2024-036).

⁷ Le réseau routier structurant se définit comme l'ensemble des voies de communication majeures qui assurent la cohésion territoriale et la mobilité à l'échelle de la région Île-de-France. Il s'agit des artères principales qui relient les grands pôles urbains, les zones d'activités et les infrastructures de transport. Les routes du réseau routier structurant sont hiérarchisées en fonction de leur importance.

⁸ 7 708 kilomètres d'après l'Institut Paris Région (IPR) sur 39 438 kilomètres de routes en Île-de-France.

Carte n° 2 : Le réseau routier structurant en Île-de-France au sens du SDRIF-E

Source : SDRIF-E adopté par le conseil régional du 11 septembre 2024

Selon l'institut Paris Région (IPR), la longueur totale des routes principales en Île-de-France est de 7 708 kilomètres⁹ (cf. annexe n° 2). Ce réseau comprend une variété d'itinéraires, tels que des portions du réseau national et le boulevard périphérique (1 621 kilomètres), et des routes d'intérêt régional de niveaux 1 et 2 (respectivement 3 071 et 3 017 kilomètres). Le réseau géré par la direction des routes d'Île-de-France (DIRIF)¹⁰, quant à lui, se compose principalement de routes nationales et d'autoroutes non concédées, pour un linéaire d'environ 1 300 kilomètres¹¹, soit 17 % des routes considérées comme principales par l'IPR et la région¹². L'Île-de-France détient également le réseau routier le plus dense en kilomètre de linéaire par km² (cf. annexe n° 3).

⁹ Le total des différentes portions du réseau d'intérêt régional défini par la région (7 709 kilomètres) montre une différence d'un kilomètre avec le chiffre de 7 708 kilomètres.

¹⁰ Service public des autoroutes et routes nationales en Île-de-France (État).

¹¹ Réseau géré par la DIRIF.

¹² Exposé des motifs du rapport n° CR 2017-54 et annexe du rapport (réseau routier d'intérêt régional existant et projeté).

La valeur patrimoniale¹³ des infrastructures routières en Île-de-France est évaluée à 71 Md€, ce qui représente 9,3 % du produit intérieur brut (PIB¹⁴) de l'Île-de-France et 3,55% de la valeur patrimoniale des routes en France (2 000 Md€) estimée par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)¹⁵. Selon l'observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL), les dépenses totales d'investissement¹⁶ pour la voirie en Île-de-France se sont élevées à 1,02 Md€ en 2021 ; les dépenses de la région ont représenté 5 % de ce montant¹⁷.

1.2 Une mobilité routière hétérogène selon les territoires

Le plan de mobilité¹⁸ élaboré par Île-de-France mobilités (IDFM) et arrêté¹⁹ par le conseil régional en mars 2024 précise que les analyses de la collectivité régionale en matière de mobilité sont fondées sur les résultats de quatre enquêtes : les « enquêtes globales transport »²⁰ (EGT) de 2010 et de 2020, l'enquête de mobilité globale (EMG) de l'IPR²¹ réalisée de mi-octobre 2022 à mi-avril 2023 et l'enquête sur la mobilité réalisée par l'observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL) à l'occasion de la crise sanitaire, enquête organisée par vagues de septembre 2020 à juin 2022.

L'enquête globale transport est réalisée par le biais de questionnaires auprès d'un échantillon représentatif de la population francilienne²². Les habitants sont interrogés sur leurs déplacements quotidiens, leurs motivations et leurs contraintes.

L'enquête globale transport de 2020 (EGT H2020) indique que 14 millions de déplacements en voiture particulière ont lieu chaque jour dans la région, dont 12,8 millions concernent des trajets en dehors de Paris, soit plus de 90 %. L'EGT souligne une amorce de réduction de l'usage de la voiture particulière à l'échelle de l'Île-de-France avec un accroissement de la part modale des transports collectifs. La région précise que les données du synoptique du trafic autoroutier de l'Île-de-France (SYTADIN)²³ confirment une diminution globale du volume de trafic sur le boulevard périphérique parisien et à l'intérieur de Paris par rapport à mars 2020.

¹³ Fédération régionale des travaux publics, *Infrastructures et réseaux en Île-de-France, un patrimoine au service d'un territoire*, avril 2021.

¹⁴ 765 Md€ en 2021.

¹⁵ Le CEREMA, établissement public national accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

¹⁶ OMNIL, *Dépenses des collectivités pour la voirie*, 2021.

¹⁷ Contre 20 % pour l'État, 27 % pour les départements et 48 % pour le bloc communal.

¹⁸ Article L. 1214-1 du code des transports.

¹⁹ Délibération n° CR 2024-002 du conseil régional.

²⁰ L'EGT est une enquête de grande ampleur, menée sur les déplacements des franciliens. Depuis les années 70, six EGT ont eu lieu. Jusqu'en 2001, la direction régionale de l'équipement d'Île-de-France (DREIF) était maître d'ouvrage de l'EGT dont la réalisation était assurée par l'INSEE. La loi libertés et responsabilités locales a confié à IDFM le pilotage de l'EGT.

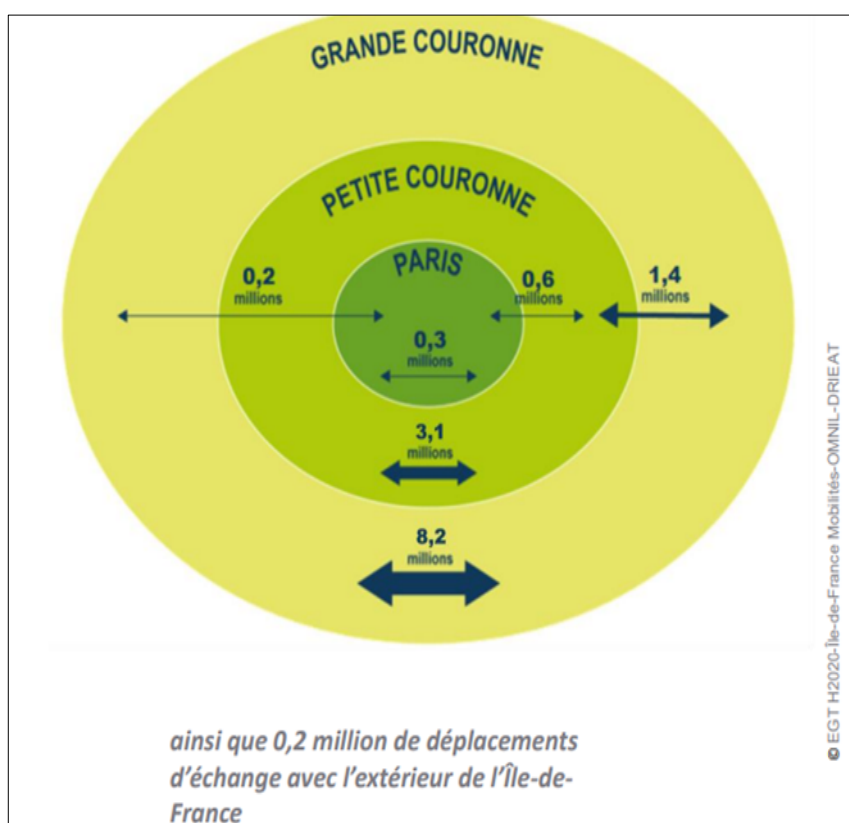
²¹ L'IPR est l'agence régionale et d'urbanisme de la région Île-de-France.

²² L'EGT de 2020 a concerné 4 500 ménages, soit près de 10 000 franciliens et 36 000 déplacements en jour de semaine du lundi au vendredi.

²³ Développé dans les années 1990 et géré par la DIRIF, SYTADIN est un service d'information en temps réel de des usagers sur les conditions de circulation routière en Île-de-France.

Néanmoins, la région observe paradoxalement une augmentation significative de la longueur des embouteillages, suggérant une modification des comportements de mobilité. Elle attribue l'évolution du trafic routier sur la période sous revue à quatre facteurs principaux : évolution du prix du carburant²⁴, essor du télétravail²⁵, augmentation de la pratique du vélo²⁶, et évolution des habitudes d'achat²⁷.

Schéma n° 1 : Déplacements en voiture



Source : IDFM, enquête globale transport (EGT) 2020

L'enquête globale transport²⁸ ne recense toutefois qu'une partie des flux qui empruntent les réseaux routiers et ne porte que sur les seuls déplacements des Franciliens. En outre, les livraisons et le transport de marchandises ne sont pas recensés. Ainsi, la diminution des déplacements en voiture et deux-roues motorisés n'implique pas forcément une diminution des trafics routiers dans les proportions observées dans cette enquête.

²⁴ IPR, indicateurs attractivité mass transit – contribution de l'institut, septembre 2020.

²⁵ IPR, cahier n° 181, janvier 2023.

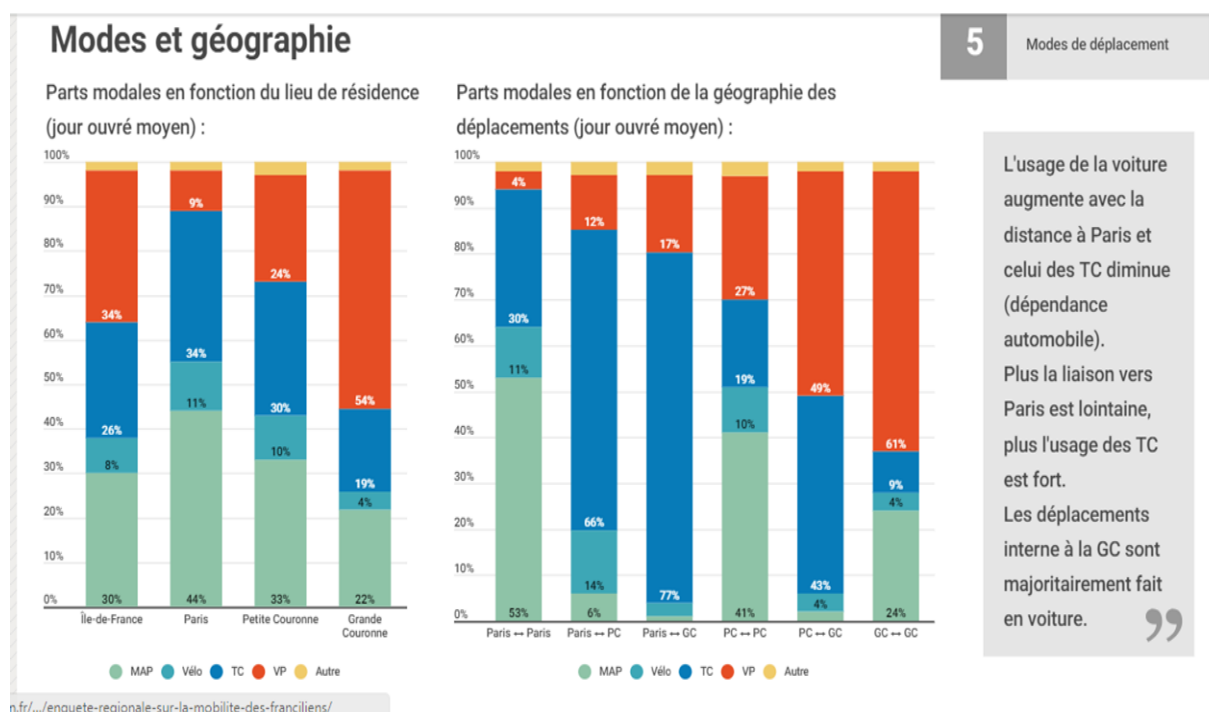
²⁶ IPR, tableau de bord de la mobilité en Île-de-France, novembre 2024.

²⁷ IPR, cahier n° 181, janvier 2023.

²⁸ IDFM / OMNIL, la nouvelle enquête globale transport, présentation de l'EGT H2020.

La région s'appuie également sur l'IPR pour conforter ses analyses en matière de mobilité routière. Toutefois, la dernière étude complète de l'IPR²⁹ sur les déterminants de la circulation routière en Île-de-France date de mars 2013. L'institut a ensuite organisé une enquête mobilité³⁰ par géolocalisation (EMG)³¹ entre octobre 2022 et avril 2023. Selon l'IPR, cette étude vise à compléter l'enquête globale transport menée par IDFM. Cette étude montre qu'à Paris, l'usage de la voiture augmente avec la distance. Les déplacements en voiture sont prépondérants pour les liaisons internes à la grande couronne : 61,8 % des déplacements à la journée et 60,9 % des déplacements lors de la période de pointe du matin se font en voiture particulière. Elle souligne que cette situation en grande couronne est étroitement liée aux caractéristiques spécifiques du territoire, telles qu'un urbanisme diffus limitant l'efficacité des transports en commun, à des contraintes économiques liées au coût de ces derniers, ainsi qu'à des habitudes de mobilité profondément ancrées dans les modes de vie des habitants.

Graphique n° 1 : Les données de l'enquête mobilité par géolocalisation de l'IPR



Source : IPR, enquête mobilité globale (EMG) réalisée entre octobre 2022 et avril 2023

²⁹ En date de 2013 (année de référence 2010), cette étude analysait les données de comptages routiers sur les réseaux national (DIRIF) et départementaux : les autoroutes, les voies rapides, les routes nationales et principales départementales. Elle actualisait une l'étude précédente réalisée en 2005.

³⁰ IPR, enquête régionale sur la mobilité des Franciliens, avril 2024.

³¹ Suivi GPS sur un échantillon représentatif de 3 337 Franciliens, âgés de 16 à 80 ans, portant un traceur GPS pendant 7 jours consécutifs. L'objectif principal de cette enquête était d'actualiser les connaissances sur la mobilité en Île-de-France, en complément de l'EGT.

Enfin, l'IPR a pérennisé un tableau de bord³² (cf. annexe n° 4) construit à partir d'une enquête de comportement de mobilité réalisé pendant la crise sanitaire en 2021. Il collecte ainsi mensuellement³³ des données publiques de trafic afin de les traiter et de les partager sous forme graphique. Quatre types de données sont analysés : le kilométrage de bouchons, les profils journaliers de congestion routière, le suivi du trafic routier et les données sur le covoiturage de courte distance. Ce tableau de bord donne une tendance globale sur l'évolution du trafic routier. Ainsi, les données de novembre 2024³⁴ témoignent d'une situation contrastée de la congestion routière : une baisse significative de 17 % du niveau de congestion le matin et une augmentation de 2 % le soir par rapport à novembre 2019.

1.3 Le partage des données routières, un enjeu identifié dès 2015

En mars 2015, un audit³⁵ du conseil général de l'environnement et du développement (CGED)³⁶ sur la modélisation des déplacements en Île-de-France, avait mis en évidence le besoin de partager les données routières³⁷ des gestionnaires de réseau. Dans le cadre d'un mandat de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer au préfet de région Île-de-France en juillet 2018, un groupe de travail a été constitué au sein d'un comité francilien des modélisateurs. Les travaux menés ont conduit à l'élaboration d'un état des lieux synthétique des données routières existantes. Une note³⁸ relevait ainsi des difficultés dans la production des données avec une qualité de recueil qui s'amenuisait d'année en année en raison de plusieurs facteurs : stations fixes en panne, technologie vieillissante, durée limitée des campagnes de mesure, notamment. Les données routières sur le territoire francilien y sont ainsi qualifiées de « *lacunaires* » et posant le « *problème d'un relevé disparate* ».

³² IPR, tableau de bord de la mobilité en Île-de-France.

³³ L'unité de temps retenue est la semaine hors samedis et dimanches, en excluant les congés scolaires, à partir d'une période de référence fixée à la première semaine de mars 2020.

³⁴ Tableau de bord de la mobilité en Île-de-France, novembre 2024.

³⁵ Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, *Modélisation des déplacements de voyageurs en Île-de-France, rapport n° 009874-01*, mars 2015.

³⁶ Le conseil général de l'environnement et du développement (CGEDD) était un organisme chargé de conseiller le gouvernement sur les questions environnementales et de développement durable. En 2022, il a été remplacé par l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

³⁷ Ces données routières concernent le trafic routier (comptage routier, vitesse moyenne, temps de parcours), l'état du réseau et les infrastructures.

³⁸ Note de synthèse de l'étude d'opportunité d'un modèle dynamique francilien, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) – 2018 / délibération n° CP 2019-428.

Le groupe de travail avait souligné la nécessité d'harmoniser les pratiques en matière de données routières à l'échelle de l'Île-de-France et de contribuer à l'élaboration d'une plateforme régionale d'échange de données. Après discussion entre les membres du comité, il est apparu³⁹, en 2018, que la solution pour y répondre était la création d'une plateforme régionale de partage des données, hébergée par la région⁴⁰. Un des enjeux est notamment d'homogénéiser les formats de données afin de faciliter les requêtes et d'établir des comparaisons. Selon la région, il existe, en effet, une hétérogénéité des données à la fois structurelle et qualitative. Toutefois, la région ne justifie pas l'intérêt de cette plateforme en termes d'amélioration de la qualité et de la fiabilité de la production des données.

En 2021, le conseil régional a décidé⁴¹ de développer cette plateforme régionale de partage des données routières pour un montant total de 160 000 euros⁴², financé à 50 % par la région et 50 % par l'État⁴³. Cette décision a conduit à la réalisation d'une première version (V1) du service « données routières », présentée aux partenaires⁴⁴ en mars 2024. Une autre décision de la région est intervenue en septembre 2024 pour développer une deuxième version (V2) de la plateforme⁴⁵. En effet, elle estime qu'il est nécessaire de l'améliorer pour lui permettre d'accueillir de nouvelles données⁴⁶. Le coût de ce nouveau développement est de 80 000 € (50 % pour la région et 50 % pour l'État). D'après la région, cette plateforme devait être disponible d'ici à la fin de l'année 2024, soit trois ans après la délibération adoptée fin 2021 et six ans après les orientations fixées par le comité des modélisateurs.

Afin de pouvoir consulter les données routières sur la plateforme dédiée, les différents gestionnaires sont tenus de signer deux conventions distinctes : la première régit l'accès à la plateforme Île-de-France Smart Services, tandis que la seconde, tripartite, formalise l'accord entre l'État, la région et le gestionnaire. Ces deux conventions doivent être soumises à l'approbation des instances décisionnaires de chaque entité. À date et selon la région, les départements des Yvelines et de la Seine-et-Marne n'avaient pas encore signé ces conventions.

Par ailleurs, un rapport⁴⁷ du conseil régional adopté en 2019, a proposé une inscription au programme d'une application de navigation de *global positioning system* (GPS) avec une grande entreprise numérique. Ces données d'un volume quotidien de 80 giga-octets, représentent une source d'information importante mais inexploitée jusqu'à présent. Selon la région, leur traitement nécessiterait la mise en place d'outils adaptés de stockage et d'analyse. La DRIEAT et la région étudient les modalités d'intégration de ces données dans la plateforme régionale (V3), afin de développer de nouveaux indicateurs de mobilité et d'améliorer la qualité des services proposés. À date, la plateforme n'est pas encore opérationnelle.

³⁹ Relevé de décision de la réunion du comité des modélisateurs du 19 juillet 2018.

⁴⁰ Sur Île-de-France Smart Services, plateforme de services développée par la région Île-de-France.

⁴¹ Délibération n° CP 2021-326.

⁴² Convention de financement, signée le 9 décembre 2021 entre l'État et la région Île-de-France.

⁴³ DRIEAT : direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports.

⁴⁴ À date : la DIRIF, la Ville de Paris, les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

⁴⁵ Délibération n° CP 2024-233.

⁴⁶ D'autres sources de données sont envisagées pour alimenter les modèles : les plus utilisées sont les données issues des traceurs GPS équipant les téléphones et les véhicules.

⁴⁷ Rapport CP 2019-428.

L'administration de la plateforme de données routières devrait être organisée comme suit :

Schéma n° 2 : Administration de la plateforme données routières



Source : région Île-de-France, octobre 2024

En 2019, la région a également décidé de financer un modèle de déplacements (MODUS 3.1) développé par la DRIEAT à hauteur de 500 000 €⁴⁸. Ce modèle sert à simuler les flux de déplacements à grande échelle et à un instant donné (généralement aux heures de pointe). Concernant l'articulation entre ces projets, la région explique que la plateforme de données routières a pour objet de collecter, traiter et stocker de grandes quantités de données provenant de différentes sources (capteurs routiers des gestionnaires de voiries et données de géolocalisation) en les rendant accessibles et exploitable par l'outil de modélisation. Selon la région, la plateforme de données routières régionale offre un accès centralisé à des données de trafic en temps réel (comptages, trafics moyens) et à des informations sur les projets routiers. Avec cette plateforme, les partenaires de la région, en particulier la DIRIF qui utilise le modèle de déplacements MODUS, devraient être en mesure d'affiner leurs analyses et d'optimiser la planification des transports.

La région précise que dans le cadre de ce partenariat qui regroupe la DRIEAT, la société des grands projets (SGP) et la région Île-de-France, ce modèle de déplacements dynamique régional est en cours de développement. La version « tranche ferme » du modèle, basée sur les données de 2017, a été livrée à la DRIEAT. Les prochaines étapes du projet, notamment le développement de la tranche optionnelle et l'expérimentation du modèle sur des cas d'usage concrets (comme les voies réservées), ont été présentées lors d'un dernier point technique.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région précise que le projet de plateforme « données routières en Île-de-France » n'est pas finalisé. Plusieurs étapes (vérification des données, audit de la plateforme, formalisation avec le dernier partenaire) sont toujours en cours, sans qu'aucune date de mise en service n'ait été communiquée par la région.

⁴⁸ CP 2019-428 ; par ailleurs, à ce jour, à date, une somme de 289 000 € a été mandaté par la région.

L'investissement prévu de 240 000 euros dans la plateforme de données routières n'a pas encore permis de résoudre les problèmes de disparité et de lacunes dans la production de données, initialement identifiés en 2015. La région, bien que disposant de cet outil, reste tributaire de la collaboration des producteurs de données, notamment des départements. L'absence de conventions avec deux d'entre eux et la non-utilisation des données dynamiques limitent les potentialités de cette plateforme et son articulation avec les outils de modélisation des gestionnaires de réseau. La plateforme de données routières ne constitue donc pas le levier attendu pour optimiser les politiques de mobilité et faciliter les déplacements des franciliens, alors même que de nombreux outils existent déjà. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région reconnaît les enjeux liés à l'hétérogénéité des données mais affirme qu'une dynamique de partage entre les différents acteurs est susceptible de favoriser une harmonisation future.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Située sur un territoire dense et contrasté, la région est confrontée à des questions de mobilité routière qui diffèrent selon les territoires.

Pour asseoir ses analyses, elle s'appuie sur plusieurs grandes enquêtes sur la mobilité régionale et tente depuis plusieurs années d'harmoniser, en lien avec d'autres parties prenantes publiques et privées, les pratiques en matière de recueil de données routières sur une plateforme régionale qui n'est pas encore opérationnelle et dont l'utilité doit encore être démontrée au regard des outils déjà existants et de leurs coûts de développement.

2 UNE COMPÉTENCE ROUTIÈRE HYBRIDE, UNE GOUVERNANCE À CLARIFIER

La région Île de France a été tenue à l'écart des regroupements de régions opérés en 2015⁴⁹. Ses compétences contribuent notamment au développement économique et à l'aménagement durable du territoire.

En matière de transports publics et de mobilités, le territoire francilien dispose d'une organisation spécifique depuis 1959⁵⁰. Dans ce cadre, la particularité de la région Île de France est d'être la seule région métropolitaine à ne pas être autorité organisatrice des mobilités. Ce rôle est confié par la loi à un établissement public *sui generis*, Île de France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice unique pour l'ensemble du territoire régional, situation propre à la région Île-de-France. Cet établissement est financé majoritairement par la région ainsi que par la Ville de Paris et les départements franciliens.

⁴⁹ Loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral.

⁵⁰ Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

Dans ce cadre, en dehors de ses compétences en matière de planification et sa participation statutaire obligatoire à IDFM, la compétence de la région est ainsi limitée au seul financement facultatif « *d'aménagements de sécurité sur les autoroutes non concédées et les routes d'Île-de-France* »⁵¹ et, sous le contrôle du juge à l'issue d'un contentieux la concernant⁵², à celui d'équipements collectifs présentant un intérêt régional direct en matière de transports (cf. annexe n° 5) nécessitant que la région définisse ces équipements, ce qui n'est pas le cas à la date de l'intervention de la chambre.

2.1 L'exercice d'une compétence routière hybride

Depuis la suppression de la clause de compétence générale par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe⁵³) de 2015, la région Île-de-France, comme ses homologues, ne peut agir que pour les compétences qui lui sont explicitement ouvertes par la loi, le législateur ayant distingué les compétences obligatoires de celles qui sont facultatives. À ce jour, aucune disposition présentant une lecture synthétique des compétences attribuées aux régions n'existe, celles-ci étant éclatées entre les différents codes ou lois non codifiées.

La région Île-de-France n'est pas gestionnaire de réseau routier. Elle n'assure donc pas de maîtrise d'ouvrage⁵⁴ d'opérations routières. Elle n'est pas chargée d'entretenir, de développer ou d'exploiter un réseau routier. La région Île-de-France n'a pas été concernée par la possibilité de mise à disposition de voies non concédées du domaine public national au titre de la loi dite « 3DS »⁵⁵. Sa compétence routière résulte de la combinaison de plusieurs dispositions législatives, parfois communes aux autres régions, parfois spécifiques à l'Île-de-France. Cette compétence s'articule autour de deux axes principaux : la planification à travers le SDRIF et le cofinancement d'infrastructures routières (avec l'État ou d'autres acteurs comme les départements).

Tableau n° 1 : La compétence routière de la région Île-de-France

Code ou loi	Dispositions	
Loi	Loi n° 82- 653 du 29 juillet 1982	Contrat de plan État-Régions (CPER)
Code de l'urbanisme	L. 123-1 à L. 123-23	Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)
CGCT	3° de l'article L. 4211-1	Participation volontaire au financement d'équipements collectifs présentant un intérêt régional direct

⁵¹ Article L. 4413-3 du code des transports.

⁵² [CAA de Paris](#), 1^{ère} chambre, 21 décembre 2021.

⁵³ Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

⁵⁴ Le maître d'ouvrage est la personne morale pour le compte de laquelle les travaux sont exécutés.

⁵⁵ Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

Code ou loi	Dispositions	
CGCT	L. 4413-3	Définition de la politique régionale des déplacements dans le respect des orientations du SDRIF et du plan de mobilité. Possibilité de financer des aménagements de sécurité sur les autoroutes non concédées et les routes d'Ile-de-France.
CGCT	L. 1111-9	La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives : 1° À l'aménagement et au développement durable du territoire ;
Code des transports	L. 1214-10	Les prescriptions du plan de mobilité sont compatibles avec les orientations du SDRIF.
Code des transports	L. 1213-1 et L. 1213-2	Planification régionale des infrastructures de transport
Code de l'environnement	L. 222-1	Le préfet de région et le président du conseil régional d'Île-de-France élaborent conjointement le projet de schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SCRAE)

Source : CRC, d'après le site Légifrance

2.1.1 L'articulation complexe de schémas et de plans divers de la région avec sa politique routière

Le SDRIF 2030 a été approuvé par décret⁵⁶ en 2013. En matière de politique routière, le fascicule numéro 2 prévoyait d'aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales. Le SDRIF-E 2040 a été adopté par le conseil régional⁵⁷ en septembre 2024. Il insiste sur la nécessité d'investir sur les routes avec l'objectif de lutter contre « l'autosolisme » en favorisant l'emploi de modes de transport massifiés (car express, et covoiturage). L'annexe 3 du SDRIF-E liste également une cinquantaine de projets d'infrastructures de transport routier. Le précédent SDRIF ne comportait pas d'annexe relative aux projets routiers. La région indique que ces projets sont encore au stade de principes de liaison et qu'ils n'ont pas fait l'objet d'études ni d'une évaluation financière. Selon la région, le SDRIF-E devait être approuvé par décret d'ici la fin de l'année 2024. D'après la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT), le SDRIF-E devait entrer en vigueur, après approbation par décret en Conseil d'État début 2025.

⁵⁶ Décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 portant approbation du schéma directeur de la région Île-de-France.

⁵⁷ Délibération n° CR 2024-036.

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie⁵⁸ (SRCAE) approuvé⁵⁹ par le conseil régional en 2012, vise à développer des alternatives au mode routier motorisé. Il avait pour objectif une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote). Le SRCAE fait l'objet d'une procédure de révision depuis l'été 2022 ; il devrait être adopté en 2025 (avec pour horizon l'année 2050.)

Le code des transports⁶⁰ précise que les prescriptions du plan de mobilité⁶¹ doivent être compatibles avec les orientations du SDRIF et du SRCAE. Selon la région, ce lien de compatibilité assure que le plan de mobilité est cohérent avec les orientations stratégiques des deux schémas précités et qu'il participe à leur mise en œuvre. Intégré dans une démarche de planification globale, le plan « des mobilités »⁶² en Île-de-France doit donc s'articuler avec les autres documents stratégiques régionaux. Il évolue en parallèle des révisions du SDRIF et du SRCAE, afin de s'adapter aux enjeux environnementaux et aux évolutions de la mobilité.

Les objectifs de la feuille de route 2017-2020 du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF, ancienne appellation du plan de mobilité) élaboré⁶³ par IDFM et arrêté par le conseil régional⁶⁴, visaient à réduire de 20 % les émissions de gaz à effets de serre liées aux déplacements en Île-de-France sur la période 2010-2020 et également à réduire de 2 % les déplacements individuels motorisés. Le plan des mobilités⁶⁵ actuellement en phase de consultation et qui fera l'objet d'une enquête publique en 2025 ambitionne de réorganiser les déplacements sur le territoire régional. Il prévoit notamment d'optimiser l'utilisation du réseau routier en développant les modes de transport actifs (marche et vélo) et les transports en commun, de réduire la congestion routière en lissant les heures de pointe et en favorisant le report modal. Par ailleurs, le plan vise à atteindre la neutralité carbone dans les transports en encourageant le développement de la mobilité hydrogène bas carbone et en réduisant les distances parcourues par les véhicules de transport de marchandises.

Les calendriers de réalisation des différents plans présentent des écarts significatifs. Le SDRIF-E, en recensant 50 principes de liaisons routières, établit un cadre stratégique mais ne garantit pas la mise en œuvre effective de ces 50 projets d'ici 2040. La matérialisation de ces principes dépendra de nombreux facteurs, notamment d'études de faisabilité, d'arbitrages budgétaires dans un contexte incertain et de contraintes techniques. Le plan des mobilités, quant à lui, poursuit l'objectif de réduire de 15 % les déplacements motorisés à l'horizon 2030. Selon la région, les données disponibles à l'automne 2021 laissent entrevoir une baisse initiale de 5,3 %. Enfin, le SCRAE, en cours de révision, définit une trajectoire de plus long terme, avec l'année 2050 comme échéance.

⁵⁸ Article L. 222-1 du code de l'environnement : le SCRAE est un document de planification stratégique qui fixe les objectifs et les orientations d'une région en matière notamment de lutte contre le changement climatique.

⁵⁹ Délibération n° CR 98-12 du 23 novembre 2012.

⁶⁰ Article L 1212-10 du code des transports.

⁶¹ Le plan de mobilité est un document à portée stratégique qui définit les grandes orientations pour les déplacements des personnes et des biens sur le territoire de la région Île-de-France.

⁶² La région parle de plan des mobilités (au pluriel) tandis que le code des transports utilise le singulier (plan de mobilité).

⁶³ Délibération d'Île-de-France Mobilités n° 2017/612 du 3 octobre 2017.

⁶⁴ Dans le cadre de l'article L. 214-10 du code des transports qui précise que prescriptions du plan de mobilité sont compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région Île-de-France.

⁶⁵ Délibération n° CR 2024-002, qui arrête le projet de plan des mobilités en Île-de-France.

Ces trois documents (*cf.* annexes n° 6 et 7) devraient former un ensemble cohérent pour une meilleure gestion des mobilités en Île-de-France. Le SDRIF, en tant que document d'urbanisme, établit le cadre général. Le SRCAE fixe les objectifs environnementaux à atteindre. Quant au plan des mobilités, il se concentre sur les actions concrètes à mettre en œuvre, notamment sur le réseau routier, comme en témoignent les axes 7 et 8 qui vise à rendre la route plus multimodale, plus sûre et plus durable et à mieux partager la voirie urbaine. Ainsi, par ces schémas, la région entend repenser la voirie urbaine afin de privilégier la marche, le vélo et les transports collectifs, en réduisant la place de la voiture individuelle et en améliorant la continuité des itinéraires.

La région a complété les outils de planification prévues par la loi par une pluralité de plans spécifiques : plans « anti-bouchons », « route de demain », « vélo régional », « nouvel air » ou « anti bruit ». Cette création d'outils de planification, bien qu'attestant d'une attention accordée aux enjeux portés par les différentes politiques régionales, est susceptible d'engendrer des difficultés d'articulation et des redondances. Ainsi et à titre d'exemples, l'action G8 du plan « nouvel air » traite de la question du boulevard périphérique parisien en convoquant la politique routière de la région ; les points 1.1, 1.2 et 1.3 du plan « anti bruit » renvoient explicitement aux financements régionaux en matière de politique routière. En outre, le pilotage de ces schémas et de ces plans est un exercice complexe qui mobilise de nombreux acteurs à des échelles différentes.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région insiste sur la complémentarité de ces outils dans la mise en œuvre des différentes politiques régionales. Toutefois, si les objectifs de la stratégie routière régionale semblent converger, la diversité des documents de planification, leur différente périodicité et la multitude d'acteurs impliqués peuvent toutefois créer des incohérences et rendre difficile la compréhension globale de cette stratégie, comme le montre le tableau suivant :

Tableau n° 2 : Les schémas et les plans intéressant la politique routière de la région

<i>Plan /schéma</i>	Objet	Calendrier	Pilote	Autres acteurs	Articulation
<i>SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France)</i>	Cadre stratégique de développement régional	SDRIF-E : concertation lancée en 2022, adopté par la région en septembre 2024. Échéance : 2040	Région IDF	IPR, État (adoption du SDRIF-E par décret)	Articulation avec le plan route de demain
<i>SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie)</i>	Transition énergétique, qualité de l'air	SRCAE adopté en 2012 Concertation en cours pour le prochain SRCAE Échéance : 2050	État et région IDF	ADEME, départements	Articulation avec le plan « Nouvel air »
<i>Plan de mobilité</i>	Développement des transports en commun, modes actifs, etc.	2024-2030	IDFM	Région collectivités territoriales	Articulation avec les plans routes de demain et plan vélo régional
<i>Plan route de demain</i>	Développement des infrastructures routières, amélioration de la circulation	2022-2027	Région IDF	DIRIF, départements	Articulation avec le SDRIF, le SRCAE et le plan de mobilité

Plan vélo régional	Développement de l'usage du vélo	2025-2030	Région IDF	IDFM, départements et autres collectivités territoriales	Articulation avec le plan de mobilité
Plan « Nouvel air »	Amélioration de la qualité de l'air	2023-2030	Région IDF	Collectivités territoriales, acteurs de la qualité de l'air	Articulation avec le plan route de demain, et le SRCAE
Plan anti-bruit	Lutte contre la pollution sonore	2024-2030	Région IDF	Communes	Articulation avec le plan route de demain

Source : CRC, d'après les schémas et plans en vigueur au sein de la région Île-de-France

Bien qu'une partie de ces schémas et de ces plans résulte de la volonté du législateur, la chambre invite la région à rationaliser et à simplifier ses dispositifs de planification afin de garantir une meilleure cohérence et une plus grande efficacité dans la mise en œuvre de ses politiques publiques et leur suivi.

2.1.2 Une politique routière pour partie contractualisée avec l'État

Les contrats de plan État-région (CPER) ont été créés par la loi⁶⁶ du 29 juillet 1982. L'État peut conclure avec les régions des contrats de plan en vue de l'exécution du plan et de ses programmes prioritaires. Ils doivent permettre une convergence des financements en faveur de projets structurants pour l'aménagement du territoire, ainsi que la mise en cohérence des politiques publiques à l'échelle de chaque région. Le CPER conclu entre l'État et une région est donc un document qui combine des éléments contractuels, programmatiques et financiers⁶⁷. Ces contrats font l'objet de critiques récurrentes. Ainsi, à la suite d'une demande du Sénat⁶⁸, la Cour des comptes a publié un rapport mettant en évidence les faiblesses de ces dispositifs, notamment leur manque de cohérence dans leur exécution, lié à une concurrence accrue d'autres instruments de politique publique et à un pilotage mal maîtrisé⁶⁹.

⁶⁶ Loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification

⁶⁷ Le CPER est un accord passé entre l'État et la région Île-de-France. Il définit un cadre de coopération et d'investissement pour une période donnée (généralement 6 ans). Il présente un programme d'actions et d'investissements, fixant des objectifs et des priorités pour le développement du territoire. Il est doté d'une enveloppe financière qui permet de mettre en œuvre les projets définis.

⁶⁸ Demande de la commission des finances du Sénat en application de l'article 58-2 de la loi organique relative aux lois de finances.

⁶⁹ [Cour des comptes](#), *les contrats de plan État-région*, juillet 2014.

S'agissant spécifiquement du lien existant entre le SDRIF et le CPER, la Cour des comptes rappelait⁷⁰ que le SDRIF fournissait un cadre stratégique au CPER, notamment en matière de développement des territoires, de préservation de l'environnement et de mobilité. Les projets financés dans le cadre du CPER doivent ainsi contribuer à la réalisation des objectifs fixés par le SDRIF. D'après le CPER 2015-2020⁷¹, « le SDRIF pose les bases stratégiques et réglementaires nécessaires à la mise en œuvre du projet partagé à l'horizon 2030 par la région, l'État et l'ensemble des collectivités franciliennes, pour un développement équilibré, durable et solidaire de l'Île-de-France. Le CPER définit les modalités pour y parvenir. »⁷² La durée d'un SDRIF est d'environ 25 ans. Celle d'un CPER est généralement de 7 ans, en cohérence avec les cycles de programmation des financements européens. Un financement des projets sur le réseau routier national (autoroutes et voies rapides) est ainsi assuré par l'État et la région dans le cadre du CPER, avec des contributions, le cas échéant, des départements et d'autres collectivités territoriales. Sur la période sous revue (cf. annexe n° 9), la contractualisation entre l'État et la région a connu plusieurs étapes, comme le montre le tableau suivant :

Tableau n° 3 : Les CPER et leurs avenants sur la période sous revue

<i>Date</i>	<i>Événement</i>	<i>Impacts sur la politique routière</i>
9 juillet 2015	Signature du 6 ^{ème} CPER (2015-2020)	Lancement d'une nouvelle période de coopération État - Région, incluant 9 projets routiers pour un montant global de 432,9 M€.
7 février 2017	Avenant n° 1 au 6 ^{ème} CPER	Premier ajustement du CPER : le nombre d'opération est porté à 11 pour un montant global de 461 M€.
4 mars 2021	Nouvel avenant au 6 ^{ème} CPER	Deuxième ajustement du CPER : le nombre d'opérations routières est porté à 16 pour un montant global de 570,3 M€.
6 juillet 2022	Signature du 7 ^{ème} CPER (2021-2027) ⁷³	Soutien aux opérations structurantes d'aménagement durable
20 décembre 2023	Signature du protocole mobilité 2023-2027 ⁷⁴	Lancement d'un nouveau cycle de coopération, avec de nouveaux objectifs pour 13 projets pour un montant de 622 M€, dont 100 M€ pour les voies réservées.

Source : CRC, d'après les CPER et les avenants au CPER signés sur la période sous revue

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ Contrat de plan État-région, *bâtir aujourd'hui la France de demain*, 2015-2020.

⁷² Extrait du CPER 2015-2020.

⁷³ Délibération n° CR 2022-046.

⁷⁴ Délibération n° CR 2024-038.

2.1.3 Une politique routière régionale résultant d'un équilibre délicat dans l'exercice des compétences

2.1.3.1 Le réseau routier d'intérêt régional, cadre d'intervention de la région

Le code général des collectivités territoriales (CGCT) précise que la région a pour mission de contribuer à son développement par la réalisation d'équipements collectifs présentant un intérêt régional direct. Un équipement collectif d'intérêt régional direct est un type d'infrastructure ou de service public d'envergure régionale, reconnu comme étant d'importance pour le développement économique, social et culturel d'une région.

Selon la région, la notion d'équipement d'intérêt régional direct n'a pas fait l'objet d'une définition de la part de l'organe délibérant. Elle considère que cela ne l'empêche pas de justifier juridiquement le financement de tels équipements. La région estime en effet que le plan « anti- bouchons et pour changer la route », en définissant la notion de réseau routier d'intérêt régional (RRIR) et en le liant aux financements régionaux, offre une base juridique suffisante pour considérer que tout équipement situé sur ce réseau peut bénéficier de ces financements. Le caractère régional de l'axe routier sert ainsi de fondement juridique à l'intérêt régional de l'équipement.

La région explique que le RRIR a été élaboré par l'IPR après consultation des gestionnaires de voiries. Par une délibération adoptée en 2017, le conseil régional a fixé la composition du RRIR, les opérations situées sur ce réseau pouvant bénéficier d'un financement de la région. Le RRIR comprend le réseau routier national relevant de l'intérêt national et européen selon la loi, le boulevard périphérique de Paris et les principales routes départementales et parisiennes ainsi que certaines sections de routes intercommunales ou locales qui assurent des continuités d'itinéraire d'intérêt régional. La délibération de la région précise que neuf indicateurs ont été retenus pour définir le RRIR.

La délibération relative au « plan anti-bouchons » a fait l'objet d'un recours introduit par plusieurs associations de défense de l'environnement. Ces requérants estimaient que le RRIR défini par la région n'était pas compatible avec les dispositions du CGCT. La cour administrative d'appel a, néanmoins, jugé que le RRIR ne vise qu'à définir des projets de création d'aménagement ou d'équipements d'infrastructures routières présentant un intérêt régional direct au sens du CGCT et pouvant sur ce fondement, disposer d'un financement régional.

La direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) relève toutefois dans un avis émis sur le SDRIF-E en décembre 2023, que la notion de RRIR prête à confusion. Afin d'assurer une meilleure cohérence entre les différents documents, elle préconise d'uniformiser la terminologie en adoptant systématiquement l'expression de « réseau structurant » à la place de « réseau routier d'intérêt régional ». Sur la période sous revue, plusieurs cartes routières se juxtaposent (cf. annexes n° 11, 12 et 13) : celles issues de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui fait partie intégrante du SDRIF et la carte du RRIR adoptée par la région en 2017.

La région considère que le RRIR constitue son cadre d'intervention de référence en matière d'infrastructures routières, cette position permettant, selon elle, de concilier les objectifs nationaux et régionaux en matière de transport. Elle précise que la révision du RRIR sera engagée une fois que l'ensemble des documents de planification nécessaires aura été approuvé et que le plan des mobilités actuellement en phase de concertation définira les projets routiers prioritaires à intégrer au RRIR.

La coexistence de notions telles que « réseau structurant », « réseau routier d'intérêt régional » et de multiples cartes d'intervention, combinée à l'imbrication des schémas et des plans, crée un environnement complexe et peu lisible. À l'instar de la DRIEAT, la chambre invite donc la région à unifier sa démarche en privilégiant le concept de « réseau structurant », en adéquation avec les orientations du SDRIF.

2.1.3.2 Deux plans routiers de la région qui dépassent le cadre fixé par la loi NOTRe

Hors CPER, la région Île-de-France est fondée à intervenir dans deux domaines : le financement des aménagements de sécurité et la participation volontaire au financement d'équipements collectifs (notion du droit de l'urbanisme⁷⁵) présentant un intérêt régional direct⁷⁶.

Néanmoins, en complément du CPER et au-delà des compétences que lui dévolue la loi NOTRe⁷⁷, la région a souhaité créer son propre cadre d'intervention.

Doté d'un budget de 250 M€, un premier plan intitulé « plan anti-bouchons et pour changer la route » (cf. annexe n° 9) est ainsi adopté en 2016⁷⁸ et 2017⁷⁹ poursuivant trois objectifs : traiter les principaux points de congestion (40 points noirs identifiés), assurer une qualité de service sur le réseau routier et développer des actions dans le domaine de la route intelligente (ou route de cinquième génération)⁸⁰. Dans la continuité de ce premier plan routier, la région a également lancé en 2022 un nouveau plan intitulé « route de demain »⁸¹ (cf. annexe n° 10) avec une enveloppe globale annoncée de 335 M€. Ce plan s'articule autour de quatre axes stratégiques : consolider les acquis du précédent plan en ciblant les points noirs du réseau, accélérer le développement de la route intelligente, renforcer l'intégration des infrastructures routières dans leur environnement et promouvoir la sécurité routière au niveau régional.

⁷⁵ Article R. 151-28 du code de l'urbanisme.

⁷⁶ Dans un arrêt de 2013, le Conseil d'État a rappelé les éléments participant à la notion d'équipement collectif qui doit notamment répondre à un besoin collectif d'une population. Une décision de la CAA de Lyon a par exemple considéré que la construction de cinq établissements supérieurs d'enseignement présentait un intérêt de caractère direct et suffisant pour une région.

⁷⁷ Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

⁷⁸ Rapport n° CR 134-16.

⁷⁹ Rapport n° CR 2017-54.

⁸⁰ CEREMA/ DREAL Bretagne, fiche : la route intelligente, mars 2019.

⁸¹ Délibération n° CR 2022-021.

Pour justifier ses interventions, la région a cherché à définir « *une nouvelle assise juridique* » afin de « *redonner à la route toute sa place dans la politique régionale de transport* »⁸². Elle s'est inspirée d'une disposition du CGCT⁸³ qui permet aux régions de contribuer au financement des voies et des axes routiers qui constituent des itinéraires d'intérêt régional identifiés dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Toutefois, l'article du CGCT⁸⁴ relatif au SRADDET exclut à son premier alinéa la région Île-de-France. Afin de dépasser cette contrainte juridique, la région Île-de-France déclare dans une délibération⁸⁵ de mars 2017, s'appuyer sur le SDRIF en établissant une équivalence entre le SDRIF et le SRADDET.

Ainsi, la région a estimé que ses interventions pouvaient s'inscrire dans le cadre des axes et voies présentant un intérêt régional au regard du SDRIF⁸⁶. Les plans régionaux pour les routes identifient un ensemble d'aménagements routiers cofinancés avec les gestionnaires de voirie. Un bilan⁸⁷ du précédent SDRIF précise toutefois qu'il n'y a pas de lien juridique entre le SDRIF et les plans routiers de la région. Ainsi, alors que le CPER offre un cadre précis et opérationnel pour la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, le lien entre ce schéma directeur et les plans routiers régionaux apparaît moins formel. La chambre invite donc la région à clarifier l'existence - ou non - d'une articulation juridique entre le SDRIF et ses plans routiers.

2.1.3.3 La sécurité routière, une composante des plans routiers de la région

Le CGCT dispose⁸⁸ que la région peut participer au financement d'aménagements de sécurité sur les autoroutes non concédées et les routes d'Île-de-France.

Le dispositif régional de sécurité routière, détaillé dans l'annexe 8 du plan « route de demain »⁸⁹, comprend quatre axes d'intervention : le financement d'études pour identifier les risques liés à l'infrastructure routière et définir les aménagements nécessaires, la réalisation de travaux pour sécuriser les points noirs du réseau routier et les infrastructures ferroviaires (passages à niveau), la mise en œuvre de mesures spécifiques pour renforcer la sécurité des piétons, cyclistes et autres usagers vulnérables, combinées à des actions de sensibilisation et le développement de campagnes de communication et d'actions incitatives pour modifier les comportements des usagers de la route. Alors que le CGCT donne explicitement la possibilité de financer des aménagements de sécurité, les crédits de la région en la matière sont en baisse (cf. partie 3). En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région explique cette situation par la subordination de son intervention financière aux demandes formulées par les gestionnaires de voirie.

⁸² Rapport n° CR 2017-54.

⁸³ Alinéa 4°bis de l'article L. 4221-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

⁸⁴ Article L. 4251-1 du CGCT.

⁸⁵ Délibération n° CR 2017-54.

⁸⁶ Article L. 4211-1 3 du CGCT.

⁸⁷ Institut d'aménagement et d'urbanisme, *bilan de la mise en œuvre du SDRIF, partie 2, évaluation programmatique*, juillet 2019, point 17, p. 148.

⁸⁸ Article L. 4413-3 du CGCT.

⁸⁹ Rapport n° CR 2022-021.

2.1.3.4 Un financement qui sort des compétences confiées à la région et des interventions éparées

L'exposé des motifs du plan « anti-bouchons et pour changer la route de 2016 »⁹⁰ précisait que la région entendait passer d'une politique d'aménagements ponctuels à une stratégie régionale cohérente. Or, sur le site internet de la région, six dispositifs d'aides concernent le domaine routier (plan « route de demain »). Sont éligibles à ces aides (en faveur par exemple de l'électromobilité ou encore des plans de mobilité) des communes et parfois des entreprises ou des associations. D'après les données transmises par ses services, la région a adopté, entre 2015 et 2023, 83 délibérations afin de financer 509 opérations routières pour un montant total d'autorisations de programme affectées de 830,94 M€, soit un montant moyen voté de 1,63 M€. D'après les informations fournies par la région, les financements ont été alloués à différents programmes : 44 opérations pour des aménagements au titre du CPER, 135 dans le cadre du plan anti-bouchons, 74 prévus par le plan route de demain, et 173 pour renforcer la sécurité routière. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région présente le plan « route de demain » comme une démarche de rationalisation et de clarification des interventions en matière de routes et de mobilité. Elle indique s'être appuyée sur les dispositifs existants et notamment un « plan régional en faveur de la mobilité durable » adopté en juin 2014.

Par ailleurs, 83 opérations ont été consacrées à d'autres enjeux, notamment l'électromobilité (21 subventions).

À travers ses plans routiers, la région finance des compétences dont l'exercice est confié à IDFM. Ce financement de projets de transport par la région, tout en coexistant avec la compétence d'IDFM, pose la question de la clarification des périmètres d'intervention de chaque acteur. Dans le cadre de son plan « anti-bouchons et pour changer la route », la région a, par exemple, adopté⁹¹ une délibération en 2017 afin d'accorder une subvention de 6 M€ à IDFM destinée à financer la première phase du déploiement d'un système de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE). En outre, les objectifs du RRIR, liés à la fluidité du trafic à l'échelle régionale, sont différents de ceux de l'usage des VAE, qui vise à promouvoir une mobilité plus douce et plus locale⁹².

⁹⁰ Rapport n° CR 134-16.

⁹¹ Rapport CP n° 2017-430.

⁹² Selon le CEREMA, la distance quotidienne moyenne d'un cycliste utilisant un VAE est de 11,5 kilomètres.

Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. En Île-de-France, le plan des mobilités, complété par les plans locaux de mobilités, est élaboré par IDFM⁹³. Or, par l'intermédiaire de ses plans routiers, la région intervient directement dans le financement des plans de mobilité. En séance plénière⁹⁴, le vice-président chargé des transports explique que la région a contourné la loi NOTRe dans le cadre notamment du financement des plans de déplacement locaux, des plans de mobilité et autres financements locaux qui étaient, selon lui, particulièrement attendus. Dans ce contexte, le financement direct de ces opérations par la région contredit le rôle d'IDFM en tant qu'autorité compétente pour organiser les transports en Île-de-France (*cf.* également partie 4 du présent rapport). En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région soutient que le code général des collectivités territoriales⁹⁵ l'autorise à soutenir financièrement des actions collectives portées par plusieurs entreprises, lorsque ces actions s'inscrivent dans le cadre du schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII). La chambre relève, toutefois, que les actions en faveur des plans de mobilité des salariés ne figurent pas dans le SRDEII⁹⁶ de la région.

L'analyse des 83 rapports présentés à l'assemblée régionale montre également que la région a décidé de verser, sur la période sous-revue, des subventions à destination de 107 structures différentes. Le caractère fragmenté des financements de la région et l'absence d'une vision d'ensemble entravent la définition d'une stratégie cohérente et une allocation optimale des ressources. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région admet qu'elle n'est pas en mesure de planifier de manière centralisée une stratégie régionale en matière de politique routière, en raison notamment de son absence de compétence pour intervenir sur le réseau routier. Compte tenu de cette situation, elle a adopté une stratégie fondée sur un soutien financier à des initiatives prises localement. Certaines subventions votées en particulier au bénéfice de 34 communes (81 subventions pour un montant de 10,48 M€) représentent ainsi des sommes modiques comme le montrent les exemples suivants :

Tableau n° 4 : Exemples de financement régional en direction de communes

<i>Décision</i>	Description du projet	Commune	Département	Montant (€)
CP16-517	Création d'un plateau surélevé au droit de la RD37 et de la rue du Général d'Harville à Doue	Doue	77	4 685
CP2019-172	Infrastructure, prévention, passages à niveau	Suresnes	92	600
CP2019-346	Passage piéton rue du 18 juin à Margency	Margency	95	8 516
CP2021-138	Sécurisation de la RD57	Bombon	77	9 300
CP2021-325	Sécurisation des abords d'écoles	Vauréal	95	2 790
CP2022-316	Sécurisation d'une traversée devant l'école Picasso	Limeil-Brévannes	94	1 260
CP2023-167	Électromobilité – installation	Chambry	77	4 000

Source : données de la région et registre des actes administratifs de la région

⁹³ Article L. 1214-30 du code des transports.

⁹⁴ Procès-verbal de la séance plénière du conseil régional du 19 mai 2022, p. 103.

⁹⁵ Articles L. 4 221-1 15° et L. 4 251-13 du CGCT.

⁹⁶ Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation.

Cette dispersion des moyens interroge la vision stratégique et cohérente que souhaitait la région en 2016. Elle ne correspond pas non plus à la volonté du législateur qui a supprimé la clause de compétence générale des régions et introduit la notion d'intérêt régional direct dans le CGCT. Par conséquent, la chambre invite la région à définir, par délibération, un cadre de référence pour évaluer le caractère régional direct d'un équipement collectif et justifier les investissements associés. Compte tenu des constats établis (interventions hors compétences et effets de saupoudrage loin de la mise en œuvre d'une politique structurante sur le territoire), la chambre émet également la recommandation de régularité suivante :

Recommandation régularité 1 : Recentrer les financements de la région aux aménagements de sécurité et aux équipements collectifs présentant un intérêt régional direct conformément à l'article L. 4413-3 et au 3° de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales

2.1.4 Une feuille de route en construction en matière de transition énergétique et environnementale dans la politique routière de la région

L'annexe n° 7 du plan « route de demain » esquisse une feuille de route régionale pour une transition écologique des infrastructures routières. Ce dispositif vise à favoriser une meilleure intégration des routes dans leur environnement, à réduire les nuisances sonores ainsi qu'atmosphériques et à renforcer la résilience des infrastructures face au changement climatique.

2.1.4.1 La région, chef de file de la compétence relative au climat et à la qualité de l'air

La région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file⁹⁷, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives au climat et à la qualité de l'air. À cet effet, la région a adopté un plan régional de la qualité de l'air⁹⁸. Selon la région, les données d'Airparif témoignent d'une amélioration de la qualité de l'air en Île-de-France, avec un respect des valeurs limites réglementaires pour la plupart des polluants. Toutefois, la hausse des concentrations d'ozone, liée au changement climatique, constitue une exception notable par rapport à la baisse générale constatée sur le territoire national. Cette évolution souligne, d'après la région, la nécessité de renforcer les mesures de réduction des émissions de précurseurs d'ozone, notamment les oxydes d'azote et les composés organiques volatils.

⁹⁷ Article L. 1111-9 du CGCT.

⁹⁸ Délibération n° CR 2023-010 du 30 mars 2023 relative à l'adoption du plan régional pour la qualité de l'air 2022-2028 dénommé « Un nouvel air pour l'Île-de-France ».

2.1.4.2 Des enjeux climatiques et de santé publique liés aux transports

Les transports en Île-de-France, deuxième secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (GES) de la région (29 % des émissions totales⁹⁹, dont la moitié provient de la voiture particulière), ont un impact significatif sur la qualité de l'air et contribuent également au changement climatique.

Malgré une amélioration liée à l'évolution technologique du parc automobile et à une légère diminution du trafic, les valeurs limites¹⁰⁰ pour les polluants liés aux transports (dioxyde d'azote, particules) sont toujours dépassées, notamment en zone urbaine. Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) visait une réduction de 20 % des émissions de GES liées aux transports, afin d'améliorer la qualité de l'air et d'atténuer les effets du changement climatique. Les études d'Airparif confirment, toutefois, la persistance de problèmes de pollution, en particulier lors des épisodes de pollution aux particules, de plus en plus fréquents en raison de l'abaissement des seuils de déclenchement.

Les particules fines PM_{2,5} et PM₁₀¹⁰¹ continuent de dépasser les valeurs limites recommandées par l'OMS, exposant l'intégralité de la population francilienne à un risque accru de maladies respiratoires et cardiovasculaires. Les dernières évaluations sanitaires¹⁰² estiment que la pollution de l'air est responsable d'environ 7 900 décès prématurés par an en Île-de-France.

Une zone à faibles émissions (ZFE) met en œuvre une politique de restriction de circulation différenciée selon les niveaux d'émission des véhicules, favorisant ainsi le renouvellement du parc automobile vers des modèles moins polluants. La ZFE de la Ville de Paris a été instaurée en 2017 et celle de la métropole du Grand Paris en 2019, laquelle s'étend maintenant sur 77 communes depuis le 1^{er} janvier 2025¹⁰³. La région subventionne, depuis 2017, l'achat de véhicules propres par les particuliers¹⁰⁴.

En tant que chef de file, la région est amenée à jouer un rôle important dans la lutte contre le changement climatique et l'amélioration de la qualité de l'air. Cela nécessite toutefois de définir une bonne coordination entre les différents acteurs de la politique routière, compte tenu de l'impact du secteur des transports dans l'émission de gaz à effet de serre. Or, les conditions d'une gouvernance efficace de sa politique routière ne sont pas réunies (*cf.* partie 2.2 du présent rapport).

⁹⁹ Objectifs de développement durable - Insee Dossier Île-de-France – janvier 2022.

¹⁰⁰ Des directives européennes définissent des valeurs limites à ne pas dépasser pour différents polluants (NOx, particules fines, ozone, etc.). Ces valeurs sont régulièrement revues à la baisse pour améliorer la qualité de l'air. Ces valeurs limites européennes sont intégrées dans la législation française.

¹⁰¹ Les particules PM₁₀ ont un diamètre inférieur à 10 micromètres. Elles peuvent provenir de sources naturelles (érosion du sol, feux de forêt) ou anthropiques (industries, transports, chauffage domestique). Encore plus petites, les particules PM_{2,5} ont un diamètre inférieur à 2,5 micromètres. Elles sont généralement issues de processus de combustion (véhicules, centrales thermiques) et de transformations chimiques dans l'atmosphère.

¹⁰² Source : Agence régionale de santé (ARS) - octobre 2024.

¹⁰³ Arrêté n° AP/2024/425 de la métropole du Grand Paris.

¹⁰⁴ Délibération n° CR 2017-137 et délibération n° CP 2017-481.

2.2 Une gouvernance à clarifier

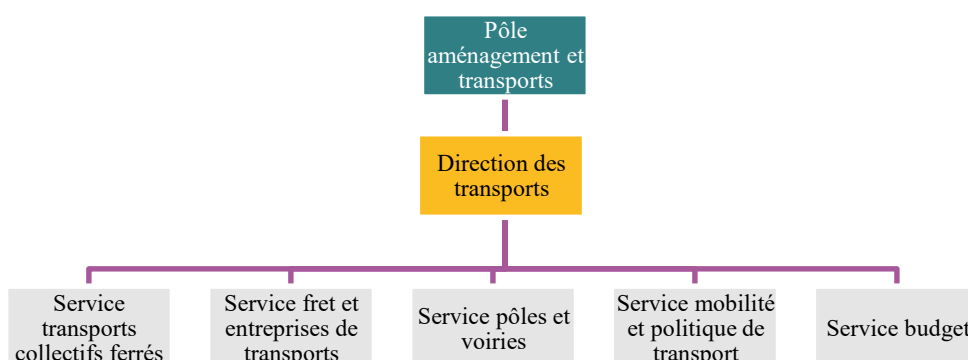
2.2.1 L'organisation de la compétence routière au sein de la région Île-de-France

Les questions de politique routière sont débattues au sein de la commission des transports et des mobilités¹⁰⁵ ainsi que l'illustrent deux procès-verbaux de la commission des transports datés du 1^{er} mars 2017¹⁰⁶ et du 11 mai 2022¹⁰⁷.

Rattaché¹⁰⁸ à la direction des transports du pôle logement, aménagement et transports, le service pôles et voiries est responsable de la gestion d'un budget annuel¹⁰⁹ de 300 M€ destiné à financer l'ensemble des opérations de transport de surface, à l'exception des transports ferroviaires. Ses missions couvrent la mise en œuvre du plan vélo régional, du plan route de demain, ainsi que la déclinaison des projets issus du CPER, tels que les bus à haut niveau de service (BHNS), les tramways, les pôles multimodaux et les gares.

L'arrêté¹¹⁰ d'organisation des services de la région indique que la direction des transports est l'interlocutrice d'Île-de-France-Mobilités (IDFM) et assure également la préparation des réunions de gouvernance des entreprises et établissements du secteur des transports où la région est représentée. Elle se compose de cinq services tel que mentionné dans l'organigramme suivant :

Organigramme n° 1 : La direction des transports de la région Île-de-France



Source : CRC, d'après l'organigramme des services de la région, mai 2023

¹⁰⁵ Site internet de la région.

¹⁰⁶ Procès-verbal de la commission des transports du mercredi 1^{er} mars 2017, sous la présidence de M. Gauducheau.

¹⁰⁷ Compte-rendu de réunion du mercredi 11 mai 2022, sous la présidence de M Laurent.

¹⁰⁸ Source : organigramme des services de la région Île-de-France, novembre 2023.

¹⁰⁹ Source : annonce d'emploi de chargé ou chargée de mission transport réf. 1140-22.

¹¹⁰ Arrêté n° 2024-208 du 11 juillet 2024.

La région explique que l'évaluation précise des ressources humaines allouées à sa politique routière est complexe en raison de l'organisation de son service pôles et voiries. Ce dernier est structuré par secteur géographique, chaque agent étant responsable d'un territoire spécifique. Selon la région, cette approche permet aux chargés de missions de mieux cerner les besoins de déplacement locaux. Hors encadrement, la région évalue ainsi à 2,5 équivalents temps plein (ETP), le temps consacré par ses chargés de mission transport à la gestion de sa politique routière.

Les chargés de mission transport¹¹¹ sont notamment chargés de représenter la collectivité dans les instances de pilotage des projets. Ils ont pour mission de négocier les conventions de financement avec les maîtres d'ouvrage, en s'assurant que les projets répondent aux besoins du territoire et sont conformes aux orientations stratégiques de la région. L'équipe des chargés de mission transport est composée au total de huit agents, affectés chacun à un département. La région a transmis un logigramme d'instruction des subventions. Aucune procédure écrite n'a été produite à l'appui de celui-ci.

2.2.2 Une gouvernance régionale de la politique routière peu formalisée, source de divergences

2.2.2.1 Des relations complexes avec les autres acteurs de la politique routière

La région indique que, contrairement aux transports en commun, dont la gouvernance est définie¹¹² et mise en œuvre par IDFM, celle des opérations routières reste floue et repose sur des réunions informelles. Les points de contact avec les départements et la direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) sont peu nombreux, se résumant à une ou deux réunions par an. Selon la région, la gouvernance des routes franciliennes est fragmentée et ne permet pas d'optimiser la gestion de ces infrastructures. Alors que la diversité des voies franciliennes fait de la route un lieu d'interactions entre de nombreux maîtres d'ouvrage et de multiples compétences, une évaluation¹¹³ du PDUIF réalisée en 2021 indiquait déjà que des marges de progrès existaient en matière de coordination entre les gestionnaires de réseau. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région rappelle qu'elle a demandé à l'État¹¹⁴, à titre expérimental, « *le transfert de la compétence d'aménager, d'entretenir, et d'exploiter les routes et portions de routes du réseau national francilien au profit d'Île-de-France Mobilités* » (cf. partie 2.2.2.2). La région avance que ce transfert serait source d'amélioration de la gouvernance, sans qu'aucune étude préalable ne viennent toutefois confirmer cette position.

¹¹¹ Source : annonce d'emploi de chargé ou chargée de mission transport réf. 1140-22.

¹¹² Article R. 1241-2 du code des transports.

¹¹³ Évaluation du PDUIF, partie 2, bilan des actions, défi voirie, 2021.

¹¹⁴ Proposition n° 17 de la saisine de l'État pour un choc de décentralisation en Île-de-France (septembre 2023)

Les relations qu'entretient la région notamment avec la DIRIF et la Ville de Paris comportent parfois des divergences d'appréciation. La région estime, par exemple, que l'objectif du développement des liaisons cyclables sur les routes nationales n'est pas pleinement partagé par la DIRIF. Par ailleurs et selon la région, malgré les engagements pris dans les CPER, la création de voies réservées progresse lentement. La région dresse le constat que l'absence d'une instance de coordination officielle entre les différents gestionnaires de réseau aggrave cette situation.

Cette gestion des voies réservées, notamment en période de grands événements ou lors de travaux, a fait l'objet de discussions entre la région et la DIRIF. La présidente du conseil régional a adressé un courrier¹¹⁵ au préfet de région en mars 2023 et un autre¹¹⁶ en avril 2023 afin de réclamer l'organisation d'une consultation avec les maires concernés. En effet, la région, tout en indiquant soutenir le développement des voies réservées aux bus et au covoiturage, estime que certaines conditions préalables doivent être réunies. En réponse¹¹⁷, le préfet de région précise dans un courrier qu'une concertation supplémentaire avec les maires sera organisée, comme souhaité par la région. Selon la région, la DIRIF a élaboré un schéma directeur prévoyant de nouvelles voies réservées en Île-de-France ; la région précise qu'elle pourrait contribuer à leur financement, sous réserve d'une évaluation détaillée de chaque projet. Une concertation avec les communes est en cours avant la finalisation du schéma. Les détails des projets devraient être présentés à une commission permanente et une convention d'études pourrait être signée en 2025.

Dans la suite des travaux issus de la consultation internationale sur les routes du futur du grand Paris¹¹⁸, le conseil régional a autorisé sa présidente à signer en 2020 une convention de travail avec la Ville de Paris afin d'améliorer les connaissances sur les usages du boulevard périphérique parisien¹¹⁹. Cette convention avait pour finalité de lister et définir les données à acquérir et les études à mener concernant le boulevard périphérique. Ces études devaient permettre de mieux comprendre le rôle joué par ce boulevard dans la mobilité francilienne, de tester des instruments de mesure innovants nécessaires à la mise en œuvre des politiques de mobilité des années à venir, d'affiner la connaissance sur les nuisances engendrées par la circulation automobile sur cette infrastructure et de mesurer l'impact des décisions adoptées pour la transformer.

¹¹⁵ Courrier du 6 mars 2023, réf. : D23-CRIDF-000291.

¹¹⁶ Courrier du 14 avril 2023.

¹¹⁷ Courrier du 28 avril 2023, réf. : 2023-813.

¹¹⁸ APUR, les routes du Futur du Grand Paris - [Synthèse](#) des propositions des 4 équipes de la consultation internationale, avril 2019.

¹¹⁹ Rapport n° CP 2020-076.

Lors d'une consultation publique organisée en 2021¹²⁰, la présidente du conseil régional a sollicité l'avis des Franciliens concernant l'avenir du boulevard périphérique. Selon la région, les données recueillies révèlent que 90,2 % des 80 000 répondants se sont prononcés contre la suppression d'une voie de circulation. En avril 2023, la présidente du conseil régional a également adressé¹²¹ à la maire de Paris une contribution à la participation du public par voie électronique (PPVE) pour lui faire part de ses inquiétudes concernant la pérennisation d'une voie réservée sur le boulevard périphérique. Enfin, en septembre 2024, la région a contesté¹²² la décision de la Ville de Paris de supprimer une voie à la circulation générale pour la réserver au covoiturage, estimant que cette décision risquait de « *provoquer des effets de congestion sur l'ensemble du territoire de l'Île-de-France.* »

En octobre 2024, la Ville de Paris a décidé¹²³ d'abaisser la vitesse sur le boulevard périphérique de 70 km/heure à 50 km/heure dans l'optique de lutter contre le bruit et la pollution de l'air. Chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives au climat, à la qualité de l'air et à l'énergie¹²⁴, la région a exprimé des réserves sur la décision prise. Lors de sa séance plénière du 11 septembre 2024, le conseil régional a notamment adopté une motion¹²⁵ s'opposant à l'abaissement de la vitesse maximale sur le boulevard périphérique et en faveur d'une réduction des nuisances sonores par la pose d'enrobés phoniques neufs. Sur son site internet¹²⁶, elle précise avoir décidé de confier à l'IPR un baromètre mensuel du périphérique qu'il a mis en place¹²⁷. Réalisé en collaboration avec Bruitparif et Airparif, ce baromètre vise à mesurer les effets de ces nouvelles mesures sur la qualité de l'air, le niveau sonore et la fluidité du trafic. Le suivi du périphérique est donc assuré parallèlement par deux entités, la Ville de Paris et l'IPR, l'observatoire de ce dernier incluant un éventail plus large d'indicateurs. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région insiste sur la complémentarité de ces deux baromètres qui retiennent des périodicités et des indicateurs différents, sans toutefois documenter cette affirmation.

Au total, ces divergences de vues complexifient la coordination de la politique routière. Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, la région souligne que « *le législateur a décidé de morceler la compétence routière* » et « *[qu'elle] ne peut que regretter cette situation qui aboutit in fine à un manque de cohérence globale.* » En conséquence, la chambre ne peut qu'inviter la région à formaliser davantage les relations qu'elle entretient avec les gestionnaires de réseaux afin d'améliorer la cohérence et la traçabilité des décisions et des orientations en matière de politique routière.

¹²⁰ [Site internet de la région](#) – publication du 1^{er} décembre 2021.

¹²¹ Courrier du 19 avril 2023, réf. : D23-CRIDF-000923.

¹²² [Site internet de la région](#) – publication du 30 septembre 2024.

¹²³ [Site internet de la Ville de Paris](#) – publication du 4 octobre 2024.

¹²⁴ Article L. 1111-9 du CGCT.

¹²⁵ Motion contre le projet d'abaissement de la vitesse maximale sur le boulevard périphérique et pour une réduction efficace des nuisances sonores par la pose d'enrobés phoniques neufs, adoptée à la séance plénière du 11 septembre 2024.

¹²⁶ [Site internet de la région](#) – publication du 30 septembre 2024.

¹²⁷ IPR, [baromètre](#) du périphérique parisien.

2.2.2.2 Le souhait de la région d'un transfert de la compétence routière de l'État à IDFM

En 2016 lors du lancement de son premier plan routier¹²⁸, la région soulignait que la coordination des acteurs en matière de politique routière restait à renforcer et que les initiatives visant à améliorer la fluidité du trafic étaient parfois limitées par le partage des compétences. Elle proposait donc de jouer un rôle de coordination pour favoriser une gestion plus efficace du réseau routier régional, en associant l'ensemble des partenaires concernés et en premier lieu l'État et les départements. En 2017, lors de la définition du RRIR, la région Île-de-France avait réaffirmé sa volonté de tenir un rôle de « *stratège* » dans la définition et la mise en œuvre de la politique routière régionale¹²⁹.

Tirant argument du rapport¹³⁰ de la Cour des comptes qui mettait en évidence les limites de la gestion actuelle du réseau francilien, la région considère que le transfert de la gestion du réseau routier national à IDFM serait une solution pour améliorer la cohérence et l'efficacité de l'ensemble du réseau, compte tenu de la composition de son conseil d'administration qui comprend¹³¹ les gestionnaires de voirie et notamment la Ville de Paris et les sept départements franciliens.

Conformément au CGCT¹³², un conseil régional a la possibilité de présenter des propositions tendant à modifier ou adapter des dispositions législatives ou réglementaires en vigueur concernant notamment les compétences exercées par la région. Dans ce cadre, la région a adopté¹³³ le 20 septembre 2023 « une saisine de l'État pour un choc de décentralisation en Île-de-France ». La région demande à l'État de décentraliser au niveau régional 45 nouvelles compétences. La proposition n° 17 vise à transférer la compétence routière de l'État sur les routes nationales et les autoroutes non-concédées à IDFM. Elle précise que la liste des routes et portions de routes sollicitées fera l'objet d'un échange avec les départements et l'État. La région fait valoir que le réseau routier national en Île-de-France est une composante d'un réseau de transports plus large et vaste, dans lequel s'imbriquent les usages dans une approche multimodale.

Selon la région, le transfert de la compétence routière à IDFM permettrait de construire des synergies avec son réseau de transports publics. En confiant à une seule autorité la gestion de tous les modes de transport y compris une partie du réseau routier, la région estime qu'IDFM pourrait mettre en œuvre une politique de mobilité plus cohérente, favorisant les transports en commun et réduisant la dépendance à la voiture individuelle dans le cadre des objectifs prévus dans le plan des mobilités (- 15 % de déplacements en voiture individuelle et en deux roues motorisées à l'horizon 2030).

¹²⁸ Rapport n° CR 134-16.

¹²⁹ Rapport n° CR 2017-54.

¹³⁰ [Cour des comptes](#), *L'entretien des routes nationales et départementales*, rapport public thématique, mars 2022.

¹³¹ [Conseil](#) d'administration d'IDFM.

¹³² Article L. 4221-1 du CGCT.

¹³³ Région Île-de-France, *Saisine de l'État pour un choc de décentralisation en Île-de-France*, septembre 2023.

Une circulaire¹³⁴ précise les modalités de suivi des propositions et de différenciation de la part des collectivités territoriales. Elle rappelle que les propositions des collectivités territoriales et leurs suites sont recensées dans un rapport annuel qui est rendu public et précise que la réponse à apporter aux collectivités territoriales doit intervenir dans un délai raisonnable. La Première ministre a répondu par un courrier¹³⁵ de janvier 2024. Elle y indique que les propositions de la région ont été transmises au ministre délégué chargé des collectivités territoriales et de la ruralité, afin qu'il procède à leur examen et qu'il rende compte au secrétariat général du Gouvernement des suites à donner.

Cette demande de transfert des routes nationales à IDFM de la part de la région ne comporte aucun volet spécifique en matière de ressources, se contentant de rappeler que le financement d'un transfert de compétence est juridiquement accompagné des ressources correspondantes¹³⁶. Dans un document annexé au rapport¹³⁷ relatif au « choc de décentralisation », le conseil économique, social et environnemental régional (CESER)¹³⁸ suggère la réalisation d'études d'impact pour chacune des nouvelles compétences transférées ou déléguées, afin d'apprécier les conséquences de ces propositions. Tout en rappelant son attachement à une meilleure articulation entre les politiques publiques régionales, le CESER manifeste notamment son inquiétude sur les faibles marges budgétaires de la région.

S'agissant des impacts pour la région du transfert envisagé, la région a adressé à la chambre une étude réalisée par IDFM. Cette étude pointe notamment les risques budgétaires et financiers liés à ce transfert. Elle souligne la nécessité d'évaluer précisément les besoins financiers liés au transfert de la compétence routière vers IDFM. L'étude met en exergue l'importance de la mise en place d'un modèle de financement pérenne reposant par exemple sur la monétisation¹³⁹ du trafic ou la perception d'impôts et taxes, pour couvrir les coûts croissants liés à l'entretien, l'exploitation et le développement du réseau routier. IDFM estime à environ 130 M€ par an les besoins pour l'entretien et l'exploitation, et entre 60 et 80 M€ pour les aménagements routiers. Or, la région Île-de-France est le principal contributeur financier d'IDFM avec 51 % des concours publics¹⁴⁰ ; elle lui a versé en 2023 une dotation de fonctionnement de 679,75 M€¹⁴¹. Les risques financiers pour la région du transfert des routes nationales à IDFM ne sont pas évalués à ce jour. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région précise que « *l'impact financier d'un transfert du réseau national ne peut être réalisé unilatéralement par la région mais doit se faire avec l'État qui dispose des données sur son patrimoine et son exploitation.* » La chambre rappelle qu'à ce jour, ce travail entre l'État et la région n'a pas été réalisé.

¹³⁴ Circulaire du Premier ministre n° 6390-SG du 13 janvier 2023 relative au suivi des propositions de différenciation et d'adaptation par les collectivités territoriales.

¹³⁵ Courrier du 8 janvier 2024 de Mme Élisabeth Borne, Première ministre.

¹³⁶ Article L 1614-1 du CGCT.

¹³⁷ Rapport n° CR 2023-039.

¹³⁸ Le CESER est une assemblée consultative placée auprès du conseil régional et de son président.

¹³⁹ L'étude cite des exemples de systèmes de péage, tels que Viapass en Belgique, le péage urbain de Londres, ou encore ceux de Dubaï et New York.

¹⁴⁰ Article R. 1241-46 du code des transports.

¹⁴¹ Compte financier unique (CFU) de 2023.

La loi « 3DS »¹⁴² (différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification de l'action publique locale) a transféré certaines compétences routières de l'État aux départements. Le décret¹⁴³ du 15 juin 2024 précise les modalités et la date de transfert définitif de ces compétences routières. La demande de la région Île-de-France nécessite donc d'être replacée dans ce nouveau contexte et réexaminée à la lumière des compétences routières désormais confiées aux départements, dont notamment celui de la Seine-et-Marne. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région affirme que « *ce transfert limité ne remet pas en cause la réflexion* » sur l'évolution possible de la gouvernance de la politique routière en Île-de-France.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La collectivité régionale exerce une compétence hybride et indirecte en matière de politique routière en Île-de-France. Dans la mesure où elle n'est pas gestionnaire de voirie, la région n'apporte qu'un soutien financier aux collectivités sollicitant auprès d'elle des subventions.

Ses interventions croisées avec l'État et d'autres acteurs du territoire rendent donc difficile la lisibilité de cette politique, qui ne respecte pas toujours les exigences de la loi NOTRe.

La gouvernance régionale de la route peu formalisée est source de divergences. Pour y remédier, la région a proposé de confier à Île-de-France Mobilités (IDFM) une gouvernance globale de la mobilité francilienne en demandant que les routes nationales soient transférées à cet établissement public local. L'impact financier d'un tel transfert n'est toutefois pas à ce jour déterminé et à rebours des orientations législatives de la loi « 3DS » et de ses développements réglementaires avec le transfert de certaines routes nationales aux départements franciliens.

¹⁴² Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

¹⁴³ Décret n° 2024-544 du 15 juin 2024 relatif à la date et aux modalités de transfert définitif à certains départements et métropoles des services ou parties de service de l'État exerçant les compétences de l'État en matière routière qui leur sont transférées.

3 LE FINANCEMENT DE LA POLITIQUE ROUTIÈRE RÉGIONALE

3.1 La politique routière, une part modeste et en diminution dans les comptes de la région

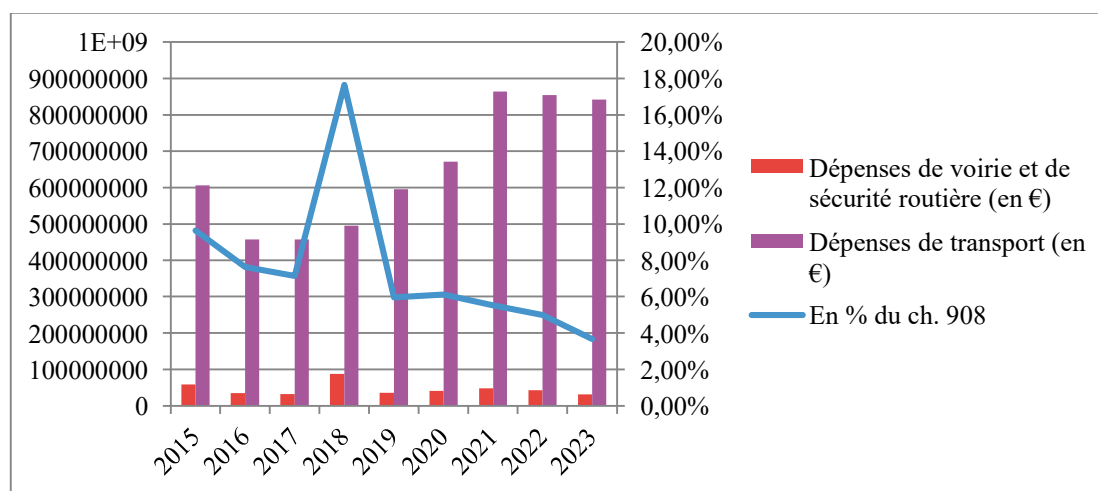
3.1.1 La politique routière, une composante accessoire de la politique en matière de transport

Le budget et les comptes de la région Île-de-France sont votés par fonction, chacune correspondant à un domaine d'intervention spécifique. Cette répartition permet d'individualiser clairement les priorités régionales et d'évaluer l'allocation des ressources financières dans différents secteurs clés.

Au regard des comptes de la région, le poids de la politique routière est modeste. Sur la période 2015-2023, il représente 2,46 % (411,22 M€) des dépenses d'investissement totales cumulées (16,74 Md€) et 7,04 % des dépenses d'investissement relatives à la politique régionale en matière de transport¹⁴⁴ (5,84 Md€).

Alors qu'en 2015, 9,65 % des dépenses d'investissement en matière de transport étaient consacrées à la voirie et à la sécurité routière (58,53 M€ sur 606,57 M€), cette part n'est plus que de 3,67 % en 2023 (30,90 M€ sur 842,04 M€). Ce recul s'est accompagné d'une hausse des investissements ferroviaires, qui ont représenté plus de 84 % des dépenses d'investissement dans le domaine des transports en 2023. Ce choix stratégique de la région traduit sa volonté de privilégier les transports collectifs et durables. En effet, alors que les dépenses de la région liées à la politique du transport ont progressé de 4,19 % entre 2019 et 2023, celles relatives aux routes et voiries ont diminué de 7,68 % sur la même période comme l'illustre le graphique suivant :

Graphique n° 2 : Le poids financier de la politique routière de la région dans sa politique transport



Source : CRC, d'après les comptes administratifs et le CFU de la région (chapitre 908 – section d'investissement)

¹⁴⁴ Instructions budgétaires et comptables M71 et M57, chapitre 908.

Les dépenses d'investissement mandatées par la région en faveur de la voirie et de la sécurité routière ont représenté une moyenne de 45,69 M€ par an. Les dépenses consacrées à la voirie ont représenté 91,81 % (377,54 M€ sur 411,29 M€) et celles consacrées à la sécurité routière 8,19 % (33,68 M€ sur 411,29 M€) comme le détaille le tableau suivant :

Tableau n° 5 : Dépenses d'investissement « routes et voiries » mandatées (€)

<i>Année</i>	<i>Voirie nationale</i>	<i>Voirie départementale</i>	<i>Voirie communale</i>	<i>Sécurité routière</i>	<i>Total</i>
2015	29 821 127	18 550 616	0	10 163 488	58 535 232
2016	27 823 118	3 395 781	0	3 704 850	34 923 750
2017	20 647 446	9 334 507	0	2 630 653	32 612 606
2018	65 338 306	17 890 379	0	4 191 826	87 420 512
2019	23 669 274	10 457 347	0	1 391 582	35 518 204
2020	23 733 261	11 878 968	0	5 401 000	41 013 229
2021	32 791 927	11 294 153€	357 349	3 207 669€	47 651 099
2022	34 916 849	5 813 027	363 749	1 561 158	42 654 784
2023	16 447 785	11 704 240	1 312 234	1 436 176	30 900 436
Total	275 189 093	100 319 018	2 033 332	33 688 402	411 229 852

Source : comptes administratifs et compte financier unique (CFU) 2023 de la région

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région explique le recul des dépenses d'investissement en faveur des routes et des voiries par une capacité moindre des gestionnaires de voiries à solliciter des financements régionaux pour leurs besoins. La chambre relève qu'une politique publique vise à atteindre des objectifs définis stratégiquement, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

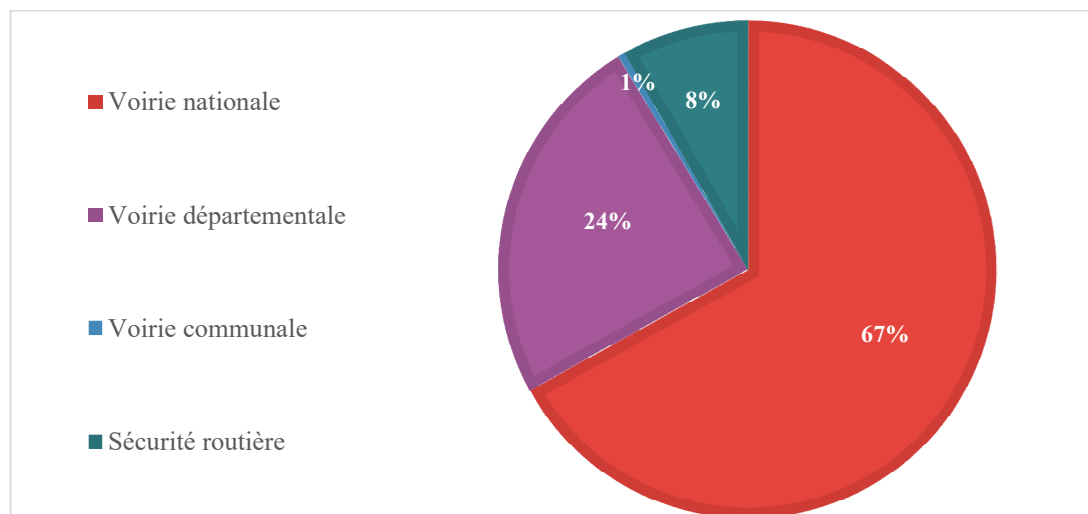
Si le CGCT¹⁴⁵ reconnaît à la région une compétence en matière de sécurité routière, les données financières montrent une diminution au cours de la période 2019-2023. Les dépenses consacrées à ce domaine ont connu une forte baisse, passant de 10,16 M€ en 2015 à 1,43 M€ en 2023, soit une diminution de 85 %. Cette tendance à la baisse interroge sur la priorité accordée à cette thématique par la collectivité régionale, à rebours des ambitions affichées dans ce domaine dans l'annexe 8 du plan « route de demain »¹⁴⁶.

Les dépenses d'investissement sont influencées par les plans routiers régionaux (2018) et les cycles d'investissement des gestionnaires de voirie.

Entre 2015 et 2023, l'exécution des CPER a orienté les dépenses régionales vers la voirie nationale (67 % des dépenses mandatées sur la période). À titre d'exemple et selon le bilan dressé par la région dans son compte financier unique pour 2023, cette dernière a mandaté 160,4 M€ au titre du CPER 2015-2020 pour des opérations d'optimisation du réseau routier. Les voies départementales ont également bénéficié de financements régionaux (24 % des dépenses mandatées sur la période), tout comme la sécurité routière (8 %). Les dépenses pour la voirie communale, bien que modestes (0,19 %), ont montré une tendance à la hausse.

¹⁴⁵ Article L. 4413-3 du CGCT.

¹⁴⁶ Rapport n° CR 2022-021.

Graphique n° 3 : Dépenses d'investissement de la région en faveur de la voirie (2015 – 2023)

Source : CRC, d'après les comptes administratifs de la région

Le budget primitif 2024 de la région prévoyait un montant de 71,82 M€ destiné à financer les investissements en voirie, soit plus du double du réalisé de l'exercice précédent.

Dans le cadre de la contradiction, la chambre avait demandé à la région d'actualiser les tableaux financiers avec les données de l'exercice 2024. La région n'a pas satisfait à cette sollicitation, arguant que son compte financier unique (CFU) n'était pas encore approuvé au moment de sa réponse. La chambre relève qu'au mois de mars 2025, la région devrait être en mesure de produire les données de son CFU, celui-ci devant être voté en juin 2025.

3.1.2 Une politique routière régionale intégralement financée par le produit des amendes de police

La région Île-de-France et IDFM bénéficient du produit des amendes des radars automatiques et de police¹⁴⁷, respectivement de 25 % et 50 % des sommes concernées. Entre 2015 et 2023, le produit de ces amendes a représenté pour la région une recette de 604,88 M€¹⁴⁸. Il s'agit d'une recette affectée ; les sommes perçues sont utilisées pour le financement de certaines opérations¹⁴⁹ et notamment en faveur de la circulation routière. Depuis 2020¹⁵⁰, le produit des amendes a été affecté comme suit par la région :

¹⁴⁷ Article R. 4414-1 du CGCT et décret n° 2020-1007 du 6 août 2020 relatif à Île-de-France Mobilités.

¹⁴⁸ Source : comptes administratifs et compte financier unique de la région.

¹⁴⁹ Prévues à l'article R. 2334-12 du CGCT.

¹⁵⁰ De 2015 à 2019, l'annexe C9 (état des recettes grevées d'une affectation spéciale) n'est pas renseignée par la région, s'agissant des amendes de police.

Tableau n° 6 : Affectation du produit de la recette des amendes de police (en €)

	2020	2021	2022	2023
Amendes de police	69 388 057	69 388 057	69 388 057	69 388 057
Services communs transports	319 700	0	0	0
Transport ferroviaire régional de voyageurs	11 834 578	20 248 838	18 397 708	30 987 621
Total transports ferroviaires	12 154 278	20 248 838	18 397 708	30 987 621
Voirie nationale	23 733 261	32 791 927	34 916 849	16 447 785
Voirie départementale	11 878 968	11 294 153	5 813 027	11 704 240
Voirie communale	0	357 350	363 750	1 312 234
Sécurité routière	5 401 000	3 207 670	1 561 159	1 436 177
Total voiries et sécurité	41 013 229	47 651 100	42 654 785	30 900 436
Autres actions	16 220 550	1 488 119	8 335 565	7 500 000

Source : comptes administratifs et compte financier unique 2023 de la région

Les dépenses consacrées à la voirie et à la sécurité routière sont intégralement financées par le produit des amendes de police. Celui-ci est resté stable entre 2020 et 2023 (69,38 M€ par an). Cependant, sa répartition a évolué en cohérence avec les choix d'investissement de la région. La part allouée au domaine routier a diminué (44,53 % en 2023 contre 59,11 % en 2020), tandis que celle affectée au transport ferroviaire a augmenté (44,66 % en 2023 contre 17,52 % en 2020). La région a indiqué ne pas disposer d'autre source de financement.

3.1.3 Des projets routiers variés cofinancés par la région

Le financement conjoint de l'État et de la région prévu dans les CPER vise à améliorer les dessertes locales, faciliter les déplacements interurbains et réduire la congestion. Les projets cofinancés sont de différentes natures : déviation et contournements (par exemple : déviation de Boissy-Saint-Léger, A104 : contournement est de Roissy), aménagements de carrefours (par exemple : RN36, RN12), modernisation d'axes existants (par exemple : RN104, RN118) et création de nouvelles infrastructures (par exemple : A4/A86 : pont de Nogent).

Dans le cadre de son plan « anti-bouchons » et de son plan « route de demain », la région a financé et finance des projets routiers tels que le contournement de communes (par exemple : Melun, Guignes, Montereau et Voulx en Seine-et-Marne), des aménagements de carrefour (par exemple : RN2 / RD 401, A104 / RD10), des liaisons (par exemple : liaisons sud de Chelles, voie nouvelle départementale à Sartrouville et Montesson dans les Yvelines, RD30 / RD190, A13 / RD28) et des études de contournement. Les projets financés répondent à différents enjeux tels que l'amélioration de la fluidité du trafic, le développement de nouvelles liaisons et le désenclavement de certaines zones.

Sur l'ensemble de la période sous revue, les opérations sont réparties sur sept départements de l'Île- de- France, comme le montre le tableau suivant :

Tableau n° 7 : Financements prévus par la région lors de l'adoption du « plan anti-bouchons » et du « plan route de demain »

Département	« Plan anti-bouchons »		« Plan route de demain »	
	Nombre d'opérations	Montants prévus par la région (M€)	Nombre d'opérations	Montants prévus par la région (M€)
Paris	1	0,5	-	-
Seine-et-Marne	9	34,9	10	52,9
Yvelines	6	33,2	6	50,4
Essonne	6	32,5	10	36,1
Hauts-de-Seine	3	7,4	6	41,8
Hauts-de-Seine / Seine-Saint-Denis	2	12,4	-	-
Seine-Saint-Denis	4	9,9	2	11,5
Val-de-Marne	3	11,1	3	10,5
Val-d'Oise	6	50,1	4	17,7
Total	40	192	41	220,9

Source : délibérations du conseil régional

Les montants retenus pour chaque opération varient de quelques milliers à plusieurs millions d'euros. Le taux de participation de la région est majoritairement de 50 % mais peut être moindre (15 % ou 30 %) en fonction des projets.

Si, en réponse aux observations provisoires de la chambre, la région s'appuie sur la notion d'intérêt régional pour justifier le financement de ces opérations, elle n'a pas été en mesure d'objectiver davantage cette notion.

Le détail des projets cofinancés par la région figure aux annexes 8 à 10 du présent rapport.

3.2 Des dépenses en faveur de la voirie soumises aux aléas des contractualisations

3.2.1 Les données de la communication financière de la région

Dans le cadre de sa politique routière, la région Île-de-France affiche un montant total de 1,02 Md€ (2015-2027) consacré au financement du réseau routier, celui-ci s'articulant autour de deux dispositifs :

- les CPER entre 2015-2027 : les contrats indiquent que la région a alloué un montant de 203,78 M€ pour la période 2015-2020 et un montant de 231,60 M€ pour la période 2021-2027 ;

- le plan « anti-bouchons et pour changer la route » et le plan « route de demain » dotés respectivement, selon la région, d'un budget de 250 M€¹⁵¹ et 335 M€¹⁵² (dont 220 M€ consacrés à un programme d'investissement construit après échange avec les maîtres d'ouvrage).

3.2.2 Le paradigme des financements croisés

La politique routière de la région obéit à un principe de financements croisés qui irrigue tous les niveaux d'administration : État, région départements, établissements publics territoriaux et communes.

La pratique des cofinancements engendre une complexité accrue pour les gestionnaires de voirie qui peuvent peiner à mobiliser les moyens humains et financiers suffisants. L'article L. 1111-10 du CGCT prévoit ainsi que toute collectivité ou tout groupement de collectivités, maître d'ouvrage d'une opération d'investissement, doit assurer une participation minimale au financement de ce projet fixée à 20 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques à ce projet. La région regrette que cette disposition s'impose également aux opérations de sécurité routière. Elle a présenté un exemple¹⁵³ comme une illustration des contraintes liées au respect de cette disposition du CGCT. Ainsi, dans cet exemple, l'un des financeurs indique ne pas être en mesure de participer à la hauteur minimale de 20 % prévue par le CGCT, ce qui a pour effet de reporter la réalisation du projet.

Cette superposition des financements permet de mutualiser les efforts et de mobiliser des moyens plus importants pour la réalisation de projets d'envergure. Néanmoins, cette pluralité des sources de financement et les mécanismes complexes de répartition des coûts sont susceptibles de rendre difficile la compréhension pour les acteurs locaux, les citoyens et même pour les décideurs eux-mêmes, comme le soulignait la Cour des comptes¹⁵⁴.

¹⁵¹ [Site internet de la région](#), publication du 6 mars 2018.

¹⁵² [Site internet de la région](#), publication du 18 mai 2022.

¹⁵³ Compte-rendu de la réunion du 7 avril 2023 de préparation du COPIL du 12 avril 2023 et compte-rendu de la réunion du COPIL du 12 avril 2023 (passage à niveau 8 à Saint-Pierre-lès-Nemours).

¹⁵⁴ Cour des comptes, *L'entretien des routes nationales et départementales*, [rapport](#) public thématique, mars 2022, p. 27.

3.2.3 Les autorisations de programme votées par la région : des décisions d'affectation à mieux prioriser

Les autorisations de programme¹⁵⁵ (AP) constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements. Elles demeurent valables sans limitation de durée jusqu'à ce qu'il soit procédé à leur annulation. Elles peuvent être révisées. Le règlement budgétaire et financier¹⁵⁶ de la région précise que les autorisations de programme votées au budget et ventilées par programme doivent être affectées avant le 31 décembre de l'année de leur vote. La région précise qu'elle a affecté 830,94 M€ d'AP sur les routes entre 2015 et 2023. Elle indique également que « *les affectations sont liées aux besoins des maîtres d'ouvrages* » et que leur évolution est fonction de l'avancement des opérations ainsi que de leurs capacités techniques et financières. Les besoins des maîtres d'ouvrage peuvent ainsi varier en cours de projet, en fonction de contraintes techniques, financières ou réglementaires imprévues. Les capacités des maîtres d'ouvrage à mener à bien leurs projets peuvent fluctuer, impactant ainsi le rythme de leurs dépenses et par conséquent celles de la région. En effet, les projets n'ont vocation à être financés que s'ils sont exprimés par le maître d'ouvrage d'une part, et qu'ils se réalisent effectivement, d'autre part. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région indique que « *toutes les opérations de transports y compris les routes sont intégrées dans la programmation pluriannuelle de la région* ». Toutefois, elle n'a pas été en mesure de produire à la chambre de plan pluriannuel d'investissement (PPI). Une programmation prévisionnelle des besoins d'investissements d'intérêt régional serait pourtant de nature à éclairer la prise de décision et à prioriser de manière plus efficace les projets routiers dans le cadre des compétences routières que confie la loi à la région. Le détail des autorisations de programme affectées figure dans le tableau suivant :

Tableau n° 8 : Autorisations de programme affectées par le conseil régional (2015 – 2023)

<i>En €</i>	CPER	Plan anti bouchon et pour changer la route	Plan route de demain	Sécurité routière	Autre ¹⁵⁷	Total
2015				12 087 500	92 454 348	104 541 848
2016				12 151 745	92 673 882	104 825 627
2017	6 600 000	56 418 994		5 304 420	28 419 170	96 742 584
2018	31 490 015	39 487 424		3 650 134	11 278 087	85 905 660
2019	42 818 815	21 846 585		5 973 196	1 407 046	72 045 642
2020	15 392 485	57 687 818		3 176 150	8 764 800	85 021 253

¹⁵⁵ Article L. 4312-4 du CGCT.

¹⁵⁶ Rapport n° CR n° 2022-078.

¹⁵⁷ Ce tableau a été conçu à partir des données communiquées par la région et les intitulés mentionnés par la région pour la procédure du dossier. La colonne « autre » renvoie pour l'essentiel à des « *projets de partage de voirie intégrant un transport en commun en site propre* » ou des « *aménagements de voirie nationale* » en particulier en 2015 et 2016 et à partir de 2017 à des actions relevant de « *l'intégration environnementale des infrastructures routières nationales* » (comme les enrobés phoniques) ou en encore de « *de l'électromobilité, soutien au développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE)* ».

En €	CPER	Plan anti bouchon et pour changer la route	Plan route de demain	Sécurité routière	Autre ¹⁵⁷	Total
2021	33 250 000	10 823 000		7 122 083	5 880 477	57 075 560
2022	30 220 670	286 049	51 462 458	17 806 410	3 231 222	103 006 809
2023	24 566 445	0	82 908 006	3 010 362	11 299 744	121 784 557
Total	184 338 430	186 549 869	134 370 464	70 282 000	255 408 777	830 949 539

Source : CRC, d'après les données financières de la région issues du logiciel de la direction des transports¹⁵⁸

Un bilan¹⁵⁹ du plan « anti-bouchons » (2017-2021) a été dressé en 2022. La région y indique que le montant affecté (185,24 M€) est inférieur aux prévisions. Selon la région, cette situation résulte du fait que le programme a été tributaire de la réalisation effective des travaux par les maîtres d'ouvrage. Ainsi, certaines opérations ont connu des difficultés¹⁶⁰ à l'image de l'avenue du Parisis (Val-d'Oise), pour laquelle la déclaration d'utilité publique a été annulée¹⁶¹ après le vote du plan qui prévoyait une subvention régionale de 39,9 M€. Ces contraintes rendent nécessaire un suivi régulier des projets et une méthode précise alors que les relations de la région avec les maîtres d'ouvrages sont essentiellement de nature informelle (*cf.* partie 2). Conformément au règlement budgétaire et financier de la région, les subventions peuvent être caduques si certaines conditions ne sont pas respectées. Des tableaux de bord sont produits régulièrement pour suivre les échéances et des courriers d'alerte sont envoyés aux bénéficiaires. La région souligne, également, que les risques de caducité sont, rappelés dans le cadre des réunions informelles organisées avec les maîtres d'ouvrage. Selon la région, les outils utilisés ne permettent pas de réaliser une analyse rétrospective des opérations.

La région a produit un bilan pour la période sous revue. Dans le cadre du plan « anti-bouchons » et à titre d'exemples, la région a ainsi affecté un montant de 44,87 M€ d'autorisations de programme (14 opérations) en direction du département de la Seine-et-Marne et 52,78 M€ (9 opérations) pour le plan « route de demain », comme précisé dans le tableau suivant :

Tableau n° 9 : Bilan de la réalisation du plan anti-bouchons et du plan route de demain pour le département de la Seine-et-Marne

Plan anti bouchons (2017-2021)			Plan route de demain (2022-2027)		
AP affectée	AP engagées	Taux d'engagement	AP affectée	AP engagées	Taux d'engagement
44 870 000 €	20 990 000 €	46,78 %	52 780 000 €	9 395 000 €	18 %

Source : données financières de la région issues du logiciel de la direction des transports

¹⁵⁸ La chambre précise que ces données ont été communiquées par la région ; par ailleurs, la région n'a pas été en mesure de préciser le total des mandats émis pour les différents plans routiers.

¹⁵⁹ Rapport n° CR 2022-21

¹⁶⁰ [Site internet](#) du département du Val-d'Oise.

¹⁶¹ [Décision](#) de la Cour administrative d'appel de Versailles du 12 juillet 2022.

S'agissant du département des Yvelines, les autorisations de programme affectées ont été respectivement de 35,82 M€ (9 opérations) et de 50,35 M€ (9 opérations). Le bilan de leur niveau d'engagements figure dans le tableau suivant :

Tableau n° 10 : Bilan de la réalisation du plan anti-bouchons et du plan route de demain pour le département des Yvelines

Plan anti bouchons (2017-2021)			Plan route de demain (2022-2027)		
AP affectée	AP engagées ¹⁶²	Taux d'engagement	AP affectée	AP engagées	Taux d'engagement
35 819 999 €	35 821 650 €	100 %	50 350 000 €	2 250 000 €	4 %

Source : données financières de la région issues du logiciel de la direction des transports

En novembre 2024, les autorisations de programme affectées par la région pour l'année 2024 s'élevaient à 49,46 M€. La région avait précisé que ce montant était susceptible d'être revu à la hausse en fonction des décisions des commissions permanentes de novembre et décembre 2024. La commission permanente du 15 novembre 2024 a ainsi affecté¹⁶³ huit autorisations de programme pour un montant total de 85,48 M€, destinés à financer des projets routiers variés allant de la mise en place d'une solution de stationnement intelligente par une commune (26 400 €) à des aménagements routiers comme le projet relatif à la RN406, desserte du port de Bonneuil-sur-Marne (33,10 M€).

Cette « logique de guichet » ne permet pas une réalisation optimale de la politique routière et un niveau satisfaisant de la réalisation des engagements. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région souligne que « *seules les opérations de sécurité routière et d'innovation répondent à des logiques de guichet* » et que les autres opérations relèvent soit du CPER, soit du plan « route de demain ».

¹⁶² La somme des engagements de la région excède de 1650 € la limite supérieure des dépenses pouvant être engagées au titre de l'AP, ce qui contrevient aux règles budgétaires.

¹⁶³ Rapport n° CP 2024-294.

3.3 Un suivi de la politique routière à améliorer

3.3.1 Une connaissance parcellaire de la qualité de service des gestionnaires de réseau

Afin d'assurer le suivi de l'évolution de la qualité de service du réseau routier d'intérêt régional, la région demande¹⁶⁴, dans ses conventions, aux gestionnaires de réseau de préciser les moyens mobilisés et les résultats relevés pour répondre aux objectifs de qualité de service pour les thématiques déclinées dans le contrat de mise en œuvre du plan « anti-bouchons et pour changer la route » et du plan « route de demain », au moins une fois par an. Ces conventions stipulent que la région est susceptible de suspendre les versements de subvention en cas de non-respect de ces engagements ou si la qualité de service du RRIR ne s'améliore pas sur le territoire concerné. En parallèle, elle se réserve le droit de faire réaliser un audit du RRIR et des projets financés dans le cadre du contrat de mise en œuvre du plan « anti-bouchons et pour changer la route ». Toutefois, la région n'a jamais mobilisé ces deux facultés sur la période sous revue.

Les deux plans routiers de la région définissent six objectifs¹⁶⁵ de qualité de service à atteindre sur le RRIR avec 12 critères d'évaluation assortis de cibles temporelles. Par exemple, en matière de viabilité, la fréquence de patrouille sur le RRIR est fixée à une patrouille par semaine. Les conventions prévoient que les départements doivent préciser les moyens mobilisés et les résultats relevés pour répondre aux objectifs de qualité de service au moins une fois par an. Ces rapports, qui servent de référence pour mesurer l'atteinte des objectifs de qualité de service définis lors de l'élaboration du plan « anti-bouchons », n'ont pas fait l'objet de réévaluations majeures dans le cadre du plan « route de demain », ce qui traduit une approche de maintien des objectifs de qualité existants, plutôt qu'une augmentation de ces standards.

Selon la région, le suivi des actions menées par les gestionnaires de réseaux subventionnés s'avère complexe, en raison notamment des difficultés à obtenir des bilans précis et complets de leur part. Sans documenter cette affirmation, elle indique toutefois disposer de la quasi-totalité des rapports annuels produits par les départements prévus dans le cadre de la convention-cadre, à l'exception de celui de la Seine-Saint-Denis. La région n'a remis à la chambre que cinq documents¹⁶⁶ sur sept années de conventionnement. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région indique que « *la systématisation de ces rapports annuels est maintenant intégrée dans les processus internes.* » Toutefois, cette affirmation n'est pas étayée. Compte tenu de ces constats, la chambre maintient la recommandation de performance suivante :

¹⁶⁴ Délibération n° CR 2022-021 du 19 mai 2022.

¹⁶⁵ Entretien courant, viabilité hivernale, fonctionnement des équipements, viabilité, guidage et jalonnement sur le RRIR et information des usagers en cas d'incident ou de travaux importants.

¹⁶⁶ Un tableur réalisé par le département de l'Essonne, un rapport du département de la Seine-et-Marne pour les exercices 2023-2024, un rapport du département des Hauts-de-Seine pour la période du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024, un rapport du département du Val-de-Marne pour la période du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024 et un rapport du département du Val-d'Oise pour l'exercice 2023-2024.

Recommandation performance n°1 : Conformément aux conventions la liant avec les maîtres d’ouvrage, évaluer la qualité de service à atteindre par ces derniers.

3.3.2 Un suivi informatisé des subventions qui présente des risques budgétaires et comptables

La direction des transports utilise une solution logicielle personnalisée et développée en interne pour assurer le suivi budgétaire et comptable de l'ensemble des subventions régionales affectées aux projets routiers, depuis la demande de financement jusqu'au mandatement. Elle s'appuie également sur le système financier de la région qui est composé de plusieurs outils : une plateforme en ligne intitulée « mes démarches » qui permet aux gestionnaires de voirie de déposer leur demande de subvention de manière dématérialisée et de suivre leur avancement, une solution logicielle de gestion des subventions et de l'affectation des dépenses et enfin, un progiciel de gestion financière.

À propos de la coordination entre ces outils, la région a fourni un logigramme qui met en évidence un manque d'interopérabilité entre ces systèmes (*cf.* annexe 14). Les données¹⁶⁷ du logiciel de subventions sont ainsi exportées, de manière manuelle, vers la solution logicielle développée par la direction des transports. L'absence d'intégration directe du logiciel de suivi budgétaire et comptable de la direction des transports dans le système d'information financière global de la région peut engendrer de nombreux risques en termes de cohérence des données, d'efficacité, de contrôle interne et de coûts. En outre, le guide¹⁶⁸ utilisateur souligne l'absence de mécanismes de vérification de la cohérence des données, ce qui permet notamment des dépassements de mandatement. La structure de la base de données est telle qu'une suppression d'une opération entraîne la suppression irréversible de toutes les données associées, y compris celles sur les engagements financiers et les mandats.

Enfin, face à la demande de la chambre d'obtenir un tableau synthétique de suivi des autorisations de programme, des crédits de paiements et des mandats pour l'ensemble de la politique routière, la région admet que le logiciel ne lui permet pas ce type d'extraction globale. En effet, il est conçu pour un suivi au niveau des opérations individuelles ou des plans, offrant uniquement des états de suivi des autorisations de programmes et des crédits de paiement pour chaque opération.

Le manque de coordination entre la direction des finances et celle des transports dans l'organisation de la chaîne comptable, couplé aux outils insuffisamment interfacés, est source de risques financiers. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région affirme qu'elle va tenir compte des constats dressés par la chambre dans la refonte de son outil budgétaire et comptable. Cette réponse n'est toutefois pas documentée.

¹⁶⁷ Informations relatives aux engagements financiers, aux engagements en cours et aux mandats.

¹⁶⁸ Pôle logement, transport, guide utilisateur et administrateur, mis à jour le 6 janvier 2019.

Compte tenu de ces constats, la chambre maintient la recommandation de performance suivante :

Recommandation performance n°2 : Mettre en place une interface entre les différents outils budgétaires et comptables utilisés par la région afin de garantir un suivi efficient de la gestion des subventions régionales en matière de transport.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Sur la période 2015-2023, un écart significatif sépare les autorisations de programme affectées (830 M€) déclarées par la région, des mandats de paiement (411 M€). Les dépenses réalisées en faveur de la voirie et de la sécurité routière sont en diminution sur la période (- 7,68 %) alors que celles liées au transport sont en augmentation (+ 4,19 %) en particulier en direction du transport ferroviaire.

Les informations dont dispose la région concernant le suivi de la qualité de service des gestionnaires, tel que défini dans les conventions, est restreint.

Les outils de gestion budgétaire et comptable de la direction des transports, lesquels doivent être mieux intégrés au système d'informations financier de la région, présentent à ce jour des risques en termes de suivi budgétaire et comptable.

4 LA PRISE EN COMPTE D'AUTRES PRIORITÉS TRANSVERSALES CONNEXES À LA POLITIQUE ROUTIÈRE : DES INTERVENTIONS EN DEHORS DES COMPÉTENCES DE LA RÉGION

Comme rappelé au point 2.1 du présent rapport, la loi NOTRe a supprimé la clause de compétence générale des régions, ce qui devrait avoir pour conséquence qu'une région n'intervient plus sur des compétences attribuées par la loi à l'État ou à un autre niveau de collectivité territoriale. Or, la région Île-de-France intervient en dehors de ses compétences en se substituant aux communes et à IDFM dans l'exercice de leurs attributions légales pour des montants annoncés comme importants : 100 M€ pour le plan « anti-bruit »¹⁶⁹ ou encore 300 M€ pour la création d'un total de 11 itinéraires cyclables de 750 kilomètres¹⁷⁰, prévue entre 2025 et 2030¹⁷¹.

¹⁶⁹ Rapport n° CR 2024-020 et [publication sur le site internet](#) de la région en date du 26 septembre 2024.

¹⁷⁰ Réseau Vélo Île-de-France (nouveau nom du RER-Vélo).

¹⁷¹ Guide « Vélo Île-de-France, faire du vélo un véritable mode de transport pour tous les franciliens ».

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région affirme disposer d'un « *cadre juridique solide* » pour mener ses actions.

S'agissant du réseau vélo Île-de-France (VIF), elle le situe dans le cadre du 3 de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), qui concerne les équipements collectifs présentant un intérêt régional direct. Selon la région, cet intérêt régional est établi par une carte des itinéraires structurants, définissant une signalétique et une continuité à l'échelle régionale. Comme rappelé *supra*, la chambre invite néanmoins la région à préciser la notion d'équipement collectif d'intérêt régional direct dans une délibération cadre.

En matière de lutte contre le bruit, le titre 4 du plan « anti-bruit » de la région reconnaissait initialement que celle-ci était « *privée de compétences juridiques directes en matière de nuisance sonore* ». Dans sa réponse aux observations provisoires de la chambre, la région fonde son action sur sa compétence de promotion du développement sanitaire, conformément à l'article L. 4221-1 du CGCT. Cependant, seules 6 actions sur 23 du plan « anti-bruit » sont dédiées à cette thématique.

4.1 Des interventions de la région sur des compétences confiées par la loi aux communes

4.1.1 La lutte contre les nuisances sonores

En application du CGCT¹⁷² et du code de la santé publique (CSP)¹⁷³, c'est au maire que revient la compétence pour réglementer les nuisances sonores, notamment d'origine routière. Le législateur n'a pas donné de compétences aux régions en la matière¹⁷⁴, ce que confirme l'exposé des motifs du rapport¹⁷⁵ présentant le plan régional de réduction des nuisances sonores, ou « plan anti-bruit pour une Île-de-France plus calme ». En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région a tenu à préciser que son intervention se limite au financement d'équipements collectifs présentant un intérêt régional direct. La chambre rappelle que la région n'a pas défini cette notion à ce jour.

¹⁷² Article L. 2212-2 du CGCT.

¹⁷³ Article L. 1311-2 du code de la santé publique.

¹⁷⁴ [Tableau](#) synthétique de la direction générale des collectivités locales (DGCL) – novembre 2019.

¹⁷⁵ Rapport n° CR2024-020.

Dérogeant aux dispositions de la loi NOTRe, la région a pourtant décidé de lancer¹⁷⁶ un plan « anti-bruit » en septembre 2024 qui vise à réduire les nuisances sonores liées aux transports. Ce plan préconise l'utilisation de diverses solutions techniques telles que les écrans acoustiques, les revêtements phoniques, l'isolation des bâtiments et des projets innovants comme les écrans bas¹⁷⁷. Un accent particulier est mis sur le réseau routier, avec notamment la mise en place de radars sonores pour verbaliser les véhicules bruyants, tels que les deux-roues équipés de pots d'échappement non conformes. À terme, la région souhaite équiper 100 communes de ces radars pour lutter efficacement contre ces nuisances.

Ce plan prévoit aussi le financement de la pose d'enrobés phoniques sur les axes les plus fréquentés¹⁷⁸. Par ailleurs, un partenariat entre Bruitparif et un constructeur automobile français a pour objectif de cartographier l'état acoustique des routes franciliennes. Le plan « route de demain » permettait déjà l'accompagnement des maîtres d'ouvrages pour la pose d'enrobés phoniques et de murs anti-bruit sur le RRIR. Il est également prévu que les engagements financiers de la région dans le cadre du nouveau CPER (financement de projets portés par l'État visant à réduire le bruit routier) augmentent de 55 % pour atteindre 28 M€.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région indique que le plan « anti bruit » s'appuie sur le plan « route de demain » qu'elle juge pertinent mais insuffisamment sollicité.

¹⁷⁶ Région Île-de-France, *Présentation du plan Anti-Bruit : 23 actions concrètes de lutte contre les nuisances sonores pour une Île-de-France plus calme*, 24 septembre 2024.

¹⁷⁷ Contrairement aux écrans anti-bruit traditionnels qui peuvent atteindre plusieurs mètres de haut, les écrans bas sont plus discrets et moins imposants. Ils sont souvent installés à proximité des habitations pour atténuer le bruit provenant des voies de communication (routes, voies ferrées) sans obstruer la vue.

¹⁷⁸ Dans sa présentation du plan anti-bruit, la région met en avant les caractéristiques de l'enrobé phonique sur l'autoroute A6 avec un gain de 5 à 8 décibels et un coût évalué entre 200 000 € et 500 000 € / km linéaire et une efficacité de 10 ans maximum. C'est cette solution technique que la région a proposé à la Ville de Paris en alternative à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée.

4.1.2 Le fret routier, une base de données développée par la région

Le CGCT¹⁷⁹ dispose que le maire exerce la police de la circulation sur les routes. En Île-de-France, où les poids lourds assurent 90 % du transport de marchandises, deux enjeux majeurs se posent : fluidifier leur circulation, notamment en grande couronne, et optimiser les livraisons en zone urbaine dense. Pour y répondre, la région a décidé de financer la mise en place d'une plateforme numérique destinée à centraliser et faciliter l'accès à l'ensemble des arrêtés de circulation et de stationnement liés aux opérations de livraison sur tout le territoire francilien. La « base d'arrêtés communaux en Île-de-France »¹⁸⁰ (BAC IDF) vise, ainsi, à harmoniser les réglementations locales concernant les poids lourds et avoir une influence sur la rédaction des arrêtés de circulation. L'autorité chargée de l'élaboration des arrêtés est cependant le maire de la commune concernée. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région indique que les données de « BAC IDF » sont désormais intégrées dans la plateforme créée par l'État pour les administrations gérant de la voirie (DiaLog)¹⁸¹.

4.2 Des interventions de la région sur des compétences confiées par la loi à Île-de-France mobilités

En matière de politique régionale des déplacements et selon l'article L. 4413-3 du CGCT, la région est responsable de la planification (SDRIF) et peut financer des aménagements de sécurité sur les autoroutes non concédées et les routes d'Île-de-France. Conformément au 3° de l'article L. 4211-1 du CGCT, elle peut également contribuer au financement d'équipements collectifs d'intérêt régional direct, notion qu'elle n'a pas défini à ce jour.

Comme précisé *supra*, l'organisation des transports en Île-de-France se distingue par la présence d'une autorité organisatrice de mobilité (AOM)¹⁸² unique, IDFM, qui, selon les ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique¹⁸³ « joue à la fois le rôle d'une région et d'une AOM ». Contrairement à d'autres régions, où les compétences sont souvent partagées entre plusieurs acteurs, IDFM dispose de pouvoirs étendus pour planifier, financer et mettre en œuvre les projets de mobilité.

Or, la région entend, alors qu'elle n'est pas autorité organisatrice de la mobilité¹⁸⁴, à travers ses plans routiers et son plan régional en faveur du vélo, jouer un rôle en matière de promotion et de financement de nouveaux usages de la mobilité.

¹⁷⁹ Article L. 2213-1 du CGCT.

¹⁸⁰ [Site internet](#) « BAC IDF ».

¹⁸¹ DiaLog est une plateforme pour les administrations gérant de la voirie. Elles y trouvent des outils pour numériser et diffuser leur réglementation de circulation et de stationnement. DiaLog géolocalise, homogénéise et standardise les données de réglementation captées auprès des services utilisateurs de manière à en faciliter l'intégration dans divers outils tiers.

¹⁸² Article R. 1241-1 à R. 1241-66 du code des transports.

¹⁸³ Ministères de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, [L'organisation de la mobilité en France](#), juin 2024.

¹⁸⁴ Notion définie par les articles L. 1231-1 et suivants du code des transports : l'AOM est responsable de la planification, de l'organisation et du financement des différents modes de transport public sur son territoire. Elle coordonne les différents acteurs et contribue au développement de la mobilité durable, rôle renforcé par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

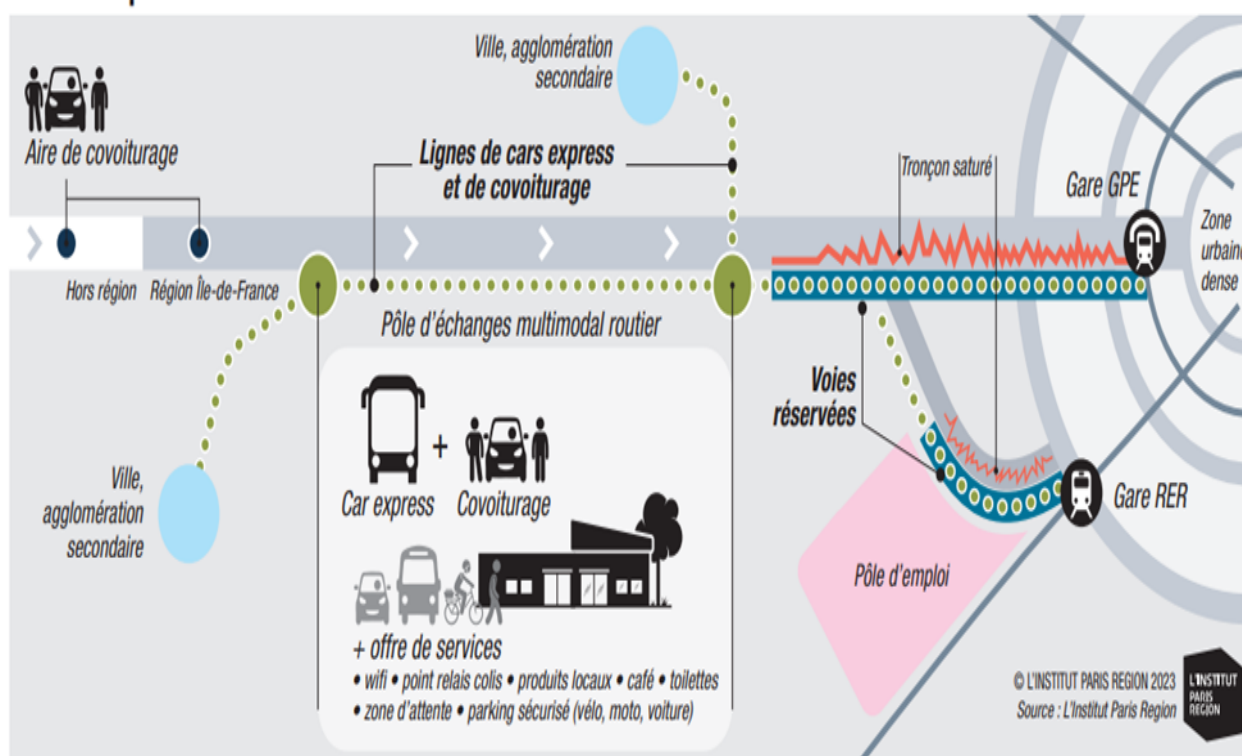
4.2.1 La promotion par la région de nouveaux usages de mobilité

Avec un taux d'occupation moyen des véhicules de 1,3 personne en Île-de-France¹⁸⁵, le covoiturage apparaît pour la région comme une solution pertinente pour réduire la congestion routière. Pour faciliter cette pratique, la région entend développer des outils numériques et des infrastructures dédiées. Selon la région, l'aménagement de pôles d'échange multimodaux (comportant notamment des aires de covoiturage) et de voies réservées permettra de fluidifier les déplacements entre les différents modes de transport.

Afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle, le plan « route de demain »¹⁸⁶ prévoit dans son annexe 5 un dispositif de financement dédié aux projets de mobilité durable tels que les pôles d'échanges multimodaux routier (PEMR), les aires de covoiturage et les voies réservées. En effet, la région estime que rendre la route plus multimodale requiert de mettre en place de manière coordonnée quatre piliers : des lignes de cars express, des lignes de covoiturage, des PEMR et des voies réservées, comme le montre le schéma suivant :

Schéma n° 3 : Le concept de la route multimodale

Le concept de la route multimodale



Source : Institut Paris Région, Note rapide n° 1002, février 2024

¹⁸⁵ Source : EMG de l'IPR.

¹⁸⁶ Rapport n° CR 2022-021.

L'annexe 5 du plan « route de demain » prévoit également une aide financière de 50 % pour les plans de mobilité inter-entreprises (PMIE), des plans conçus pour réduire l'empreinte environnementale des entreprises. En parallèle, le réseau Pro'mobilité, animé conjointement par la région et IDFM, accompagne les entreprises dans la mise en place de ces plans et d'autres actions de mobilité durable. Grâce à ce dispositif, la région vise à encourager le report modal vers des modes de transport plus propres et à fluidifier les déplacements. D'après les données financières transmises par la région, les autorisations de programme affectées, allouées à ces actions s'élèvent à 9,37 M€. Ce faisant, la région intervient directement dans le champ des compétences d'IDFM, autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en Île-de-France et seul acteur compétent pour l'organisation de la mobilité sur ce territoire. Ainsi, le plan de mobilité¹⁸⁷ est élaboré par IDFM est décliné sur le territoire francilien. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la région évoque les articles L. 214-24 et suivants du code des transports qui définissent les rôles respectifs d'IDFM et de la région en matière de plan de mobilité. La chambre souligne toutefois que s'agissant des plans de mobilités employeur financés par la région, l'article L. 214- 8- 2 du code des transports rappelle la compétence d'IDFM, qui est, en tant qu'AOM, destinataire des plans de mobilité employeur. La chambre insiste, à nouveau, sur l'organisation spécifique des transports en Île-de France.

4.2.2 Le « plan vélo régional », une volonté d'accompagner l'essor de la pratique cycliste à l'échelle régionale

Un « plan vélo régional » a été adopté en 2017¹⁸⁸. Par cette initiative, la région souhaitait créer un réseau d'itinéraires cyclables structurant, permettant de relier les principaux pôles d'emploi, de transport et de vie de la région et prévoyait de tripler le nombre de cyclistes d'ici 2021 en facilitant l'intermodalité et en développant des infrastructures adaptées aux différents types de déplacement. Ce plan comprend ainsi un accompagnement des collectivités territoriales pour les aider à mettre en œuvre leurs projets cyclables, en leur fournissant des outils, des expertises et des financements. Cette approche doit permettre de garantir une cohérence globale du réseau et de répondre aux spécificités de chaque territoire. La région peut intervenir sous forme de subventions pouvant aller de 25 % à 50 % du reste à charge du bénéficiaire, selon les types d'actions et leur inscription ou non dans le cadre d'une stratégie territoriale déclinée en plan d'action triennal.

Le développement des infrastructures cyclables est un enjeu important pour la région¹⁸⁹, qui souhaite promouvoir ce mode de transport. La réalisation de certaines pistes cyclables nécessite des aménagements sur le réseau routier national, ce qui implique une coordination étroite avec les gestionnaires de réseau comme la DIRIF.

¹⁸⁷ Article L. 1214-9 du code des transports

¹⁸⁸ Rapport n° CR2017-77.

¹⁸⁹ [Site internet de la région](#), plan vélo régional.

En termes de gouvernance, le règlement d'intervention¹⁹⁰ de la région prévoit pour le réseau vélo Île-de-France (RVIF), la mise en place d'instances de pilotage pour chaque ligne. Présidées par la région, elles réunissent les parties prenantes sur la ligne, notamment les départements traversés ainsi que les principaux gestionnaires de voirie susceptibles d'être concernés par le tracé définitif de la ligne.

Selon le tableau de bord de l'IPR¹⁹¹, le vélo connaît un essor en Île-de-France. Ainsi, par exemple, l'évolution des trajets à vélo s'est accrue de 12 % en novembre 2024 par rapport à novembre 2023 à Paris et dans les Hauts-de-Seine. Le plan des mobilités élaboré par IDFM¹⁹² arrêté par le conseil régional en mars 2024, s'inscrit dans la continuité de la dynamique cycliste observée ces dernières années et ambitionne d'accélérer cette transition. Il fixe l'objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements (en passant de 0,8 million à 2,4 millions de déplacements par jour), par le report d'une part significative des déplacements individuels motorisés sur le vélo. Pour atteindre cet objectif, le plan des mobilités met l'accent sur un meilleur partage de la voirie, en créant des aménagements cyclables sécurisés et cohérents à l'échelle régionale.

Le réseau vélo Île-de-France (RVIF), d'une longueur de 750 kilomètres, est au cœur de cette stratégie. Il vise à offrir à terme des itinéraires de haute qualité, permettant aux cyclistes de se déplacer en sécurité :

Carte n° 3 : Carte du réseau vélo Île-de-France (RVIF - ex RER « vélo »)



Source : région Île-de-France, mars 2025

¹⁹⁰ Règlement d'intervention n° RI2020-272CP, mai 2020.

¹⁹¹ IPR, [tableau](#) de bord des mobilités en Île-de-France.

¹⁹² Délibération n° CR 2024-002 du 27 mars 2024.

La politique vélo est une politique globale qui vise à créer un environnement favorable au développement de la pratique de ce mode de déplacement. Si la voirie en est un élément essentiel, elle ne suffit pas à créer les conditions favorables au développement de la pratique cycliste. Une politique vélo réussie doit donc prendre en compte tous les aspects de la mobilité.

Même si la région, en réponse aux observations provisoires de la chambre estime que son intervention en matière de soutien au développement du vélo est complémentaire et coordonnée avec celle de IDFM, la chambre rappelle qu'en matière de mobilité et en tant qu'AOM, IDFM est l'autorité compétente pour élaborer et mettre en œuvre une politique vélo à l'échelle de la région Île-de-France. Les différentes mesures mises en œuvre par IDFM¹⁹³ (service de location longue durée de vélos à assistance électrique, financement de parkings vélos, aide à l'achat de vélos) montrent que le plan vélo régional devrait relever d'un pilotage d'IDFM dans un souci de cohérence et d'efficacité.

4.3 Le financement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Le CGCT¹⁹⁴ prévoit que les communes, peuvent, sous certaines conditions créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques. En Île-de-France, elles peuvent transférer cette compétence à IDFM. Or, la région finance directement cette compétence au profit des communes. En outre, le financement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) soulève des enjeux complexes comme l'a rappelé un récent avis¹⁹⁵ de l'autorité de la concurrence qui a mis en exergue une série de risques concurrentiels potentiels sur ce sujet. Cet avis dresse ainsi le constat de disparités territoriales entre les zones urbaines et les zones rurales et périurbaines qui pâtiennent de la faiblesse, voire de la carence de l'initiative privée, les centres commerciaux ou le réseau autoroutier concédé. Or, en l'espèce, l'action de la région est indifférenciée en fonction des territoires alors même que l'Île-de-France se positionne en tête des régions françaises¹⁹⁶ en matière de déploiement d'IRVE en progression constante (cf. annexe n° 15).

¹⁹³ Source : [site internet d'IDFM](#).

¹⁹⁴ Article L 2224-37 du CGCT.

¹⁹⁵ Avis n° 24-A-03 du 30 mai 2024 relatif au secteur des infrastructures de recharge pour véhicules électrique.

¹⁹⁶ La région Île-de-France restait la mieux dotée des régions françaises avec 4 164 stations et 15 667 points de recharge (2022).

L'annexe 6 du plan « route de demain »¹⁹⁷ définit une stratégie régionale en matière d'IRVE. La région accompagne financièrement les collectivités dans le déploiement de leurs réseaux de recharge, en subventionnant jusqu'à 50 % des coûts. Dans l'objectif d'assurer la qualité et la cohérence de ces réseaux, elle impose la réalisation d'un schéma directeur et définit des critères techniques précis au moyen d'un label régional¹⁹⁸. Selon une étude de la direction générale des entreprises de mars 2020, la région comptait 5 524 points de recharge, représentant 16 % du total national. Depuis lors, cette dynamique s'est accélérée : au 30 avril 2024, l'Île-de-France concentrait 22 201 points de recharge, soit 17 % du parc national.

Une étude est en cours pour évaluer les besoins actuels et futurs des territoires en matière d'IRVE et définir une stratégie régionale cohérente. À terme, l'objectif de la région est de rendre les IRVE autonomes financièrement. La région a missionné un bureau d'étude pour réaliser un schéma de cohérence des installations de recharges pour véhicules électriques. Dans le cadre de sa politique de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques, la région indique avoir ainsi subventionné la création de près de 4 900 points de charge depuis juillet 2020 (affectation de 6,16 M€ d'autorisations de programme). Elle dispose, également, d'un service numérique¹⁹⁹ « roulez branchez » qui recense l'ensemble des bornes électriques disponibles en Île-de-France.

Par ailleurs, la région précise que, bien que les données sur l'électromobilité soient de plus en plus ouvertes, les informations relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) restent fragmentées. Afin de disposer d'une vision plus complète, la région a donc choisi de s'appuyer sur une plateforme numérique. Cette dernière, en centralisant les données des différents acteurs de la mobilité électrique, permet à la région de proposer une cartographie détaillée des IRVE accessibles au public.

Compte tenu des constats émis sur les interventions de la région en dehors du cadre fixé par la loi NOTRe, la chambre renvoie la région à la recommandation de régularité n° 1.

CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

La suppression de la clause générale de compétence, pour les régions, poursuivait l'objectif de clarifier les compétences des collectivités territoriales en mettant fin aux doublons et à l'enchevêtrements de compétences.

Or, la région a défini des priorités transversales qui vont au-delà des compétences délimitées par la loi NOTRe. Se positionnant avant tout comme un guichet, elle prend en charge des projets qui relèvent de la compétence des communes et d'IDFM.

¹⁹⁷ Rapport n° CR 2022-021.

¹⁹⁸ Ce label repose sur certains critères techniques, que la région dit vérifier à deux étapes : lors de l'instruction du dossier de demande de subvention et lors du contrôle de mise en service. Les exploitants de bornes qui ne bénéficient pas de subventions régionales peuvent également faire labelliser leurs installations en respectant les mêmes critères.

¹⁹⁹ [Site internet](#) « Roulez branchez »

ANNEXES

Annexe n° 1. Le réseau routier des régions en France (en km)	59
Annexe n° 2. Réseau routier principal de la région Île-de-France	60
Annexe n° 3. Densité du réseau routier en région.....	61
Annexe n° 4. Tableau de bord mobilité de l'institut Paris Région.....	62
Annexe n° 5. Organisation de la compétence transport et mobilité en région Île-de-France par rapport aux autres régions métropolitaines hors Corse	67
Annexe n° 6. Les schémas de planification de la région.....	68
Annexe n° 7. La politique routière dans les schémas de planification de la région.....	69
Annexe n° 8. Contrats de plan État région et avenants	70
Annexe n° 9. Financement du plan « anti-bouchons et pour changer la route ».....	73
Annexe n° 10. Financements du plan « route de demain »	75
Annexe n° 11. Réseau magistral – carte de destination générale du territoire (CDGT) du SDRIF 2030	77
Annexe n° 12. Réseau routier principal – carte de destination générale du territoire (CDGT) du SDRIF 2030	78
Annexe n° 13. Carte du réseau routier d'intérêt régional adopté par le conseil régional en 2017	79
Annexe n° 14. Cartographie des outils budgétaires et comptables	80
Annexe n° 15. Points de recharge électrique en Île-de-France	81
Annexe n° 16. Glossaire.....	82

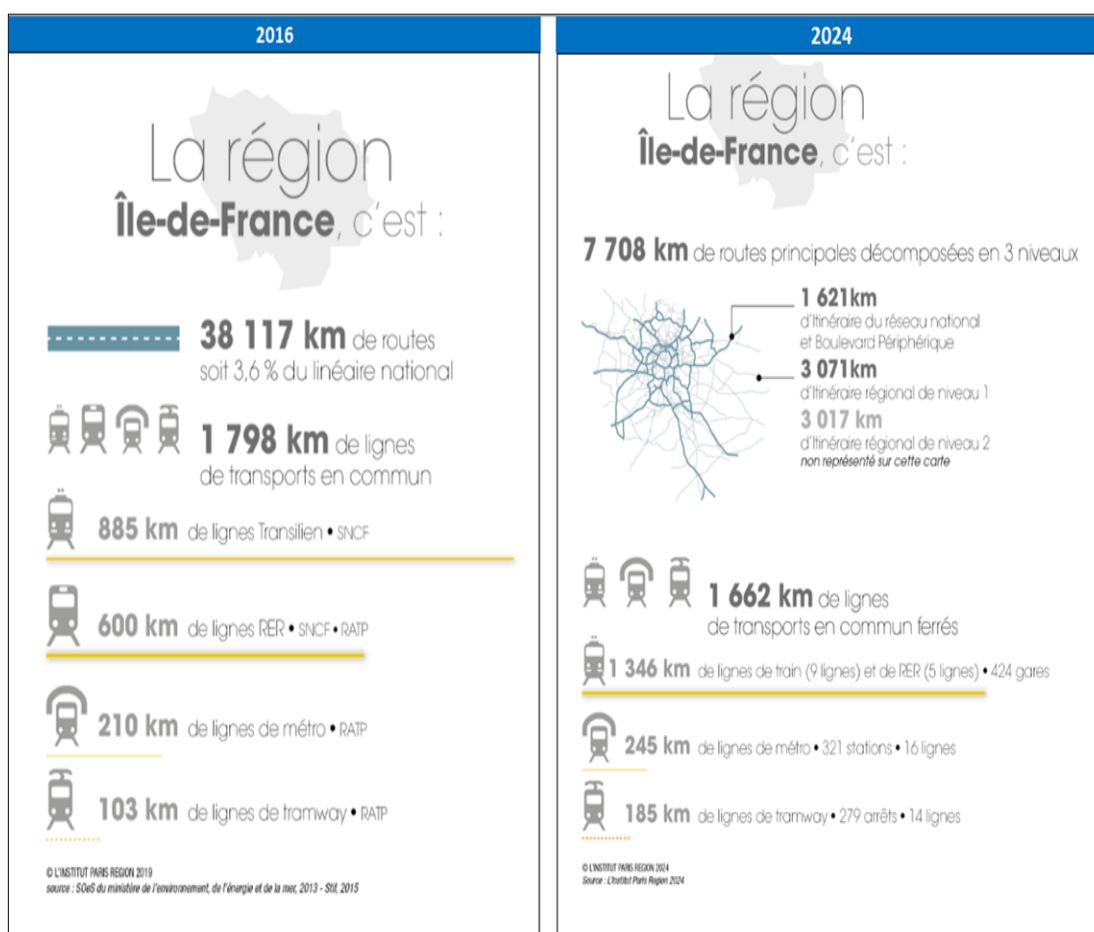
Annexe n° 1. Le réseau routier des régions en France (en km)

Tableau n° 11 : Le réseau routier des régions en France (en km)

Région	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales et voies communales	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	1 774	1 034	148 851	151 659
Bourgogne-Franche-Comté	904	776	80 717	82 397
Bretagne	50	1 019	73 744	74 813
Centre-Val de Loire	980	343	67 311	68 634
Corse	0	0	8 456	8 456
Grand Est	1 301	850	81 506	83 657
Hauts-de-France	1 179	566	66 702	68 447
Île-de-France	620	481	38 337	39 438
Normandie	728	578	69 267	70 573
Nouvelle-Aquitaine	1 465	1 281	176 948	179 694
Occitanie	1 242	1 157	143 917	146 316
Pays de la Loire	747	430	75 334	75 334
Provence-Alpes-Côte d'Azur	762	415	46 472	47 649

Source : ministère en charge des transports, service des données et des études statistiques (SDES)
au 31 décembre 2023

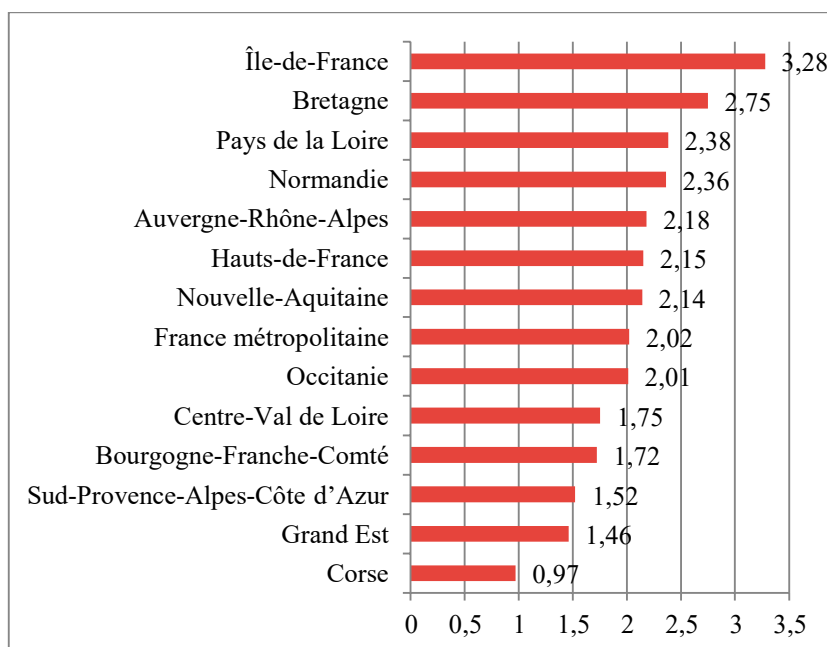
Annexe n° 2. Réseau routier principal de la région Île-de-France



Source : Institut Paris Région, 2019

Annexe n° 3. Densité du réseau routier en région

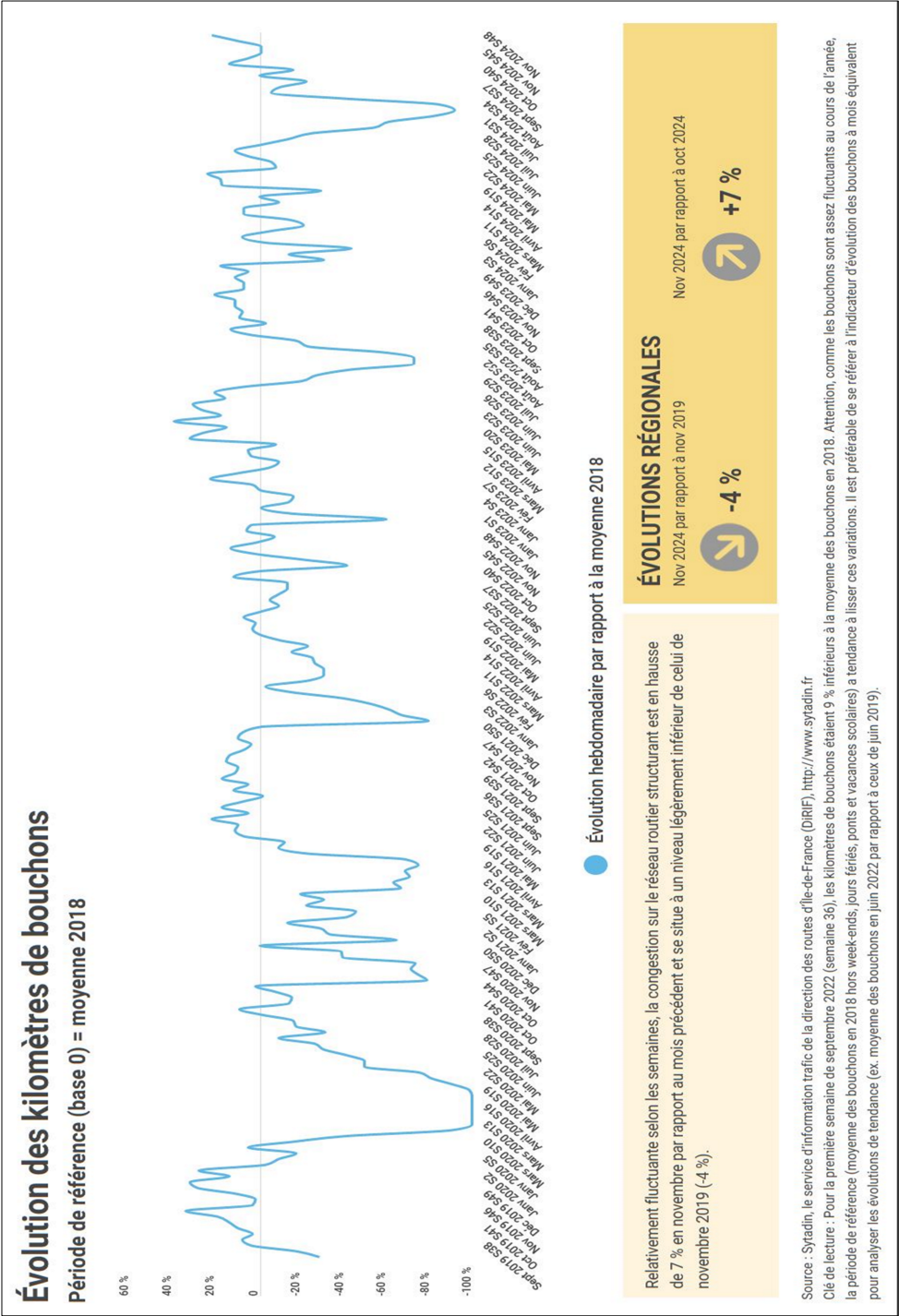
Graphique n° 4 : Densité du réseau routier en région (en kilomètres linéaires/ km²)



Source : ministère en charge des transports, service des données et des études statistiques (SDES) et régions de France, décembre 2023

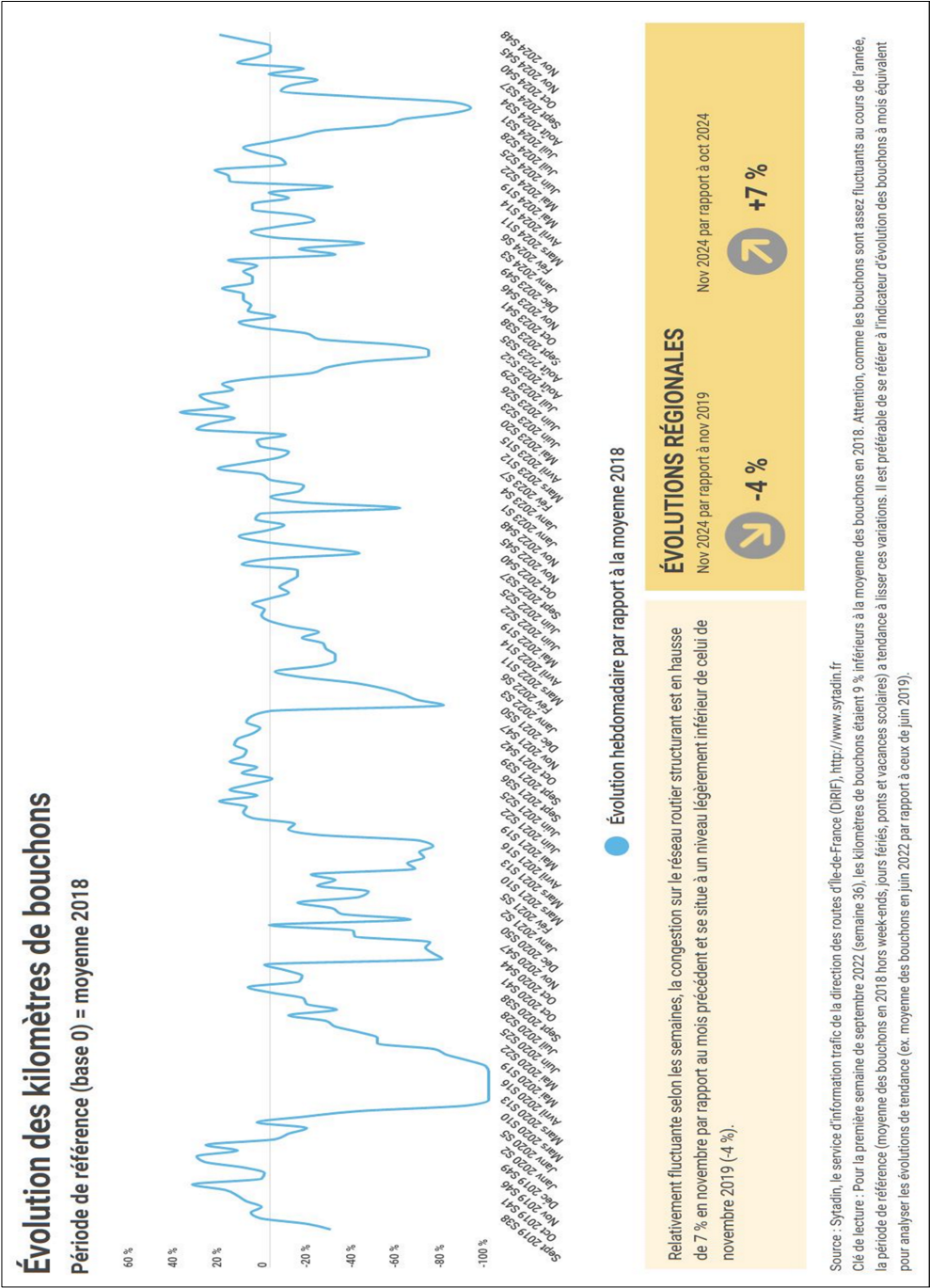
Annexe n° 4. Tableau de bord mobilité de l’institut Paris Région

Graphique n° 5 : Évolution des kilomètres de bouchons



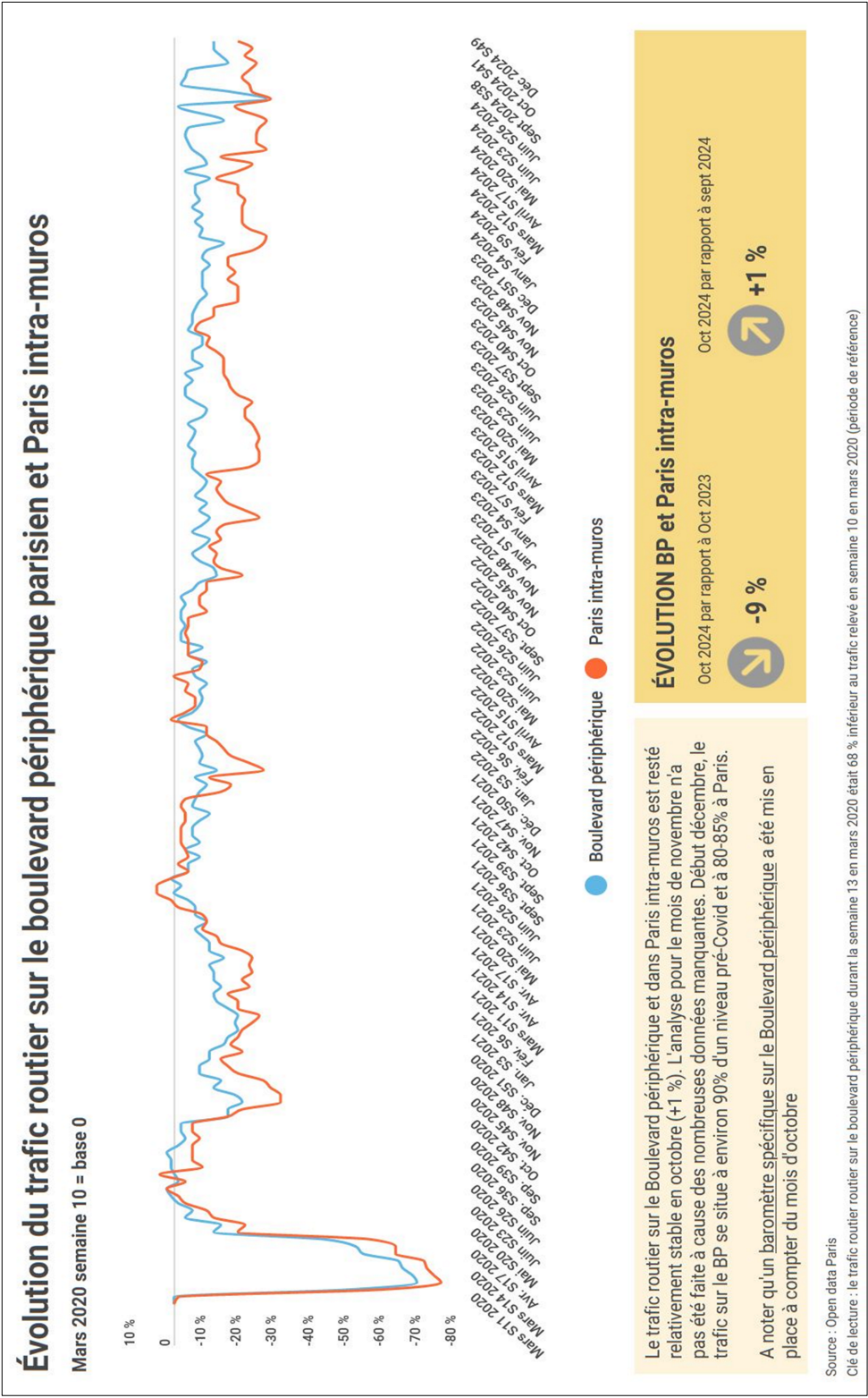
Source° : Institut Paris Région, novembre 2024

Graphique n° 6 : Évolution des kilomètres de bouchons



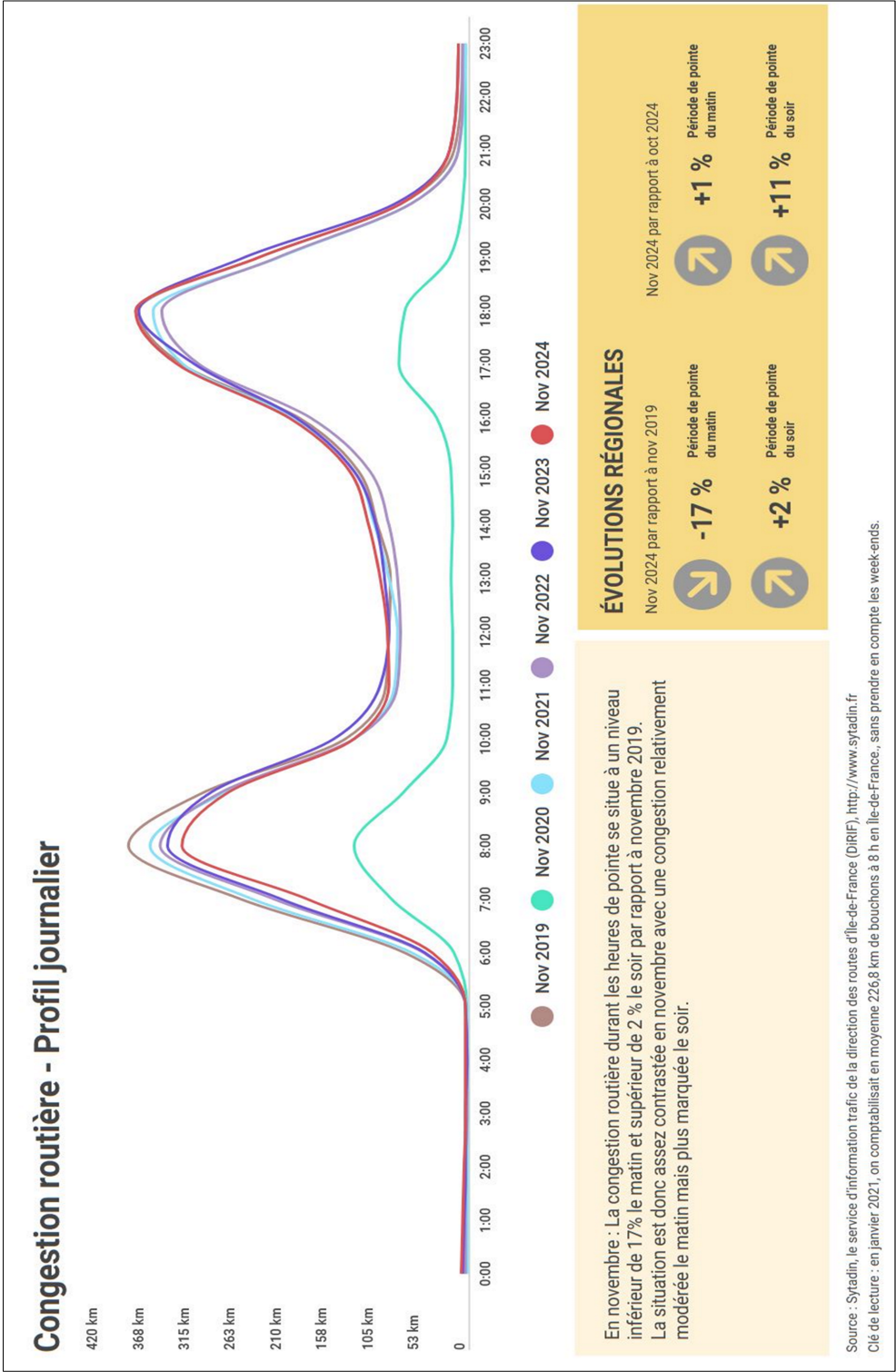
Source° : Institut Paris Région, novembre 2024

Graphique n° 7 : Évolution du trafic routier sur le boulevard périphérique parisien et Paris intra-muros



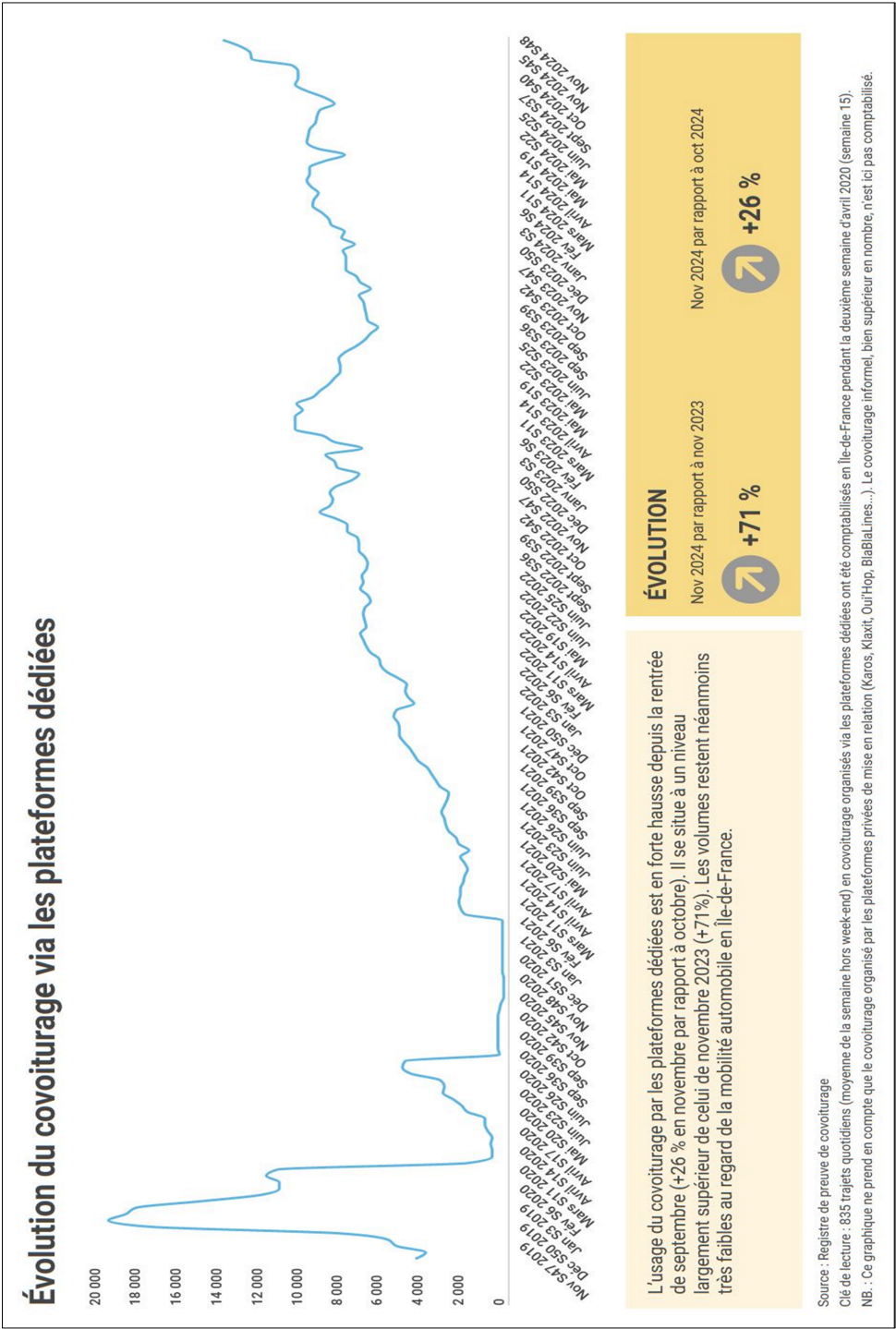
Source° : Institut Paris Région, novembre 2024

Graphique n° 8 : Congestion routière – Profil journalier



Source° : Institut Paris Région, novembre 2024

Graphique n° 9 : Évolution du covoiturage via les plateformes dédiées



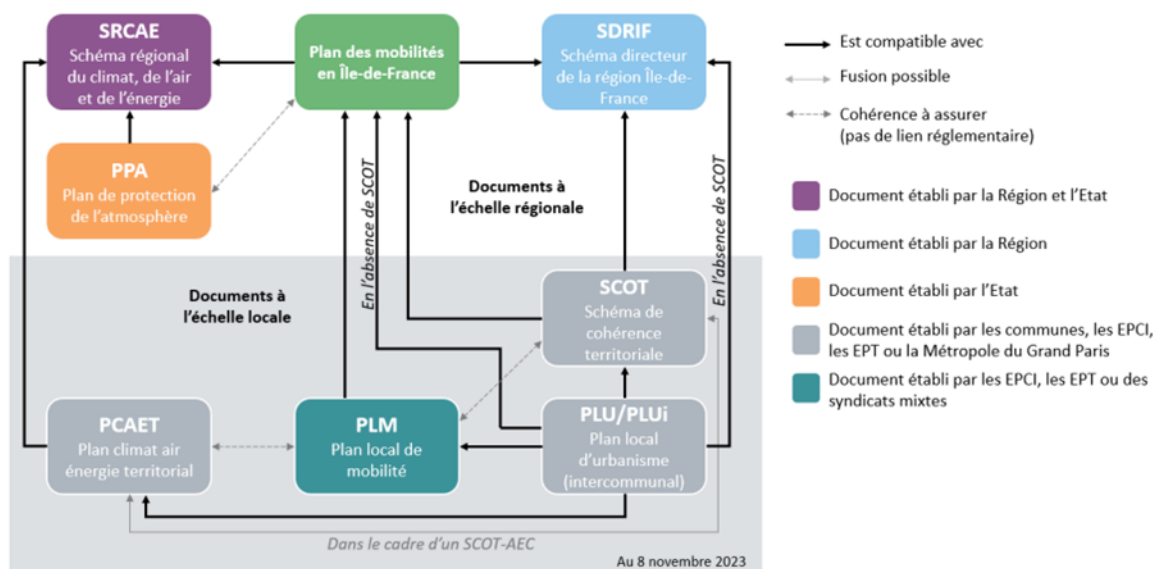
Source° : Institut Paris Région, novembre 2024

Annexe n° 5. Organisation de la compétence transport et mobilité en région Île-de-France par rapport aux autres régions métropolitaines hors Corse

	Régions métropolitaines hors Corse	Région Ile de France
<i>Planification régionale des infrastructures de transport (article L. 1213-2 du code des transports)</i>	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (article L. 4251-1 du CGCT).	Planification régionale des infrastructures de transport de la région Île-de-France (article L. 4413-3 du code des transports).
<i>Planification régionale de l'intermodalité</i>	La collectivité régionale est autorité de coordination en application de l'article L. 1213-3 du code des transports, en l'absence d'autorité organisatrice de transport unique	IDF Mobilités est autorité de transport unique en application de l'article L. 1241-1 du code des transports.
<i>Plan de mobilité</i>	Un plan de mobilité par autorité organisatrice de la mobilité (articles L. 1214-1 et L. 1214-14 du code des transports).	Un plan de mobilité obligatoire et unique à l'échelle de la région Île-de-France par IDF Mobilités (articles L. 1214-9 et L. 1214-24 du code des transports).
<i>Autorité organisatrice des transports et des mobilités</i>	Les EPCI à fiscalité propre, les communes nouvelles et les îles composées d'une seule commune et la région en substitution ces EPCI le cas échéant, en application de l'article L. 1231-1 du code des transports. La région en qualité d'autorité des transports et de la mobilité régionale en application de l'article L. 1231-3 du code des transports.	IDF Mobilités est autorité organisatrice unique en lieu et place des EPCI et de la région (article L. 1241-1 du code des transports). « La région peut en outre participer au financement d'aménagements de sécurité sur les autoroutes non concédées et les routes d'Île-de-France » (article L. 4413-3 du code des transports).
<i>Élèves et étudiants en situation de handicap</i>	Département et Ville de Paris en applications des articles R. 3111-24 du code des transports et article R. 213-16 du code de l'éducation.	Département et Ville de Paris en applications des articles R. 3111-24 du code des transports et article R. 213-16 du code de l'éducation.

Annexe n° 6. Les schémas de planification de la région

Schéma n° 4 : Lien entre les différents documents de planification de la région



Source : Île-de-France Mobilités, novembre 2023

Annexe n° 7. La politique routière dans les schémas de planification de la région

Tableau n° 12 : Les orientations stratégiques en matière de politique routière

	PDUIF et plan des mobilités	SDRIF 2030 et SDRIF- E	SCRAE
Objectifs	<p>Feuille de route du PDUIF : réduction de 2 % des déplacements individuels motorisés sur la période 2010 – 2020</p> <p>PDM : réduction de 15 % des déplacements en voiture et en deux roues motorisées à l'horizon 2030.</p>	<p>SDRIF 2030 : aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales compléter le réseau à caractère magistral par certaines voies nouvelles.</p> <p>SDRIF-E 2040 : développer ou créer de nouvelles offres de transport partagé et de voies réservées ; créer des pôles d'échanges multimodaux routiers ; réduire les nuisances.</p>	<p>Développer des alternatives au mode routier motorisé une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).</p>

Source : CRC, d'après les plans et schémas de la région

Annexe n° 8. Contrats de plan État région et avenants

Tableau n° 13 : CPER 2015 – 2020 (révisé en 2021)

	Montant total	Part État	Part région	Part autres
<i>Volet mobilité (en Md€)</i>	11,414	2,760	5,177	3,477
<i>Dont opérations routières (en M€)</i>	570,30	243,62	203,78	122,9

Source : annexe financière du CPER 2015 - 2020

Tableau n° 14 : Protocole d'accord sur le volet mobilité CPER 2023 - 2027

	Montant total	Part État	Part région	Part autres
<i>Volet mobilité (en Md€)</i>	8,411	3,025	3,702	1,684
<i>Dont opérations routières (en M€)</i>	622,2	242,4	231,6	148,2
<i>Dont volet routes (en M€)</i>	522,2	202,4	191,6	128,2
<i>Dont volet route partagée (en M€)</i>	100	40	40	20

Source : rapport pour le conseil régional, décembre 2023

Tableau n° 15 : Avenants au CPER 2015-2020 (en M€)

	TOTAL	État	Région	Autres
<i>RN19 – Déviation de Boissy-Saint-Léger - Tranchée couverte et section sud</i>	119,00	68,77	50,23	0,00
<i>A104 – Contournement Est de Roissy</i>	191,10	80,50	85,3	25,30
<i>A4/A86 – Pont de Nogent</i>	57,00	22,50	22,5	12,00
<i>RN36 – Carrefour de l'Obélisque et études d'aménagements ultérieurs</i>	7,00	3,50	3,5	0,00
<i>RN104 – Élargissement entre A4 et RN4</i>	47,50	23,75	23,75	0,00
<i>RN118 Requalification de la desserte de la ZAI de Courtaboeuf - Ring des Ulis</i>	43,00	10,00	10,00	23,00
<i>RN6 – Réaménagement du pôle gare et de la tête de pont de Villeneuve-Saint-Georges</i>	3,70	2	1,70	0
<i>A86- Réaménagement du carrefour Pleyel à St Denis</i>	0,00	0	0,00	0
<i>A86/RN118 - Diffuseur de Vélizy</i>	43,00	4,3	4,30	34,4
<i>A4-A86 Voies auxiliaires, modernisation de l'exploitation dynamique</i>	3,00	1,5	1,50	0

	TOTAL	État	Région	Autres
<i>RN184 Aménagement RN184 dont carrefour du Bel Air</i>	5,00	1	1,00	3
<i>RN12 Réaménagement carrefour RN12/RD91</i>	12,00	4	0,00	8
<i>RN10 Réaménagement du Carrefour de la Malmédonne à La Verrière</i>	7,50	3,5	0,00	4
<i>A4/A104/RD471-Traitement du nœud du Collégien (déviation de Collégien)</i>	7,20	3	0,00	4,2
<i>RN118/RD36-Réaménagement du Christ de Saclay</i>	18,00	9	0,00	9
<i>RN1 Requalification dans le cadre du prolongement d'A16 (1^{re} phase)</i>	6,30	6,3	0,00	0
TOTAL	570,30	243,62	203,78	122,90

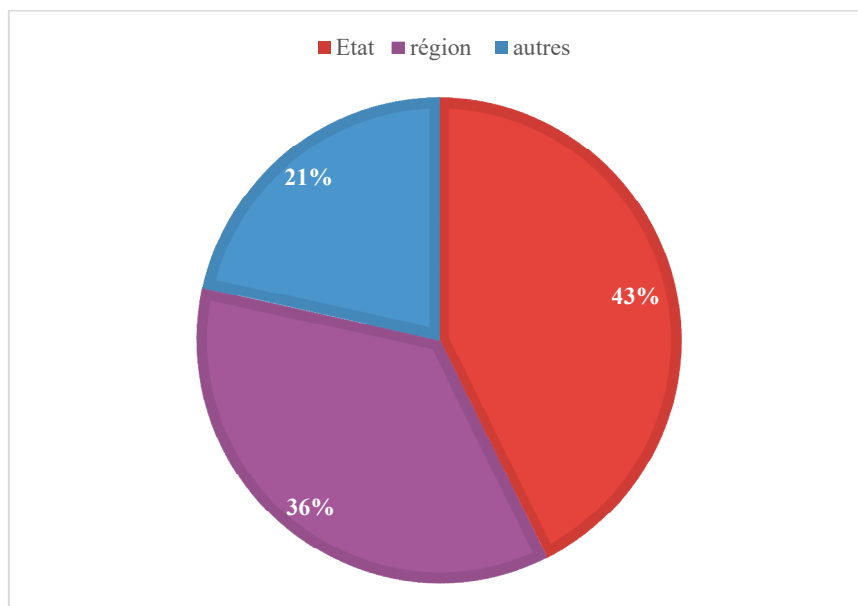
Source : CPER 2015 -2020

Tableau n° 16 : Protocole d'accord CPER 2021-2027

	TOTAL	Dont État	Dont région	Dont autres
<i>Requalification de la RN1</i>	14,00	7,00	7,0	
<i>RN10 Enfouissement à Trappes</i>	106,20	48,80	29,0	28,40
<i>RN10 Malmédonne</i>	27,40	7,00	7,0	13,40
<i>Aménagement à 2x3 voies de la RN104 entre A4 et RN 4</i>	167,00	83,50	83,5	
<i>RN118 Ring des Ulis</i>	27,00	6,20	6,2	14,60
<i>A86 Diffuseur de Vélizy</i>	50,50	5,10	5,1	40,30
<i>Finalisation contournement est Roissy</i>	6,00	3	3,0	
<i>RN19 Passage à Faune de Boissy</i>	13,60	6,8	6,8	
<i>RN406 Desserte du port de Bonneuil</i>	67,50	18,1	33,1	16,3
<i>Requalification exRN19 (Boissy)</i>	7,50	3,5	3,5	0,5
<i>RN12 RD91 aménagement diffuseur de Satory</i>	17,00	6		11
<i>Etudes</i>	18,50	7,4	7,4	3,7
<i>Voies réservées pour Car Express et covoiturage</i>	100,00	40	40,0	20
TOTAL	622,20	242,40	231,60	148,20

Source : protocole d'accord CPER

Graphique n° 10 : Financement des opérations routières du CPER 2015 - 2020



Source : CPER 2025 – 2020 révisé en 2021

Annexe n° 9.Financement du plan « anti-bouchons et pour changer la route »**Tableau n° 17 : Plan « anti-bouchons et pour changer la route » (2017-2022)**

Dpt	Opérations	Montant prévu (M€)	Participation prévue de la région (%)	Participation régionale prévue en M€
75	Étude de voies réservées taxi, auto-partage et covoiturage	1	50,00	0,5
77	Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy	40	50,00	20
77	RD1605 Liaison RN105-RD606 (Contournement de Melun)	15,6	50,00	7,8
77	Liaison sud de Chelles. Accès à la base régionale de Vaires.	9	30,00	2,7
77	Aménagement du carrefour de Belle-Croix et des 4 pavés à Chérvy-Cossigny et Ozoir-la-Ferrière	5	30,00	1,5
77	Franchissements de Seine à Melun	2	50,00	1
77	Contournement de Guignes (études, AF)	2	50,00	1
77	Liaison RD306-RD346, contournement de Melun	1	50,00	0,5
77	Complément échangeur RD603 et A4 Saint Jean les Deux Jumeaux	1	30,00	0,3
77	Contournement de Coulommiers-études	0,4	30,00	0,1
78	Doublement RD30 à Plaisir et Élancourt	34,9	50,00	17,5
78	RD154 à Verneuil-Vernouillet	20	30,00	6
78	RD121 Montesson Sartrouville	17,5	30,00	5,3
78	Liaison RD30-RD190 études	5	50,00	2,5
78	Liaison A 13 – RD 28	2	50,00	1
78	Bretelle d'accès A12 – RD7 à Bailly	3	30,00	0,9
91	Itinéraire est-ouest Contournement d'Orly- déviation de Paray- RD 36	36	50,00	18
91	Franchissement de Seine Athis Mons-Vigneux	8	50,00	4
91	Réaménagement de l'échangeur de Corbeville	10	30,00	3
91	RD31 - Liaison Nord/Sud dont barreau manquant RD17/RD74	6	50,00	3
91	RN20 : aménagements de décongestionnement de carrefours	5	50,00	2,5
91	Amélioration de la circulation routière RN7 (hors financements SPTC)	4	50,00	2
92	A86 Demi-diffuseur Le Plessis Robinson	7,4	50,00	3,7
92	SITER	4,4	50,00	2,2
92	RD7 Suresnes Saint-Cloud	3	50,00	1,5

Dpt	Opérations	Montant prévu (M€)	Participation prévue de la région (%)	Participation régionale prévue en M€
92/93	RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois	22,8	50,00	11,4
92/93	BUSCO (Boulevard Urbain de Clichy-St Ouen)	2	50,00	1
93	Réaménagement RD1 (5 km) au débouché du Pont de Saint Ouen	8	50,00	4
93	Gerfaut II, nouvelles tranches fonctionnelles	5,9	50,00	3
93	Carrefour ex N 186 - A3 (pl. Saint-Just) et nouveau franchissement, études	3	50,00	1,5
93	Traitement du point noir de circulation Ex-RN 302 - RD 116	2,7	50,00	1,4
94	Accessibilité et desserte du pôle d'Orly	15	50,00	7,5
94	Extension de PARCIVAL	5	50,00	2,5
94	Franchissement de Seine au nord du Val-de-Marne (études)	2,2	50,00	1,1
95	Avenue du Parisis (section est)	79,7	50,00	39,9
95	Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD392/RD106	10	50,00	5
95	RD14, déviation de La Chapelle en Vexin	8	30,00	2,4
95	Desserte de la plateforme multimodale de Bruyères-sur-Oise, accès sud RD 922	2,4	50,00	1,2
95	Desserte du site Airbus Helicopters depuis la RD84A	4	30,00	1,2
95	Bretelle RD122-A15 à Sannois	2,8	15,00	0,4
Global	Fonds pour la route intelligente	116,4	50,00	58,2
TOTAL		533,1		250,2

Source : délibérations du conseil régional

Annexe n° 10. Financements du plan « route de demain »

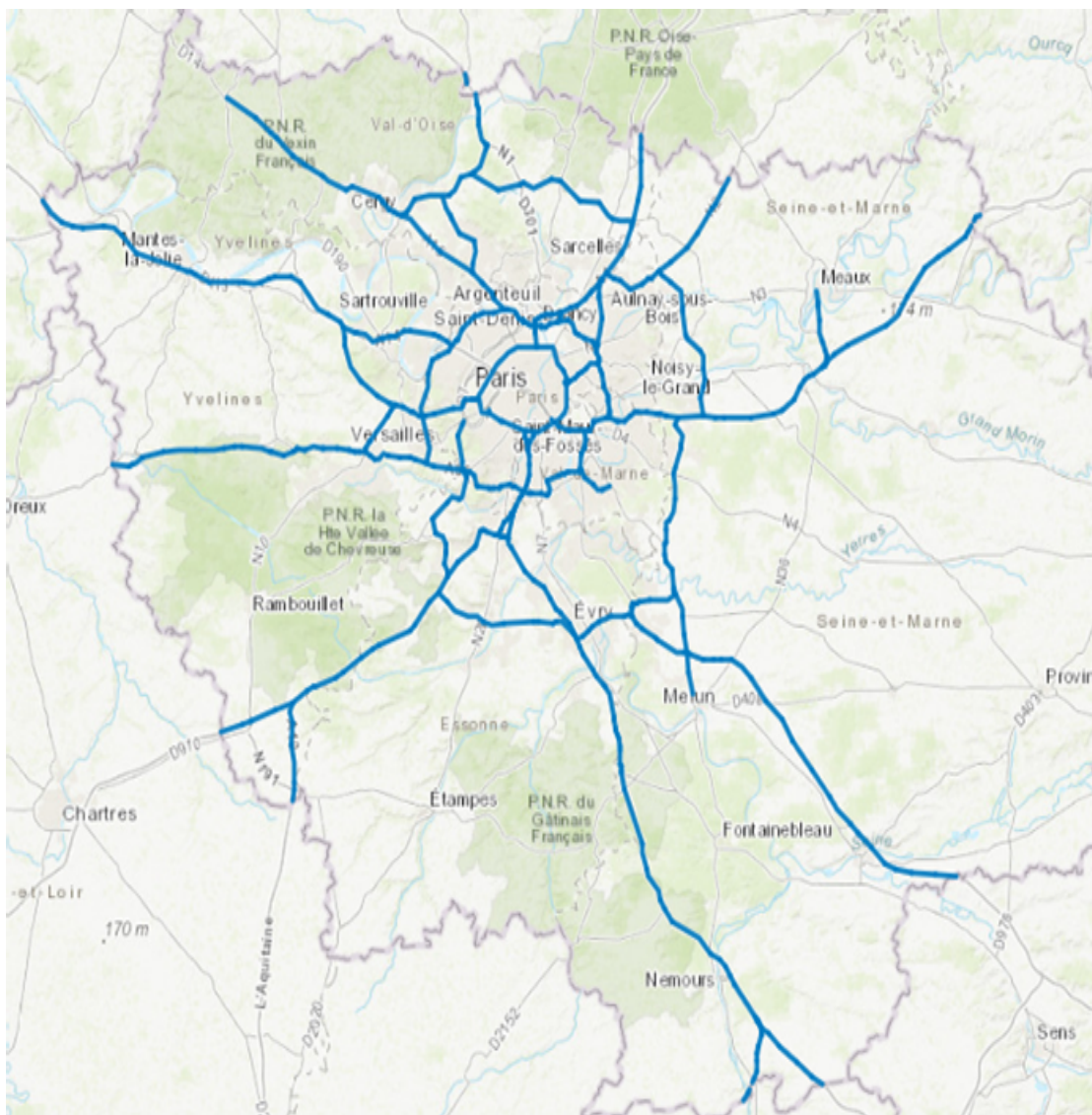
Tableau n° 18 : Financement prévisionnel du plan « route de demain » (2022 – 2027)

Dpt	Opérations	Montant retenu (M€)	Participation de la région en %	Crédits prévus par la région (M€)
77	Barreau RN3-RN2 Liaison Meaux-Roissy	65	50,00	32,5
77	Contournement de Guignes (études, AF)	16,6	50,00	8,3
77	Demi-Barreau A4-RD 96 sous réserve de validation de l'État (ph1)	5,9	15,00	0,9
77	Demi-Barreau A4-RD 96 sous réserve de validation de l'État (ph2)	2,6	30,00	0,8
77	Déviations de Montereau sur le Jard	6,2	30,00	1,9
77	Déviations de Voulx	4,4	30,00	1,3
77	RN2 - RD 401 - Dammartin-en-Goële - Réaménagement du carrefour	2	50,00	1
77	A104 x RD10p - St Thibault des Vignes - Giratoire Ouest	2	50,00	1
77	Étude de contournement d'agglomération	3	30,00	0,9
77	Créneaux dépassement RN 36 et RN4	8,5	50,00	4,3
78	Liaison RD30/RD190	60	50,00	30
78	Liaison A13/RD28	3	50,00	1,5
78	Ponts de Villedieu	25	40,00	10
78	Bretelle A13/RD153- dénivellement carrefour fauveau	12	30,00	3,6
78	Siter - études et déploiement sur le 78	6	50,00	3
78	Aménagement carrefour Pigozzi	7,5	30,00	2,3
91	RN20 - Décongestion des carrefours	15	50,00	7,5
91	Desserte de la base aérienne 217	6,5	50,00	3,3
91	Aménagement de la liaison Centre Essonne : RD 31 déviation d'Itteville	7	50,00	3,5
91	Aménagement de la liaison Centre Essonne : Desserte du val d'Essonne	7	50,00	3,5
91	Aménagement de la liaison Nord-Essonne : Franchissement de Seine Athis-Mons/Vigneux	2	50,00	1
91	RD 36 section Châteaufort – Saclay	5	50,00	2,5
91	RN7 : Décongestion de carrefours	2,5	50,00	1,3
91	Déviations de Paray-contournement sud d'Orly	20	50,00	10
91	Déviations des zones urbaines impactées par le réseau routier d'intérêt régional	5	50,00	2,5
91	Diffuseur A6 Chilly Mazarin / Longjumeau	2	50,00	1

Dpt	Opérations	Montant retenu (M€)	Participation de la région en %	Crédits prévus par la région (M€)
92	RD7 Suresnes Saint Cloud	29	50,00	14,5
92	RD1 Quai de Clichy à Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois	10	50,00	5
92	RD914 Nanterre	30,3	30,00	9,1
92	Carrefour de la Manufacture de Sèvres (études)	9,8	30,00	2,9
92	Avenue de la Liberté (ex BUCSO) Clichy	16	50,00	8
92	RD 911 - Gennevilliers-giratoire route du port	7,6	30,00	2,3
93	Voie interdépartementale /Voie Bokawoski	20	50,00	10
93	Gerfault II	3	50,00	1,5
94	RD10 nouveau barreau (Altival)	11	50,00	5,5
94	RD7	14,2	30,00	4,3
94	Vidéosurveillance carrefours à feux (Parcival)	1,4	50,00	0,7
95	Avenue du Parisis (section est)	6	50,00	3
95	Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD392/RD106	5,5	50,00	2,8
95	Fluidification Liaison RD10-RD9	22,5	50,00	11,3
95	Échangeur RN104/RD 10 Fontenay en Parisis	1,1	50,00	0,6
TOTAL		489,1		220,9

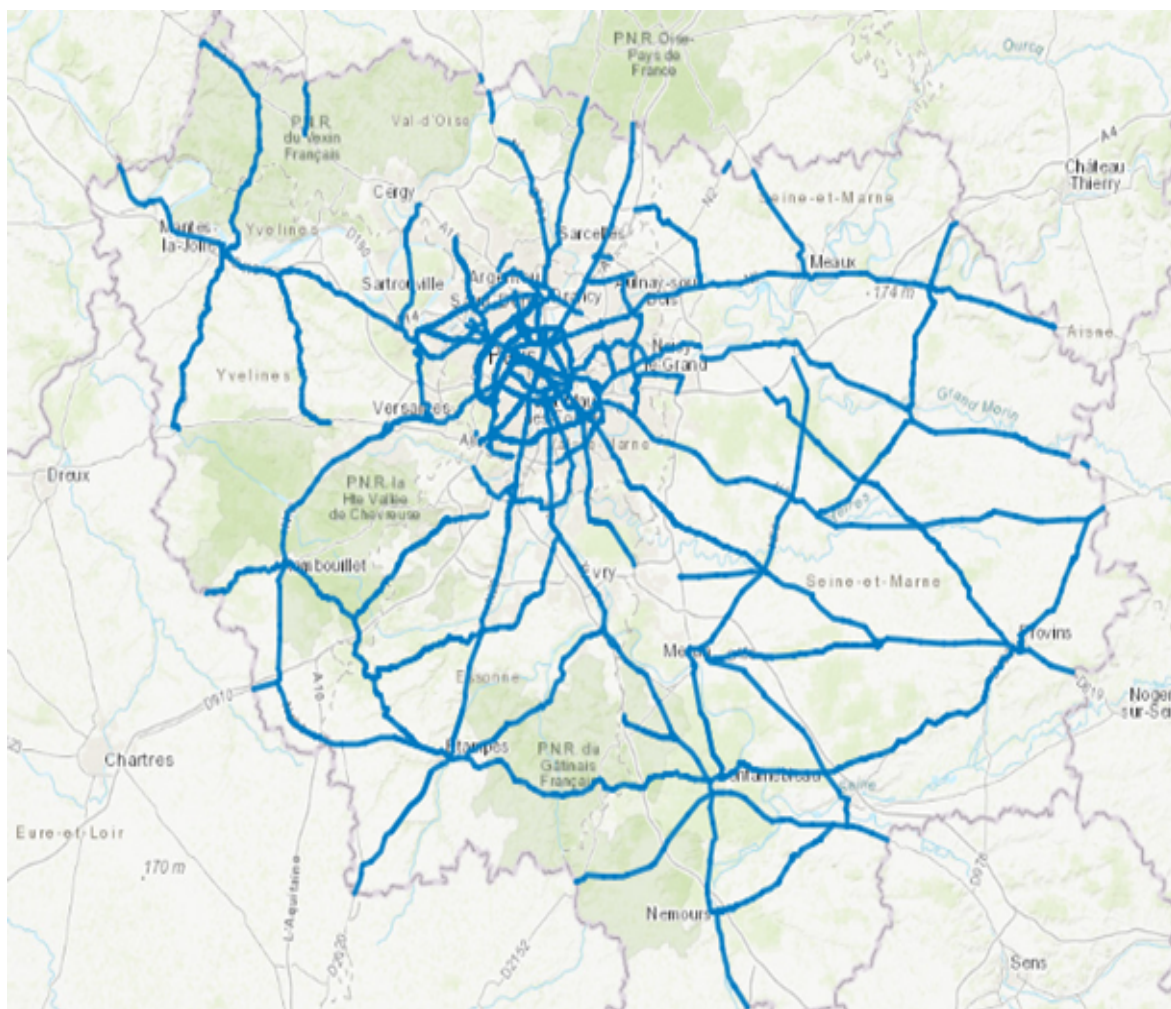
Source : délibérations du conseil régional

Annexe n° 11. Réseau magistral – carte de destination générale du territoire (CDGT) du SDRIF 2030



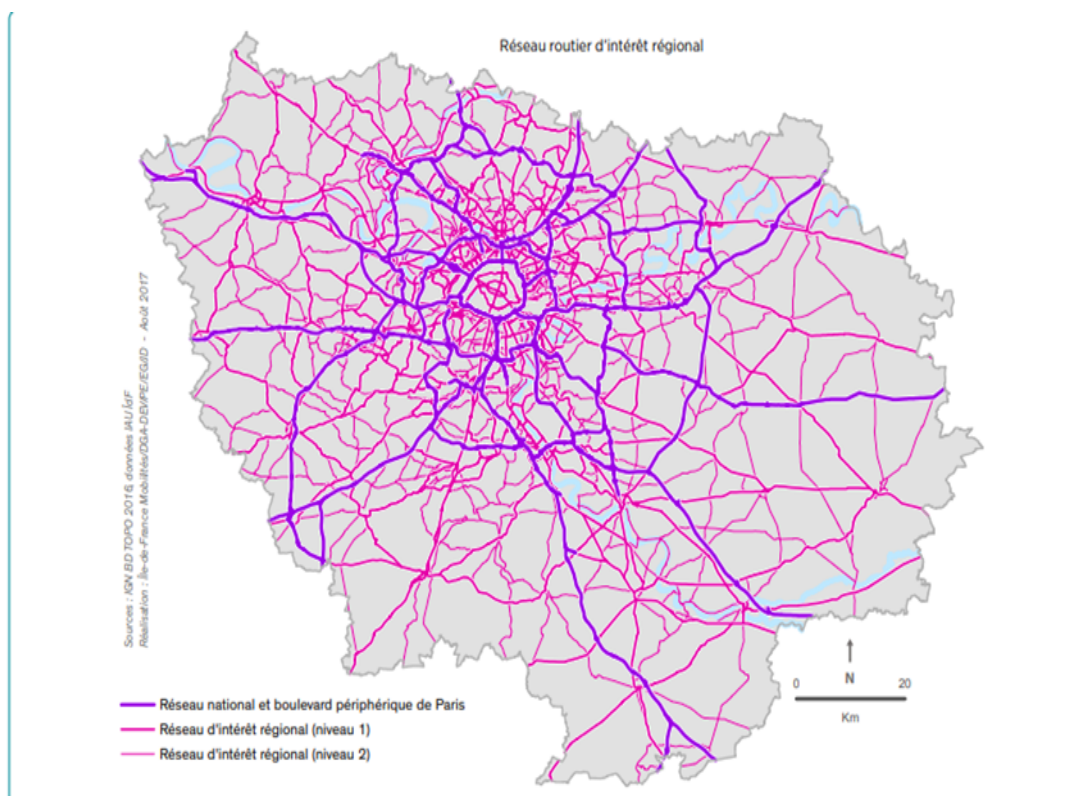
Source : CDGT du SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013

Annexe n° 12. Réseau routier principal – carte de destination générale du territoire (CDGT) du SDRIF 2030



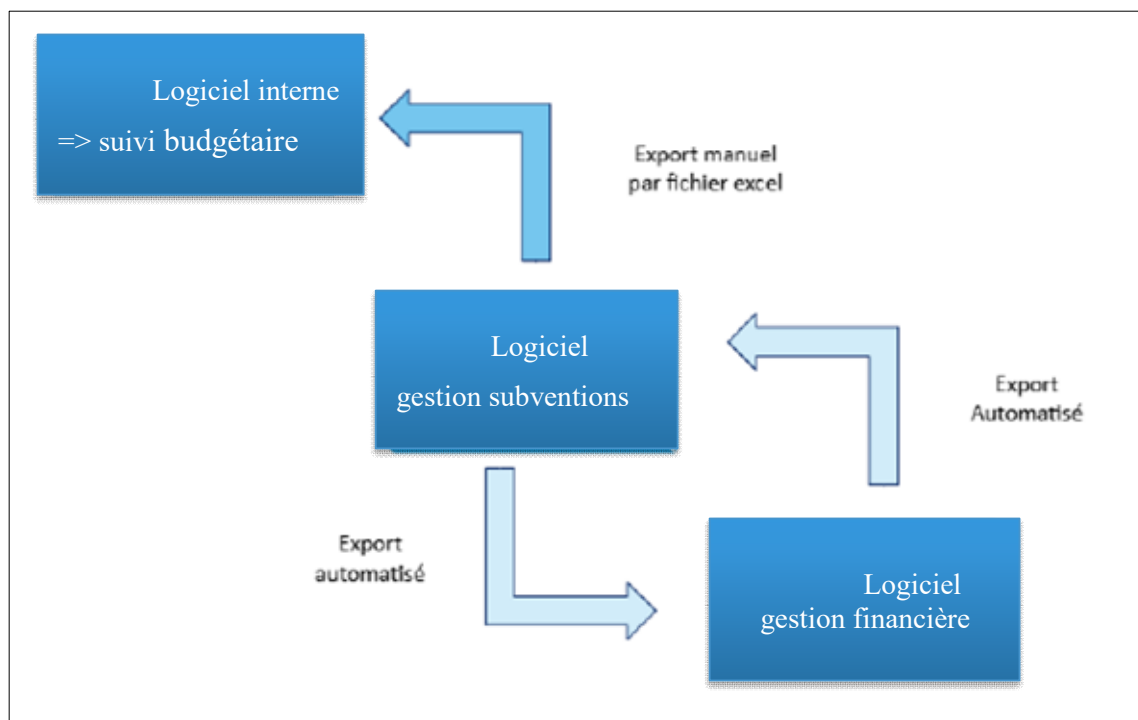
Source : CDGT du SDRIF approuvé par décret le 27 décembre 2013

Annexe n° 13. Carte du réseau routier d'intérêt régional adopté par le conseil régional en 2017



Source : Feuille de route du PDUIF 2017 - 2020

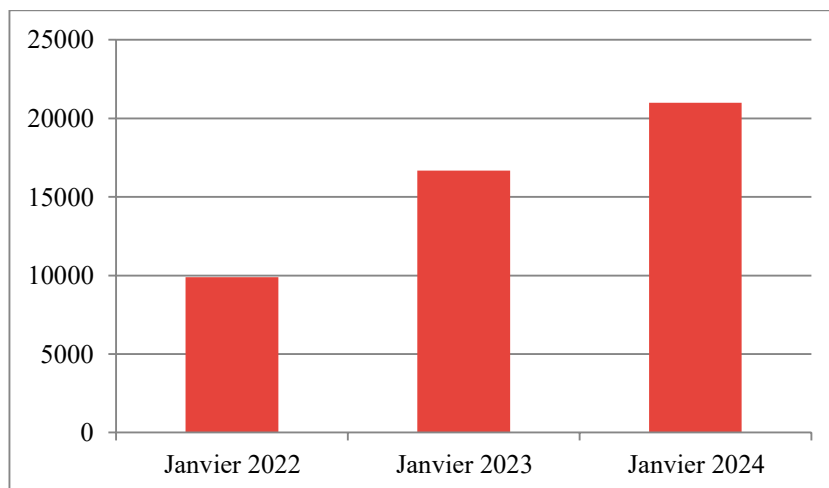
Annexe n° 14. Cartographie des outils budgétaires et comptables



Source : conseil régional, novembre 2024

Annexe n° 15.Points de recharge électrique en Île-de-France

Graphique n° 11 : Nombre de points de recharge pour voitures électriques en Île-de-France



Source : tableau de bord de l'IPR, janvier 2024

Annexe n° 16. Glossaire

<i>Acronymes</i>	Signification
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AP	Autorisations de programmes
BAC	Base d'arrêtés communaux
BHNS	Bus à haut niveau de service
CAA	Cour administrative d'appel
CDGT	Carte de destination générale du territoire
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et
CESER	Conseil économique, social et environnemental régional
CFU	Compte financier unique
CGCT	Code général des collectivités territoriales
CGED	Conseil général de l'environnement et du développement
CJF	Code des juridictions financières
CP	Crédits de paiement
CPER	Contrat de plan État région
CRC	Chambre régionale des comptes
CSP	Code de la santé publique
DIRIF	Direction des routes d'Île-de-France
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et des transports
EGT	Enquête globale transport
EMG	Enquête de mobilité globale
ETP	Équivalent temps plein
GES	Gaz à effet de serre
GLAT	Grandes liaisons d'aménagement du territoire
GPS	<i>Global positioning system</i>
IDFM	Île-de-France Mobilités
IPR	Institut Paris Région
IRVE	Infrastructure de recharge pour véhicules électriques
LACRA	Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier
NOTRé	Nouvelle organisation territoriale de la République
OMNIL	Observatoire de la mobilité en Île-de-France
OMS	Organisation mondiale de la santé

<i>Acronymes</i>	Signification
<i>PDM</i>	Plan de mobilité
<i>PDUIF</i>	Plan des déplacements urbains d'Île-de-France
<i>PEMR</i>	Pôles d'échanges multimodaux routier
<i>PIB</i>	Produit intérieur brut
<i>PMIE</i>	Plan de mobilité inter-entreprises
<i>PPVE</i>	Participation du public par voie électronique
<i>RBF</i>	Règlement budgétaire et financier
<i>RD</i>	Route départementale
<i>RER</i>	Réseau express régional
<i>RN</i>	Route nationale
<i>RRIR</i>	Réseau routier d'intérêt régional
<i>RVIF</i>	Réseau vélo Île-de-France
<i>SCRAE</i>	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
<i>SDES</i>	Service des données et des études statistiques
<i>SDRIF</i>	Schéma directeur de la région Île-de-France
<i>SDRN</i>	Schéma directeur routier national
<i>SGP</i>	Société des grands projets
<i>SRADDET</i>	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
<i>SRCAE</i>	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
<i>SYTADIN</i>	Synoptique du trafic autoroutier de l'Île-de-France
<i>VAE</i>	Vélos à assistance électrique

REPONSE

DE MADAME VALÉRIE PÉCRESSE

PRÉSIDENTE DU CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE (*)

() Cette réponse jointe au rapport engage la seule responsabilité de son auteur, conformément aux dispositions de l'article L.243-5 du Code des juridictions financières.*

La Présidente



Monsieur Thierry VUGHT
Président
Chambre régionale des Comptes Île-de-France
6 cours des Roches
Noisiel – BP 187
77315 Marne-la-Vallée Cedex 2

Réf : POLAT- D25-CRIDF-003894

Saint-Ouen-sur-Seine, le

25 JUIN 2025

Monsieur le Président,

Vous m'avez fait parvenir, par envoi dématérialisé, la notification du rapport d'observations définitives relatives au contrôle des comptes et de la gestion de la région Île-de-France concernant sa politique d'intervention sur la route.

Depuis 2016, la Région a engagé une politique ambitieuse au service des Franciliens, qui se décline dans plusieurs stratégies structurantes :

- En 2016, un plan anti-bouchon pour lutter contre la congestion routière ;
- En 2022, le plan route de demain pour favoriser l'intégration environnementale des infrastructures routières, lutter contre le bruit routier, encourager la décarbonation des véhicules, aider les collectivités à implanter plus de 5.500 points de recharge électrique, favoriser le report modal avec la création de voies réservées aux bus, lutter contre l'insécurité routière ;
- Le lancement en 2020 d'un réseau régional nommé aujourd'hui « Réseau Vélo Île-de-France » et ses 750 km de pistes cyclables sécurisées d'ici 2030, permettant de développer massivement les modes actifs.

La Région intervient sur la route dans le cadre d'une politique partenariale d'investissements aux côtés de l'Etat (principalement à travers les contrats de plan Etat-Région), des Départements (plans route) et l'ensemble des collectivités (plan vélo). La Région n'exerce ni la compétence de gestionnaire de voirie, ni la compétence de maître d'ouvrage, ni la compétence d'exploitant routier comme le souligne votre rapport. En revanche, la Région investit sur le réseau routier d'intérêt régional direct qu'elle a défini par délibération dès 2017 en application de l'article L4211-1 du CGCT qui permet à la Région « *la participation volontaire au financement d'équipements collectifs présentant un intérêt régional direct* ».



En adoptant le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-E) en septembre 2024, la Région a conforté la définition de ce réseau d'intérêt régional direct dorénavant inscrit dans ce document stratégique de planification de l'aménagement de la région. Le SDRIF-E a été approuvé par décret en Conseil d'Etat du 10 juin 2025.

S'agissant de votre première recommandation qui appelle à recentrer les financements de la Région aux aménagements de sécurité et aux équipements collectifs présentant un intérêt régional direct :

Je tiens à réaffirmer la compétence de la région en matière de financement de projets routiers, en particulier sur le réseau routier d'intérêt régional direct. L'exercice de cette compétence est encadré par les délibérations du conseil Régional en application du 3° de l'article L.4211-1 du code général des collectivités territoriales. De plus, les juridictions administratives (cf. CAA de Paris, 1^{ère} Chambre, 21 décembre 2021), saisies par le passé, ont confirmé la légitimité de l'action régionale en matière d'investissements routiers. Je note également avec satisfaction que votre rapport reconnaît que notre « *compétence routière résulte de plusieurs dispositions législatives, parfois communes aux autres régions, parfois spécifiques à l'Ile-de-France* » et je partage pleinement votre analyse selon laquelle « *cette compétence s'articule autour de deux axes principaux : la planification à travers le SDRIFE et le financement des infrastructures routières avec l'Etat ou d'autres acteurs comme les Départements* ».

Dans la logique de votre recommandation, la Région procédera avant la fin 2026 à une actualisation de sa délibération relative au réseau routier d'intérêt régional direct pour tenir compte du plan des mobilités 2030 qui sera adopté d'ici la fin de l'année. Cette actualisation permettra également de préciser la notion d'équipements collectifs d'intérêt régional direct (infrastructures et aménagements connexes, pistes cyclables sécurisées sur des itinéraires d'intérêt régional, protections et enrobés phoniques, équipements technologiques innovants, bornes de recharge électriques, etc.).

S'agissant de votre deuxième recommandation relative à l'évaluation de la qualité de service attendue des maîtres d'ouvrage :

Les conventions liant la Région aux maîtres d'ouvrage concernés prévoient une information de la Région *a minima* une fois par an sur les moyens utilisés et les résultats obtenus par rapport aux objectifs fixés sur le réseau routier d'intérêt régional. Sans attendre votre rapport définitif, mes services ont rappelé par courrier daté du 27 mars 2025 les engagements pris, à chacun des sept départements maîtres d'ouvrage et à la DIRIF, et en demandant la transmission des indicateurs d'évaluation prévus par les conventions de financement. Cette recommandation est ainsi d'ores et déjà pleinement mise en œuvre.

S'agissant de votre dernière recommandation relative à la création d'une interface informatique de suivi de la gestion des subventions régionales en matière de transport :

Je vous confirme que la modernisation des outils de la Région est en cours. Un système d'interfaçage de l'outil de pilotage budgétaire de la direction des transports avec le système d'information financier régional doit notamment voir le jour à l'horizon 2026.

Enfin, au-delà de vos recommandations, je regrette une fois de plus que le législateur ait décidé de morceler la compétence routière en région Ile-de-France ce qui aboutit *in fine* à un manque de cohérence globale. Aussi je rappelle la proposition du Conseil régional votée septembre 2023 « *Pour un choc de décentralisation en Ile-de-France* » visant à transférer à Ile-de-France Mobilités la compétence routière sur les routes nationales et le boulevard périphérique afin de simplifier radicalement la gouvernance des routes d'intérêt régional en Ile-de-France.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations distinguées.



Valérie PECRESSE

Chambre régionale
des comptes
Île-de-France



Chambre régionale des comptes Île-de-France
6, Cours des Roches
BP 187 NOISIEL
77315 MARNE-LA-VALLÉE CEDEX 2
Tél. : 01 64 80 88 88
www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france