Conseil régional

Rapport pour le conseil régional
SEPTEMBRE 2017

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

COMMUNICATION SUR LES TRANSPORTS

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS.....3

EXPOSÉ DES MOTIFS

COMMUNICATION

Conformément à ses engagements, l'Exécutif régional propose dans la présente communication de dresser un point d'étape de la mise en œuvre de la « révolution des transports ». Il s'agit du deuxième rapport qui est présenté au Conseil régional, la première communication ayant eu lieu en octobre 2016.
L'année qui vient de s'écouler a été particulièrement riche dans le secteur du transport. Le partenariat entre *Île-de-France Mobilités* et la Région s'est considérablement renforcé pour conduire une action globale, concertée et cohérente entre les deux institutions.
Pour porter la révolution des transports, la Région a adopté un budget 2017 particulièrement ambitieux avec 738 M€ d'autorisation de programme pour les investissements et 765,8 M€ d'autorisation d'engagement pour le fonctionnement.
Le budget d'investissement d'*Île-de-France Mobilités* a été porté à 1 624M€ pour l'année 2017, soit une augmentation de 36% par rapport à l'exécution 2016. Son budget de fonctionnement, de 5 719M€ témoigne d'une maîtrise des coûts car il conjugue une augmentation de l'offre de transport de 63M€ et une enveloppe totale en légère réduction de 0,4%.

1) Une amélioration de l'exigence de la qualité de service

Entre 2016 et 2017, *Île-de-France – Mobilités* s'est résolument engagée dans l'amélioration de la qualité des voyageurs. Cette amélioration porte sur :

- **l'accélération de la politique en matière de financement de l'acquisition, du renouvellement et de rénovation des matériels roulants** (ferrés, métro, tramway, bus et cars) en privilégiant les véhicules à motorisation propre. Île-de-France Mobilités a d'ores et déjà lancé les commandes de **100% des nouveaux matériels ferrés promis pendant la campagne électorale représentant 708 rames**.

Entre 2016 et 2017, les commandes ont porté sur :

- 52 rames de franciliens pour le réseau de Paris – Saint-Lazare
- 71 rames RER NG en tranche ferme pour les lignes D et E
- La rénovation de 31 rames MI84 du RER B

Au total, 152 rames ont déjà été livrées, soit 22% des rames promises, et 530 rames sont déjà commandées pour 2021. De plus, les premiers travaux liés à l'automatisation de la ligne 4 du métro ont été entamés.

Ces nouvelles acquisitions de matériel roulant ferré sont complétées par la commande de nouveaux bus hybrides (qui constituent aujourd'hui 9% de la flotte) et qui s'inscrit dans une volonté de dédiélisation complète du parc. Des expérimentations sont également menées sur d'autres types de motorisation (électriques et hydrogène). Enfin, Ile-de-France - Mobilités a adhéré à la centrale d'achat du transport public (CATP) afin de préparer des appels d'offres massifs à des coûts plus avantageux de nouveaux matériels.

- Un programme ambitieux de renforcement de l'offre multimodale et de la qualité de service, avec la poursuite du **schéma directeur de l'information voyageur**, du **schéma directeur de l'accessibilité**, la mise en œuvre du **bouclier de sécurité**, et le **schéma relatif à l'intermodalité.** Ces derniers doivent permettre de répondre aux besoins quotidiens des voyageurs franciliens.

- Le renforcement la présence humaine. A travers des nouveaux contrats (500 postes) entre *Ile-de-France – Mobilités* et les opérateurs, les décisions du Conseil de mars 2017 sur la sûreté (200 postes) ou le schéma directeur des éco-stations bus, Ile-de-France - Mobilités entérine la nécessité de la présence humaine avec des agents qui rassurent, informent, canalisent les flux et accompagnent les plus fragiles.

- Les grands chantiers de la modernisation que sont le plan de modernisation de la **télébilletique (PMB) et le développement du numérique.**

- La **redéfinition des relations contractuelles avec les opérateurs de transports, publics et privées** afin d'améliorer la qualité de service, maitriser les couts et anticiper dans les meilleures conditions la mise en concurrence prévue par les textes nationaux et européens.

- En termes d'**accessibilité du réseau**, l'ensemble des dispositifs de la Région et d'Ile-de-France - Mobilités se complètent et permettent ainsi une mise en accessibilité progressive de 143 gares grâce au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) financé par la Région (25%), *Ile-de-France – Mobilités* (50%) et les opérateurs (25%). Ainsi c'est 64M€ de financement région en 2016 qui ont pu être engagés et 20M€ prévus pour 2017.

En parallèle, *Ile-de-France - Mobilités* poursuit la mise en œuvre de son dispositif de mise en accessibilité de la voirie pour les arrêts de bus, sachant que les stations de tramways sont déjà toutes accessibles. Le déploiement de voies dédiées sur autoroute pour des lignes de bus expresse offre également une accessibilité complète des arrêts.

Le partenariat Région, Département et Ile-de-France - Mobilités se poursuit également dans le cadre du dispositif PAM (financement en trois tiers du service) pour assurer une mobilité aux personnes à mobilité réduite qui ne peuvent pas emprunter les transports en commun en toute autonomie. C'est un budget annuel pour l'ensemble de la Région de plus de 46M€ qui est ainsi investi chaque année. Le règlement régional du dispositif est en révision. Une première évaluation a été réalisée et un travail partenarial entre tous les financeurs est en cours pour adapter le dispositif en vue d'une amélioration pour les usagers.

2) Une mobilité intermodale

Les parcs relais :

Île-de-France Mobilités a souhaité relancer la dynamique des parcs relais dont on avait pu constater depuis 2011 un ralentissement du rythme des opérations. Lors du Conseil d'octobre 2016, une **évolution du schéma directeur des parcs relais a ainsi été votée avec une réévaluation de la participation financière d'*Île-de-France Mobilités*** qui interviendra désormais à la fois sur l'investissement de départ et sur l'exploitation, afin d'améliorer la qualité de services rendus aux voyageurs. La tarification pour les usagers sera simplifiée tout en permettant aux exploitants de trouver un équilibre financier.

Ces parcs relais doivent être les **fers de lance de la multimodalité** avec des places réservées, gratuites et au plus proche de la gare pour les covoitureurs, des places réservées et visibles pour l'autopartage et des points de recharges gratuits pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Des abris Véligo (sécurisés) seront également réservés.

Pour simplifier la vie des usagers, les exploitants devront permettre l'accès au parc relais en utilisant le passe Navigo.

L'objectif est de réaliser **10 000 places d'ici 2020** : 3 000 entre 2016 et 2017 et un second

programme de 7 000 entre 2018 et 2020. L'investissement prévisionnel est de **75M€ dont 50M€ en subvention directe d'Ile-de-France – Mobilités**.

Les nouvelles gares d'Ile-de-France :

Les pôles d'échanges multimodaux existants ou futurs sont au cœur des enjeux de mobilité et de développement urbain. Leur aménagement est un enjeu d'autant plus important que la rupture de charge (la correspondance) demeure un facteur fortement dissuasif de l'usage des transports en commun ou des mobilités actives.

En outre, les mobilités des Franciliens évoluent et prennent une multitude de formes. Au moment où le réseau francilien va connaître une métamorphose historique avec l'arrivée d'un nombre important de projets structurants, *Ile-de-France - Mobilités* se devait de porter une vision du pôle d'échanges renouvelée.

- ***Améliorer le confort des voyageurs*** : Les enquêtes auprès des voyageurs font systématiquement ressortir parmi les besoins les plus essentiels, le souhait d'espaces pour une attente confortable et l'accès à des toilettes. L'autorité organisatrice propose ainsi de **financer 100% pour la création de 70 espaces connectés d'un plan de 150 au total** et **mise en service de 35 toilettes supplémentaires en plus des 120 déjà prévus**.

- ***Rénovation des gares* :** Ce ne sont pas moins d'une centaine de pôles d'échanges qui sont actuellement en travaux ou à l'étude, dont un certain nombre s'inscrivent dans le cadre d'une programmation financière inscrite dans le cadre du CPER avec des financements très importants de la Région. **L'effort de rénovation sur les 100 pôles d'échanges en travaux ou à l'étude, porte au total plus de 3 milliards d'euros d'investissement d'ici 2024**.

- ***Repenser la place du commerce et des services dans la gare*** avec le développement d'espaces commerciaux et de services au bénéfice des voyageurs dans une démarche concertée de tous les acteurs.

- Changer la vision du bus dans les pôles d'échanges avec une modification du schéma directeur des gares routières en ***schéma directeur des éco-stations bus***, permettant ainsi une meilleure intégration et acceptation par l'ensemble des riverains.

  Ces stations ont vocation à s'adapter à l'environnement urbain : la station bus emblématique dédiée au confort et aux services pour les usagers, la station bus espace public concentrée sur l'espace de dépose et de reprise des voyageurs qui se transforme hors des heures de pointe en un espace public attractif, la station bus projet urbain organisée ou intégrée dans le bâti.

Les mobilités émergentes :

La **mobilité comme service** décrit une évolution du positionnement des acteurs du transport, et notamment des autorités organisatrices des transports. Elles ne sont plus seulement des concepteurs et des financeurs d'une offre de transport en commun. Elles offrent un bouquet de mobilités pour permettre au voyageur de personnaliser son trajet en fonction de son besoin et des circonstances.

Ce changement est également motivé par l'arrivée de nouveaux fournisseurs innovants de services de mobilités (vélos et scooters partagés, autopartage, VTC, covoiturage, automatisation des véhicules…). *Ile-de-France – Mobilités* propose donc d'aider à faire émerger ces nouvelles solutions. Le plan d'action voté le 28 juin 2017 propose :

- Un **service régional de location longue durée de vélos à assistance électrique** (objectif de 20 000 de vélos à assistance électrique mis en service) Il sera proposé lors d'une prochaine commission permanente que la **Région intervienne** pour l'aide à l'investissement des vélos représentant un tiers du montant d'acquisition ;

- La mise en œuvre d'une expérimentation de **trottinettes en libres service**.

- De faciliter la mise en œuvre de **services de véhicules en free-floating** (location en libre-service intégral, sans stations ni réservation), en développant des aires dédiées dans les gares, en les intégrant dans le moteur de recherche Vianavigo, en négociant des tarifs préférentiels pour les abonnés Navigo et le cas échéant en proposant d'utiliser celui-ci comme support billettique.

- L'incitation au **partage des véhicules**, par une triple politique d'incitation au covoiturage : une expérimentation d'aide financière, une politique de développement des infrastructures incitatives au partage notamment dans les Parcs Relais et une aide à l'arbitrage du choix de mobilité du voyageur par l'intégration du covoiturage dans Vianavigo.

- L'expérimentation de nouveaux services de mobilité automatisés pour mieux appréhender les évolutions de demain complémentaires aux transports en commun actuels. Des **navettes autonomes** ont ainsi pu être expérimentées au printemps sur le pont Charles de Gaulle à Paris. L'expérimentation est en cours sur l'esplanade de la Défense et aura lieu dans le bois de Vincennes prochainement.

- **Une feuille de route numérique,** adoptée en juin 2016 par le conseil *d'Île-de-France Mobilités*. Il s'agit notamment de développer l'ensemble des modes dans le **calcul d'itinéraire Vianavig**o afin d'en faire un moteur de recherche multimodal intégrant l'ensemble des mobilités. Le numérique est un enjeu fort de la politique d'intermodalité, il est le lien entre le voyageur, le pôle d'échanges, les véhicules de transports en commun et les autres offres de transport.

3) La mise en œuvre du Grand Paris des bus

Depuis 1950, la structure du réseau bus à Paris a peu évolué (itinéraires, terminus…). La densité de desserte en bus dans les arrondissements centraux parisiens reste prépondérante alors que les activités et la population se sont développées dans les arrondissements périphériques.

En juin 2017, un rapport présentant ce nouveau Grand Paris des bus a été adopté par le conseil d'administration. Il porte sur :

- **Les principes de réorganisation du réseau pour améliorer et diversifier l'offre bus**

L'objectif premier du nouveau réseau de bus restructuré est de mieux répondre aux nouveaux enjeux urbains de Paris et de la petite couronne. Cette amélioration de la desserte se traduit par la modification de la moitié des lignes actuellement en service.

Une telle réorganisation ne pouvait être menée à bon terme sans une grande concertation qui a eu lieu du 19 septembre au 30 novembre 2016. 14 000 personnes ont visité le site Internet et 1 793 avis ont été déposés ainsi que 37 cahiers d'acteurs déposés.

Cette concertation a permis de valider les axes suivants :

- rééquilibrer la desserte entre les cinq pôles du centre parisien et le reste de la capitale,

- diminuer le nombre de lignes en doublon sur les « troncs communs » de circulation, lorsque le trafic voyageurs ne le justifie pas,
- augmenter l'offre dans les quartiers moins bien desservis et créer de nouvelles liaisons entre les quartiers,
- améliorer la desserte des communes limitrophes ainsi que l'accès aux Bois de Boulogne et de Vincennes,
- favoriser la régularité des trajets par de nouveaux itinéraires plus fluides, en traitant les points de congestion par des aménagements de voirie.

- **L'amélioration de la qualité de service**

- améliorer et faciliter la qualité des correspondances bus-bus,
- rendre le réseau plus lisible,
- accélérer la transition énergétique du parc de bus : plus aucun bus diesel ne circulera dans la zone urbanisée d'ici 2025 et les derniers bus quitteront la zone rurale de l'Île-de-France en 2029
- maintenir l'accessibilité du réseau de bus parisien, en complément du réseau métro non accessible,
- faciliter l'accès à bord des bus en permettant la validation des tickets et passes à chaque porte du bus, etc.

En parallèle, *Île-de-France Mobilités* travaille pour **développer massivement l'offre de bus en grande couronne**, afin de répondre aux besoins des usagers en termes de fréquences et de régularité.

- Après de difficiles négociations avec les entreprises de transports, **les nouveaux contrats de type 3 (CT3) ont été adoptés.** Ils permettront d'une part la mise en œuvre du plan bus et d'autre part d'entamer le processus de mise en concurrence pour la prochaine génération de contrats.

4) **Des investissements accélérés**

Au cours de cette dernière année, le conseil d'*Île-de-France Mobilités*, en lien avec l'Etat, la Société du Grand Paris et bien entendu la Région s'est mobilisé pour la mise en œuvre des opérations d'investissement du plan de mobilisation pour les transports et du plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France (PDUIF).

Les décisions suivantes ont notamment été prises :

Déclaration de projet :
- Tzen 4
- Tzen 5

Adoption des conventions de financements pour des opérations d'investissements :
- Schéma directeur du RER A
- Schéma directeur du RER B Sud
- Prolongement du RER E à l'ouest (EOLE)
- Schéma directeur de la ligne R
- Tramway T9
- Tramway T10
- Tramway T12 Express
- Tangentielle Ouest phase 1 (TGO / Tram 13 Express)
- Prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier
- Prolongement du tramway T3 de la Porte de la Chapelle à la Porte d'Asnières

- Débranchement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil
- Tzen 2 Sénart – Melun
- Pôle d'échanges multimodal de Versailles Chantiers phase 1
- Nouvelle gare de Cergy-Préfecture
- Schéma directeur de l'intermodalité du tripôle Gares de Lyon – Bercy – Austerlitz
- Pôle de Massy

Adoption des conventions de financement des études pour le déploiement du nouveau matériel roulant :

- *des RER NG sur la ligne D*
- *des REGIO-2N sur la ligne N*
- *des Franciliens sur la ligne J*
- *des Franciliens sur la ligne P Paris-Provins et des AGC sur la branche La Ferté-Milon*

Lancement de la concertation ou préparation des enquêtes publiques :

- Schéma directeur du réseau Paris – Est
- Tramway T13 Express phase 2 Saint-Germain GC – Achères Ville RER
- Prolongement du Tram 8 au sud entre Saint-Denis – Porte de Paris et la gare Rosa Parks
- Bipôle gare de l'Est – Gare du Nord
- Gare de Val de Fontenay
- Gare de Poissy
- Grand pôle multimodal de Saint-Denis
- Gare de Noisy-le-Sec

Etudes :

- Etudes complémentaires pour l'achèvement du schéma directeur de la Ligne K
- Etudes complémentaires pour l'achèvement du schéma directeur de la ligne L
- Prolongement de la ligne 10
- Tramway T1 Bobigny – Val de Fontenay
- Pôle multimodale de Melun
- Nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny sur le RER E et la ligne P du Transilien
- Gare d'Evry Bras de Fer

Des **propositions d'amélioration rapides de l'offre de transports** ont également été demandées par les équipes d'*Île-de-France Mobilités* aux opérateurs pour permettre de réelles avancées pour les usagers sans attendre les travaux longs et coûteux portant sur l'infrastructure. Ces **mesures d'exploitation** concernent :

- L'évolution d'offre ferroviaire sur les lignes RER A et L3
- La refonte de l'offre de la ligne J6 pour le service annuel 2018
- L'évolution de l'offre pour le service annuel 2019 du RER D

5) L'amélioration de la sureté dans les transports en commun

- Recrutement et déploiement des 200 agents dans les réseaux bus de grande couronne permettant des interventions directes pour les cas d'incivilités, de l'ilotage rassurant et dissuasif, l'accompagnement du contrôle et la mise en sécurité des voyageurs et des conducteurs. **10 M€ seront ainsi consacrés à cette politique jusqu'en 2020**.

- Déploiement de vidéoprotection dans les gares routières franciliennes au travers du

programme d'équipement de 70 gares routières mené par la Préfecture de Police (50 sont d'ores et déjà équipées d'au moins une caméra). Dans le cadre du schéma directeur des gares routières il est prévu qu'*Ile-de-France – Mobilités* finance à hauteur de 70% les investissements pour les gares considérées comme stratégiques.

- L'objectif est de créer un centre de coordination opérationnelle unique de sécurité des transports en commun d'Ile-de-France, au sein et sous son autorité, moderne et bâti sur un système interopérable avec les Systèmes d'information et communication (SIC) des opérateurs de transport. Il regroupera sur un même site la Préfecture de Police et des correspondants de tous les opérateurs de transport, dont ceux des bus de grande couronne. L'objectif de mise en œuvre est fixé à **2019. Ile de France Mobilités en sera le principal financeur** confirmant la priorité donnée à la sécurité.

- Extension **du numéro d'alerte 3117 pour le signalement de harcèlement à l'ensemble des opérateurs franciliens** suite à l'expérimentation positive menée par la SNCF. En 2016, près de 44.000 signalements ont été comptabilisés, en augmentation de 150% par rapport à 2015 :

- 36 639 appels téléphoniques, dont 12% d'appels sûreté
- 6 762 appels SMS, dont 58% de SMS sûreté
- 6 appels sur 10 pour Transilien = 26 040 appels par an (dont 1515 appels de voyageurs en zone RATP) = plus de 71 appels par jour

- Déploiement **d'équipes SNCF de cyno-détection** pour lutter contre le risque terroriste et améliorer les temps de levée de doutes (1528 interventions par jour sur le réseau Transilien pour des sacs oubliés, soit une augmentation de 122% depuis 2014). Le dispositif consiste à proposer 20 équipages de cyno-détection et recherche d'explosifs. Ces derniers sont composés d'un maître-chien et d'un chien et font partie des effectifs de la SUGE. Ce dispositif doit permettre d'effectuer une « levée de doute » en 5 à 15 minutes, contre plus d'une heure en l'absence de telles équipes, ce qui permettra d'accroître l'efficacité des équipes de la SUGE et donc de lutter plus efficacement contre des actes terroristes éventuels. Une expérimentation a également été réalisée par la RATP pendant 6 mois à compter du 1er décembre 2016 ; les premiers retours semblent très positifs, la RATP ayant constaté **une division par deux des interruptions de trafics liés à des colis suspects**.

- La **lutte contre la Fraude** faisait partie d'un engagement de campagne de l'exécutif, l'objectif étant de récupérer les 366 millions estimés de perte de recettes pour l'autorité organisatrice par la Cour des Comptes. Une première grande campagne commune entre la Région Ile-de-France, Ile-de-France - Mobilités, la SNCF et la RATP a été lancée entre le 19 septembre et le 4 octobre 2016. Cette campagne a été accompagnée par un renforcement des contrôles sur le terrain, notamment avec des actions conjointe SNCF – RATP. De premiers résultats ont ainsi pu être constatés avec un taux de fraude dans le métro qui est passé de 2,6 % en 2015 à 2,2 % en 2016, et dans le RER, il est passé de 3 % en 2015 à 2,2 % en 2016. Une baisse est également notée dans les bus et tramways dont le taux est passé de fraude est passé de 11,9 % en 2015 à 10,4 % en 2016. Un travail important reste donc encore à faire sur ces modes. L'inauguration du Tramway Express 11 a posé comme objectif un taux de fraude nul, notamment au moyen de contrôle automatique des billets en gare et non embarqué dans la rame.

De nouveau, pour la saison estivale 2017 et à la rentrée de septembre, la campagne a été renouvelée.

6) Création d'Île-de-France Mobilités

Pour davantage de lisibilité et de compréhension pour les usagers, le conseil d'administration du STIF a décidé de modifier la **marque commerciale du STIF en Ile-de-France – Mobilités** afin de redonner du sens et de la compréhension pour les usagers.
Cette nouvelle marque **concrétise la transformation du Stif en "autorité organisatrice des**

mobilités durables" comme le prévoit la loi NOTRe. Ainsi, le Stif dispose désormais de compétences élargies qui dépassent le seul cadre du transport en commun pour se positionner dans les domaines de l'attractivité, du dynamisme économique et du confort de vie. Les compétences relatives au numérique, à la billettique et aux nouvelles mobilités seront regroupées afin de s'adapter à l'évolution des mobilités et des besoins de Franciliens.
La nouvelle identité commerciale sera progressivement déployée sur les différents supports de communication de l'autorité organisatrice francilienne. Elle accompagne une nouvelle organisation des services, concrétisée par un organigramme ramassé, plus cohérent et plus opérationnel. Afin de replacer les usagers et les territoires au cœur des enjeux de demain, il a été décidé en juin de créer une « Direction des usagers et des territoires ».
Ces nouvelles dispositions permettront d'anticiper au mieux les transformations du réseau francilien, telles que la mise en service du réseau du Grand Paris Express.

7) La complémentarité avec les délibérations du Conseil régional

Les investissements pour la modernisation des transports en commun et le développement de nouvelles opérations ont été largement financés par la Région. Les travaux réalisés en commission permanente et dans l'hémicycle en sont un parfait exemple. La priorité donnée aux transports dans le budget 2017 confirme l'engagement régional en la matière.

La Région au cours de ce premier semestre 2017 a également pu apporter sa propre contribution à la « révolution des transports ». Deux dispositifs majeurs ont ainsi pu être adoptés par notre assemblée :

- ***Plan anti-bouchon et pour changer la Route***

En complément des actions menées sur les transports collectifs ferrés, ce plan doit redonner à la route toute sa place dans la politique régionale de transport afin d'en faire **un outil moderne au service des territoires et en favorisant les usages vertueux**.

Il s'agit aussi pour notre collectivité d'anticiper les évolutions technologiques profondes qui vont bouleverser les usages de la route et l'ensemble des transports afin de promouvoir une politique ambitieuse, visionnaire et responsable grâce à un fond pour la route intelligente doté de près de **60 millions d'euros**

Ce plan comporte 3 axes stratégiques :

- Une action résolue anti-bouchon, avec le traitement des principaux points noirs de dysfonctionnement du réseau, générateurs de congestions récurrentes et donc de pollution. **200M€ sont prévus pour soutenir près de cinquante opérations** partout sur le territoire qui permettront de faire gagner aux usagers jusqu'à 25 minutes sur le temps de trajet quotidien ;

- La constitution d'un véritable réseau routier d'intérêt régional, offrant un bon niveau de qualité de service à ses usagers, au bénéfice de la performance économique de la Région et de la qualité de vie de ses habitants ;

- Le développement de la route intelligente au service de la « smart région », comme support d'usages modernes, performants et respectueux de l'environnement. Un premier investissement de 2,2M€ sur une section de l'autoroute A4, co-financés à parité par l'État et la Région permet de tester cette solution innovante de lutte contre les nuisances sonores de la route à la place d'une couverture de la voie

estimé entre100 et 160 M€. La pose de ces nouveaux enrobés a été réalisée cet été sur l'autoroute A4 au droit de Charenton-le-Pont et sur la RN13 à Saint-Germain en Laye. En outre, la mise en œuvre de la régulation d'une part importante des accès à l'A86, qui permet de réduire la congestion, sera prochainement mise en service.

- ***Plan vélo régional***

L'objectif est de renforcer la place du vélo comme un mode de déplacement quotidien, avec un objectif de triplement du volume de déplacement d'ici 2021 par rapport à 2010.

Le dispositif d'aide régionale sur le développement d'une infrastructure cyclable perdure, mais avec une volonté de schéma cohérent sur les territoires, pour passer d'une logique de saupoudrage à plus de cohérence territoriale dans les aménagements et les services proposés.

Un appel à projet doit permettre l'accélérer le basculement vers un usage quotidien en mobilisant les territoires et en s'appuyant sur des initiatives existantes.

La cohérence et la complémentarité avec l'action d'*Ile-de-France – Mobilités* est assurée, en particulier dans le cadre de l'aide pour l'achat des Vélo à Assistance Electriques (VAE). Un programme de stationnement vélo pourra être déployé, en complément des stations Véligo, par les collectivités qui en feront le choix. Elles seront en outre soutenue pour le développement d'innovations ou d'expérimentations en ce domaine.

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

VALÉRIE PÉCRESSE