

**Rapport pour la commission  
permanente du conseil régional  
JUN 2014**

*Présenté par  
Jean-Paul Huchon  
Président du conseil régional  
d'Île-de-France*

**PROGRAMME D'ÉTUDES  
SUR LA MOBILITE ET LES DEPLACEMENTS**



Chapitre 908 « Transports »

Code fonctionnel 810«Services communs»  
Programme HP 810-003 « Etudes et expérimentations »

Chapitre 938 « Transports »

Code fonctionnel 80 «Services communs»  
Programme HP 80-001 «Etudes Générales»

*Sommaire*

<b>EXPOSE DES MOTIFS.....</b>	<b>4</b>
<b>ANNEXE AU RAPPORT : PRESENTATION DU PROGRAMME D'ETUDES .....</b>	<b>7</b>
<b>PROJET DE DELIBERATION .....</b>	<b>25</b>

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet d'affecter 2 autorisations d'engagement et 3 autorisations de programme d'un montant total de **340.000 €**, prélevées sur le chapitre 908 – Transports (HP 810-003, action 18100301), et le chapitre 938 – Transports (HP 80-001 Action 18000101) du budget 2014.

Les études du présent rapport relèvent du programme d'études 2014 qui s'inscrit dans la politique régionale d'amélioration des transports.

Ce rapport vous propose de participer à la réalisation d'un total de 5 études réparties sur le programme suivant :

### **Au titre de la dynamique transport – aménagement :**

- Insertion urbaine et modale des téléphériques urbains (gares et pylônes) :

Très pertinent au regard du franchissement des coupures urbaines et des topographies contraignantes, la principale faiblesse du transport par câbles réside à l'heure actuelle dans son acceptabilité en tant que transport urbain et son insertion paysagère. Son intégration dans la chaîne modale revêt également un intérêt stratégique.

Il est proposé d'étudier ce volet complémentaire et plus opérationnel qui permettrait de définir une position régionale sur les bénéfices attendus et les contraintes de ces infrastructures de transports

Au titre du présent rapport, il est proposé d'affecter une autorisation d'engagement pour cette étude, qui fera l'objet d'un marché à procédure adaptée, soit au total **60 000 €**.

### **Au titre des infrastructures, leurs équipements et leurs usages :**

- Etude quantitative sur l'impact de la publicité dans les transports :

Une première étude sur la perception des usagers de la publicité dans les transports a été réalisée en 2012. A l'issue du comité de pilotage final, il avait été convenu que l'aspect quantitatif de cette étude (menée initialement par internet) devrait être réactualisé.

Il est donc proposé au titre du présent rapport d'affecter une autorisation d'engagement à cette enquête qui fera l'objet d'un marché à procédure adaptée, soit un total de **20.000€**.

- Valorisation foncière des acquisitions dans le cadre des projets de transport:

La réalisation des infrastructures de transports nécessite de nombreuses acquisitions foncières qui pourraient éventuellement être valorisées à l'issue des travaux. Il est donc proposé au travers de cette expertise de rechercher les conditions d'une valorisation des emprises acquises au bénéfice d'un projet de transport pour éventuellement permettre par la

suite une valorisation immobilière (exemple Site de Maintenance et de Remisage, SMR) ou le traitement des délaissés (suite aux acquisitions foncières).

L'expertise portera à la fois sur la faisabilité juridique et les possibilités de montages juridico-financiers possibles.

Au titre du présent rapport, il est proposé d'affecter une autorisation d'engagement pour cette expertise, qui fera l'objet d'un marché à procédure adaptée, soit au total **30 000 €**.

- Connaissance du Réseau Ferré national et perspectives à l'échelle du bassin parisien :

Dans le cadre de l'ensemble des projets porté par RFF à plus ou moins à long terme, le réseau ferroviaire national (RFN) sera considérablement modifié. La caractéristique de ce réseau en étoile favorise un engorgement sur les différents faisceaux ferroviaires. Il n'existe pourtant pas aujourd'hui de vision à long terme de ce que sera le RFN et des sillons disponibles pour chaque projet.

Il est donc proposé dans le cadre de cette étude une analyse comparée de ce réseau en termes d'infrastructure, de coût et de compatibilité des projets selon les différents aspects LGV, voyageurs franciliens, fret....

Cette étude devra également envisager la situation au regard d'autres projets, notamment de contournement de l'Île-de-France qui pourraient répondre à une carence de sillons.

Au titre du présent rapport, il est proposé d'affecter une autorisation d'engagement pour cette expertise, qui fera l'objet d'un marché à procédure adaptée, soit au total **150 000 €**.

- Etude sur l'exploitation du réseau francilien à horizon 2022 au regard des projets entrant en phase travaux :

Il s'agit de recenser au travers de cette étude tous les travaux programmés à horizon 2022 entrant en phase travaux sur le réseau francilien RATP et transilien, en intégrant les gares prévues au SDA et le projet du GPE (les lignes en travaux à cet horizon) et de les localiser.

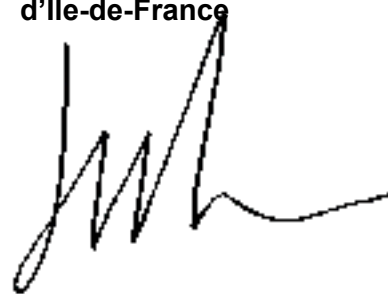
L'objectif de l'étude est de pointer les périodes sur lesquelles se situeront les « pics » de travaux (en indiquant dans quelle mesure ils seront acceptables pour les usagers et avec quels reports possibles sur les autres modes TC que le ferroviaire).

Il s'agira également d'identifier leur localisation sur les branches du réseau, les conséquences en termes d'exploitation (y compris financières sur les interruptions de trafics et circulation) et d'accessibilité à la zone francilienne et aux grands pôles économiques, les conséquences financières pour la Région.

Au titre du présent rapport, il est proposé d'affecter une autorisation d'engagement pour cette expertise, qui fera l'objet d'un marché à procédure adaptée, soit au total **80 000 €**.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le président du conseil régional  
d'Ile-de-France**

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the printed name.

**JEAN-PAUL HUCHON**

## ANNEXE AU RAPPORT : PRESENTATION DU PROGRAMME D'ETUDES

Cette annexe a pour objet de faire la synthèse des études en cours dans le secteur des transports. Elle reprend les programmes de travail de la Région, de l'IAU, du STIF, de VTIF, de l'APUR et d'Entreprendre pour le fluvial.

Concernant les études produites par d'autres organismes, la SGP a produit un certain nombre d'études en 2011 assez prospectives mais sans renouveler à notre connaissance de sujets. Elle tient à jour un observatoire du prix du foncier en lien avec la DRIEA. L'AIGP ne produit pas véritablement d'études transport. Elle organise plutôt des séminaires. Les études réalisées portaient plus sur des domaines liés à l'urbanisme.

### 1 - La mobilité des personnes

**L'EGT 2010**, dont les premiers résultats ont été publiés en 2012, présente l'ensemble des grandes données transport. Une déclinaison thématique est réalisée par le STIF, l'IAU ou la DRIEA notamment sur le périurbain, bassin parisien, les gares, les 2 roues ou l'automobile, les PMR, les types de mobilités...). **Ces données doivent permettre d'être ressources de nos propres études.** Une convention de mise à disposition a été votée en 2013 entre le STIF et la Région.

#### **Observation et analyse de la mobilité (IAU – STIF – DRIEA / 2013-2014)**

Ces observations alimentent l'OMNIL en courtes fiches. Elles proviennent d'analyses réalisées dans le cadre de **l'enquête globale transport**.

Les premiers résultats ont été présentés dans un **document de synthèse** réalisé en partenariat par le STIF, la DRIEA et l'IAU.

En 2013, l'IAU et le STIF ont produit une partie des fiches destinées à alimenter les Assises régionales de la mobilité organisées par le STIF. Une série d'exploitations destinées à actualiser ses travaux antérieurs sera conduite. Les 2 organismes, ainsi que la Région, participeront en tant que membre à son comité de pilotage ainsi que comme contributeurs aux travaux de l'Observatoire des mobilités (Omnil) animé par le STIF.

Parmi les thèmes d'ores et déjà identifiés :

- l'utilisation des modes actifs ;

- les deux-roues motorisés ;

- les profils de mobilité selon la localisation ;

Ces données sont utilisées dans le cadre des approfondissements sur la mobilité au sein des bassins de vie par l'IAU.

- les déplacements pour le travail ;

- le stationnement.

(Sur cette thématique particulière du stationnement l'IAU souhaite réaliser une étude plus particulière sur les enjeux du stationnement avec les différents acteurs parties prenantes et apporter des éclairages sur les bonnes pratiques et les innovations) ;

- la mobilité des précaires et des personnes vulnérables ;

- la mobilité de nuit ;

Ces données pourront permettre d'approfondir ces spécificités, notamment dans le cadre d'une évaluation des Noctiliens

- la mobilité de loisirs ;

Ces éléments pourront être à rapprocher des interrogations sur la mobilité des touristes en Île-de-France

- les TC sont-ils sources d'étalement urbain ? Données qui devront faire l'objet d'un rapprochement sur l'étude de la région sur le lien avec les villes du bassin parisien ;

- pratiques de déplacements selon les modes ;

Ces éléments ont ainsi pu être utilisés dans le cadre de l'enquête démographie et mobilité de la Région

- typologie des déplacements domicile-travail des actifs franciliens ;

### Impact de l'évolution démographique sur la mobilité (RIF / 2013)

Au-delà des études traitant directement des projets de transports, il semblait opportun **d'anticiper les évolutions de la société** afin de **mieux prendre en compte les besoins de déplacements futurs**. En effet, l'évolution de la démographie francilienne aura nécessairement une influence sur le type d'investissements qui devront être réalisés dans le domaine des transports.

Dans un second temps, l'étude pourra proposer une stratégie régionale permettant d'anticiper l'adaptation des transports en commun à cette évolution démographique.

*La phase 1 est achevée, elle devait donner plusieurs scénarios d'évolution de la mobilité selon différents facteurs de développement des modes de transports. Sur ces 4 scénarios, un atelier réunissant des experts en mobilité a permis de dégager quelques pistes de réflexion qui ont été rendues en mai 2014.*

### Enquête sur les gares parisiennes (IAU – RIF – STIF – SNCF – RFF – DRIEA / 2013-2014)

Les 7 grandes gares terminus parisiennes et les 3 gares franciliennes d'interconnexion constituent des nœuds majeurs du réseau de transport régional et national. Une démarche partenariale réunissant les principaux acteurs du transport en Ile-de-France, Gares et Connexions, l'Etat (DRIEA), la Région Ile-de-France, le STIF, la RATP, RFF, et les branches SNCF Voyages et SNCF Transilien, a permis de réaliser une vaste campagne d'enquêtes au niveau de ces gares.



Cette campagne avait pour objectif la **constitution d'un socle de connaissance** commun, homogène et actualisé sur la **fréquentation et sur l'accessibilité des gares** qui permettra, dans un second temps, l'analyse de leur fonctionnement et la mise en œuvre d'un outil de veille et d'anticipation sur leur évolution future. La démarche a permis de comptabiliser et de caractériser les voyageurs en gare de surface c'est-à-dire utilisant un Transilien, un TER, un Intercité, un TGV ou un train international (c.f. figure 1 répertoriant l'offre ferroviaire de surface), ainsi que les non-voyageurs (accompagnateurs, chalands, personnes traversant la gare, etc.). Les autres flux en transports collectifs lourds (RER et métro) n'ont été étudiés qu'en tant que moyens de rabattement et de diffusion du trafic des gares de surface.

*La **phase 1** est aujourd'hui achevée. Ses résultats pourraient être présentés en commission transports.*

*Des discussions sont en cours sur les suites à donner pour une **phase 2** qui pourrait consister à :*

- Faire un état des lieux de l'offre desservant les gares parisiennes et du niveau de saturation de ces gares.*
- Evaluer l'évolution des flux (TGV international et national, intercités, TER et transiliens principalement) à horizon 2030.*
- Analyser l'impact des évolutions des flux par rapport à la situation initiale.*
- Etudier les forces et les faiblesses du fonctionnement du système ferroviaire et les facteurs déterminants de la désaturation des gares.*
- Proposer des solutions pour résoudre les problèmes de saturation à travers des scénarios prospectifs.*

*Des compléments pourraient être apportés également sur le **poids des touristes dans la mobilité francilienne** à partir, par exemple, des données de l'Enquête nationale transport de 2008.*

#### **Evaluation des coûts liés au retard dans les transports (RIF / 2014)**

Demande initiée en commission transports, afin de **connaître le coût lié aux perturbations fréquentes sur le réseau de transport**. A mettre en perspective avec les coûts liés à la congestion automobile.

*Plusieurs rencontres ont eu lieu entre fin 2013 et début 2014 pour la rédaction du cahier des charges de cette étude complexe dont le montant a été affecté en 2013. Compte tenu de ces échanges, il est apparu plus pertinent que cette étude évolue vers une **expertise permettant la définition d'une méthode** qui pourrait ensuite être employée dans un second temps.*

**L'automobile dans le système de mobilité de demain (VTIF / 2013)**

Ce programme de travail doit aborder la **problématique de l'automobile dans les mobilités de demain**. Face à la multiplication des transports en commun et des politiques volontaristes de rabattement de l'automobile face au transport collectif, quelle peut être la place de l'automobile dans notre système de mobilité ?

Il doit s'articuler autour de quatre tables rondes :

- La mobilité face au défi énergétique
- Optimiser le parc automobile (autopartage/covoiturage) : mars 2013
- Pacifier les infrastructures routières (avenues métropolitaines...) : septembre 2013
- Séance conclusive : fin de l'automobile ou naissance de l'altermobilité ? Janvier 2014
- Voyage d'étude : Amsterdam. Printemps 2014

*2 débats ont été organisés par l'association. Les comptes rendus, semblent proposer des évolutions à l'usage de la voiture individuelle.*

**La mobilité des PMR – enquête quantitative (STIF / 2014)**

L'objectif général est de mieux **connaître la mobilité des PMR**. Les informations concernant les PMR tirées de l'EGT 2001 n'ont pas pu être exploitées dans le cadre du SDA (surreprésentation des personnes âgées).

Dans la nouvelle EGT, il a été décidé de lancer une enquête complémentaire intégrant les spécificités de ces usagers.

L'enquête HSM (Handicap Santé Ménages) menée par l'INSEE, en cours d'analyse à l'IAU, pourra éventuellement donner des informations intéressantes et complémentaires. Elle fournit plutôt des renseignements sur les difficultés d'accessibilité ressenties et non pas sur les pratiques de la mobilité des PMR mais elle permettra de mieux cadrer le cahier des charges de l'étude complémentaire sur les PMR que veut mettre en place le STIF.

*2014 doit être l'année de présentation des résultats de l'enquête spécifique du STIF. Un lien avec les travaux de l'IAU sur l'HSM et l'évaluation du dispositif PAM, pourrait être poursuivi par la suite notamment dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité afin d'inscrire ces études dans une vision d'ensemble de la mobilité des PMR.*

**Mobilité et temps de transport (IAU / 2014)**

On assiste à une tendance à **l'accroissement des temps de transport**, notamment domicile-travail. L'exploitation de l'EGT doit permettre d'en vérifier l'importance et d'en vérifier le phénomène en fonction des territoires et des individus. Une comparaison avec les grandes agglomérations de provinces sera réalisée.

**Espace périurbain et mobilité (IAU / 2014)**

Il s'agit d'exploiter les données de L'EGT 2010 pour comprendre le fonctionnement de la mobilité dans le périurbain et déterminer s'il peut constituer un lieu d'innovation pour la ville durable de demain (question de la vulnérabilité énergétique. Cette études sera réalisée en lien avec les projets de recherche du Puca : « Du périurbain à l'urbain » et « la double vulnérabilité énergétique ».

**La desserte des grandes villes du bassin parisien et étalement urbain (RIF / 2014)**

Une première analyse rapide peut interroger sur **le risque pour les villes du bassin parisien de devenir la banlieue de l'Île-de-France**. De même, les efforts de développement du réseau ferroviaire en Île-de-France pour les villes de grande couronne peut concourir au même effet, alors que l'on essaye de faire l'inverse dans le cadre du SDRIF.

Cette étude permettrait, après un premier diagnostic rapide, de proposer en partenariat avec le bassin parisien, les moyens d'inverser cette situation, et leur permettre d'en faire des opportunités de développement du territoire et éviter de favoriser l'étalement urbain.

*Le cahier des charges a été rédigé en partenariat avec l'IAU et la DPASM. L'étude démarre en juin 2014.*

**Analyse de l'impact des projets de transports sur les territoires desservis (RIF / 2014)**

Peu d'études sont réalisées pour évaluer **l'impact des nouvelles infrastructures de transports**. Les bilans LOTI doivent être réalisés systématiquement 5 ans après la mise en service des infrastructures mais ils ne sont pas toujours réalisés.

En outre, ces bilans sont essentiellement une comparaison entre le TRI réel et le TRI estimé ainsi qu'une comparaison entre d'une part les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation et d'entretien estimés, et d'autre part les coûts réels. L'analyse des effets de l'infrastructure semble faible même si parfois ébauchée.

Pourtant de nombreuses questions peuvent se poser, sur les effets environnementaux, économiques, en matière d'aménagement du territoire, sur le réseau de transport, etc. ( effet sur le développement économique, effet sur les prix du foncier, sur la densité ou encore le ressenti des riverains des nouveaux espaces publics offert par l'infrastructure de transport...)

*Le marché a été notifié, l'étude a démarré en avril 2014 en partenariat avec le STIF, l'UDEV et l'IAU.*

**Enquête par GPS (IAU / STIF / RIF)**

Plusieurs études et projets de recherche associent le GPS afin de suivre la mobilité des personnes : projet Smooth pour évaluer des offres de transports nouvelles dans l'habitat peu dense ou projet Record sur le lien entre santé et mobilité.

Chacune des institutions a déjà suivi pour partie ces projets de recherche dans le passé. Il s'agirait donc de continuer de les suivre.

**Analyse des comportements de mobilité – Peak-car (IAU / 2013-2014)**

On observe depuis plusieurs années un phénomène appelé Peak-car qui consiste en une baisse de la mobilité automobile. L'IAU approfondira ce phénomène de rupture en le déclinant sur différents groupes de populations et en étudiant les déterminants selon les lieux et les temporalités, y compris les week-ends.

**Pistes de réflexion et de suites à donner :**

**En termes de données liées à la mobilité, les acteurs régionaux commencent à être dotés de nombreux indicateurs (EGT, enquête gares parisiennes, enquête PMR...). Quelques compléments pourraient être encore apportés notamment sur la mobilité des touristes, mais globalement il y a surtout nécessité maintenant d'exploiter l'ensemble de ces données.**

**Il pourrait s'agir d'approfondir le sujet de la mobilité longue distance avec les gares parisiennes, approfondir les sujets de déplacements à l'intérieur des bassins de vie (IAU et DRIEA). Quelques nouveaux domaines pourraient être davantage qualifiés tels que les déplacements de nuits, celui des PMR ou encore des touristes.**

**2 - La dynamique transport / aménagement**

La Région trouve toute sa légitimité d'intervention dans le domaine de l'aménagement et tout particulièrement les **réflexions autour des gares**, pivot de l'articulation entre transport et aménagement, ce qui a été également consacré dans le cadre de l'élaboration du SDRIF. Plusieurs démarches d'études ont donc d'ores et déjà vu le jour dans cette dynamique transport/aménagement.

**Les « Chartes urbanisme – transport » (IAU – RIF – VTIF)**

Cette démarche mobilise urbanistes et experts transport au sein de l'IAU.

Elle comporte deux volets : d'une part, mener à son terme le processus expérimental entamé sur la ligne 11 et d'autre part, accompagner les services de la Région pour appliquer la démarche à d'autres territoires de projet.

- Concernant la ligne 11, l'IAU poursuivra sa participation à la définition d'un plan d'action puis à sa réalisation, ainsi qu'à l'animation de la démarche (réalisée en 2012).
- Autres territoires de projet : en parallèle, son implication dans le déploiement de la démarche le conduira à intervenir sur les projets de Tangentielle Nord, de Tzen 2, du tramway TPO (Tramway Paris – Orly Ville) et de la ligne Orange du Grand Paris Express.

Ces chartes sont en particulier suivies par la DPASM pour le compte de la RIF en lien avec la DT et le STIF.

Au cas par cas, elles peuvent faire l'objet **d'études spécifiques** permettant l'articulation de différentes composantes de la charte.

**Étude exploratoire relative à l'impact sur le report modal du développement des services à proximité des gares (RIF / 2013)**

Cette étude a pour objectif d'estimer l'**impact de la concentration des services dans les quartiers de gare** sur les pratiques en matière de mobilité, et notamment l'utilisation des transports collectifs.

Elle vise à mesurer l'opportunité pour la Région de contribuer au développement des services en gare ou à proximité. L'étude, recentrée sur le développement des services en gare, a débuté en mars 2013.

La phase 1 portant sur l'analyse de l'existant à partir d'une typologie des gares (fréquentation, territoires desservis...) et des services offerts est achevée.

La phase 2 a porté sur la manière dont la Région peut se positionner comme acteur coordinateur favorisant l'installation de services en gare utiles tant aux usagers qu'aux riverains.

*Cette étude est achevée. Des suites pourraient être envisagées en fonction des résultats.*

**Bus sur autoroute (IAU / 2013)**

Une étude a été menée avec le STIF, la DIRIF et la Région sur l'opportunité et la faisabilité de lignes de bus dédiés sur autoroute.

*Les suites de cette étude devraient permettre d'intégrer les résultats de l'étude dans les documents régionaux*

**La gare oasis : ressource de l'hyper mobilité (VTIF 2013)**

Il s'agit d'étudier la gare non plus comme un lieu de contrainte mais comme un lieu d'échanges entre les individus qui la fréquentent.

Deux directions sont proposées :

- l'exploration des « qualités sensuelles et organisationnelles » qui pourraient être développées au sein des gares. C'est la « gare oasis ». Des rencontres ont été organisées en 2013 et 2014.
- s'interroger sur l'intérêt des gares à devenir des lieux où l'interaction entre réseaux, ville et individu, est utilisée pour réguler des échanges entre producteurs et consommateurs d'énergie à l'échelle du quartier. C'est la « gare ressource ». Des rencontres ont été organisées en 2013 et 2014.

*La question de l'intérêt des gares est abordée dans l'étude de la Région sur les services en gare.*

**Mobilité et polarité (IAU / 2013-2014)**

Ce sujet sera traité d'une part, en relation avec la DRIEA et le STIF pour actualiser l'approche développée en rapprochant d'une part, les résultats du recensement de ceux de l'enquête-ménages et, d'autre part, dans le cadre d'un autre projet PUCA (du « périurbain à

l'urbain ») en rapprochant l'EGT de la base équipements. L'objectif est de **comprendre, connaître les modes de vie périurbains** pour déterminer une source de durabilité (énergétique) à ces espaces.

#### **Desserte de grands équipements universitaires (IAU / 2014)**

L'étude entamée en 2012 sur la **desserte des établissements universitaires** s'est achevée en 2014.

Les sites ont été sélectionnés avec les services concernés de la Région pour refléter la diversité des situations selon différents critères comme la localisation, la desserte en transport collectif aujourd'hui et à terme, la taille de l'établissement, etc.

*Un travail plus fin peut encore être réalisé grâce au STIF qui dispose avec l'EGT d'une grande précision sur les localisations. Au-delà de ce simple recensement, un travail plus qualitatif pourrait être réalisé sur les conditions de dessertes et la desserte autre que les transports en commun (marche à pied, vélo...).*

#### **Les mobilités (a)typiques des grands équipements générateurs de trafics (VTIF / 2013)**

Il s'agit d'étudier la **desserte de grands équipements publics** (tels que les hôpitaux ou les aéroports) et de re-questionner l'offre et les modes de transport sous l'angle de la flexibilité (horaires, adaptabilité des modes de transport selon les usages).

Ce cycle d'étude s'étend sur deux ans (2013 pour les hôpitaux et 2014 pour les aéroports).

*Un repositionnement est recherché avec un regard de l'installation de ces grands équipements dans leur environnement urbain et non plus en fonction de leur desserte. Cet angle d'approche est mieux appréhendé par le STIF et l'IAU qui disposent de bases de données permettant un premier travail de croisement (CF. études ci-dessus).*

#### **Les transports du Grand Paris et l'accessibilité des régions voisines (IAU / 2013)**

L'étude consistait à analyser l'**impact des projets liés au Grand Paris sur les conditions d'accès à l'Île-de-France** à partir des régions voisines.

Les analyses conduites ont permis d'estimer des gains d'accessibilité aux pôles et territoires stratégiques et à identifier des points d'arrêt hors Paris pour des TER ou des Intercités, sur la base des opportunités offertes par le futur maillage ferré de l'Île-de-France.

Elles ont débouché sur des propositions hiérarchisées de points d'arrêts en fonction des gains d'accessibilité aux pôles urbains franciliens et de la faisabilité technique appréhendée « à dire d'experts » par la SNCF, compte tenu des attentes exprimées par les Régions du bassin parisien.

Les propositions formulées ont été regroupées en deux catégories :

► 11 points d'arrêt pour lesquels il conviendrait de préciser la faisabilité et l'intérêt socio-économique

► 9 points d'arrêt ne sont pas à retenir, en plus de Versailles-Chantiers qui existe déjà, car ils présentent un intérêt moindre et, le plus souvent, se heurtent à de grosses difficultés de réalisation.

*Elle s'est achevée en 2013 et pourra être complétée par des études de préféabilité par les acteurs du monde ferroviaire. Actuellement, aucune suite n'a été apportée.*

### **Quartiers des gares et évolutions des faisceaux ferrés (APUR / 2012)**

La **préfiguration de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris** a été réalisée sur 6 gares test situées dans les 3 départements de la Petite couronne : Rueil-Suresnes – Mont Valérien, Les Agnettes dans les Hauts-de-Seine, Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis et Les Ardoines et Vitry Centre dans le Val-de-Marne.

L'analyse croisée confirme la **grande diversité de situations observées** dans les quartiers de gare et l'intérêt d'effectuer une typologie. Les travaux de l'Observatoire contribuent à une meilleure connaissance de ces territoires, nécessaire pour comprendre leur évolution et mutation. C'est aussi une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.

### **Petite ceinture ferroviaire (APUR – RFF / 2012)**

La petite ceinture ferroviaire est un lieu unique dont le caractère ambivalent, caché et courtisé, s'est amplifié au fil du temps. En 2010, la Ville de Paris et RFF ont confié à l'Apur le soin d'élaborer tout d'abord un diagnostic complet de l'ensemble de l'ouvrage et des sites traversés.

Le document édité pose les termes des débats à venir autour de trois principes fédérateurs :

- La petite ceinture est un site patrimonial et identitaire, à reconnaître et à valoriser.
- La petite ceinture est un espace de nature, son rôle écologique et sa place dans la trame verte métropolitaine sont des points d'appuis pour l'élaboration de projets urbains.
- La petite ceinture a un rôle à jouer dans la vie sociale par la valorisation de ses emprises avec un travail par séquence qui prend appui sur les évolutions du statut ferroviaire.

*RFF et la Ville de Paris ont souhaité continuer sur ce sujet, notamment dans le cadre d'un déclassement du réseau RFN du linéaire de la petite ceinture. Un cahier des charges doit être rédigé par RFF en fonction d'une note d'intention co-rédigée par la Région et la DRIEA pour préciser les conditions de ce déclassement à la fois en terme d'infrastructure à conserver dans le respect des règles du SDRIF, mais également en termes juridiques et financiers pour conserver ce linéaire qui ne serait plus dans le RFN, donc sans vocation à être dans le patrimoine de RFF.*

*Ce cahier des charges a pour objectifs de préciser tronçon par tronçon les principes de réversibilité des aménagements mentionnés dans le SDRIF tout en maintenant l'utilisation par RFF des parties actuellement exploitées.*

**Coups urbains et mobilités (VTIF / 2013)**

Les **coups urbains** naturelles (relief, espaces verts) ou artificielles (infrastructures routières, ferrées) ont un impact sur les mobilités.

Afin de traiter ces coups urbains, l'association VTIF a déjà amorcé des réflexions qu'elle souhaite poursuivre :

- Transformation des autoroutes en avenues métropolitaines
- Métrocâble pour l'Île-de-France

*Les suites pourraient être une étude portant sur l'insertion urbaine et modale des téléphériques urbains (gares et pylônes). Etudier ce volet complémentaire, plus opérationnel, permettrait de définir une posture régionale sur les éléments attendus et les contraintes de ces infrastructures de transports*

**Les bassins de vie (IAU 2014) Partenariat avec la DRIEA**

La mise en œuvre du SDRIF, la nouvelle organisation de la Métropole et l'accompagnement des CDT incitent à revisiter la notion de bassin de vie et à apprécier sa pertinence et sa dynamique propre. L'étude consistera en l'analyse des polarités, de la mobilité au sein de ces territoires constituant des boucles de déplacement, dont celles domicile-travail.

**Pistes de réflexion et de suites à donner :**

**Le lien aménagement-transport est actuellement assez largement couvert par les différentes études qui ont pu être réalisées ou qui sont lancées dans le cadre des réflexions sur les gares. Ce lien est également assez bien étudié tant dans une vision large et en lien avec le bassin parisien, que dans une vision plus microscopique sur les bassins de vie.**

**Reste la problématique « aéroports » à développer sous la forme quelles fonctionnalités des projets pour quels types d'usagers ? Une objectivation des besoins et des offres.**

**Suite aux réflexions de la SNCF et son sujet des hubs sur les grandes gares un lien pourrait être fait avec l'étude sur bus sur autoroutes.**

**3 - Les infrastructures, les équipements et leur usage****Partage Multimodal de la voirie (RIF / 2012)**

Cette étude s'inscrit dans la démarche initiée par le PRMD sur le partage multimodal de la voirie. Il s'agissait d'une étude prospective donc l'objectif était de faire évoluer l'approche du partage multimodal et de proposer de nouvelles orientations pour la mise en œuvre du dispositif 1 (aménagements de partage de la voirie en faveur des TC et des modes actifs) de l'annexe 1 (partage multimodal de la voirie en accompagnement des TC) du PRMD.



**Les nouveaux services de mobilité et nouveaux véhicules urbains (IAU – RIF / 2013-2014)**

L'IAU poursuivra ses activités de veille sur le sujet en procédant à un recensement des services d'auto-partage en Ile-de-France et en participant aux comités de Pro'Mobilité (regroupement volontaire d'acteurs franciliens pour encourager le développement des plans de déplacements d'entreprises).

Des rencontres organisées par la Région en 2013, ont permis de faire le point sur les pratiques et besoins en matière de nouveaux véhicules urbains et nouveaux services à la mobilité.

*Les résultats ont permis d'alimenter un rapport pour la mise en œuvre d'un nouveau dispositif cadre voté en février 2014 qui devra intégrer le futur PRMD-2.*

**Nouvelles infrastructures et impact sur le tissu urbain (IAU – RIF / 2013-2014)**

L'IAU participe à l'amélioration des modèles LUTI (*Land use and transport integration*) qui permet de mesurer **l'impact des nouvelles infrastructures sur le tissu urbain**. (Programme subventionné par l'ANR).

De son côté la Région lance en 2014 l'étude sur **l'impact des projets de transports sur le territoire** traversé. Au travers d'un certain nombre de données apportées par le prestataire, il s'agira de déterminer l'impact sur le prix du foncier, la densité, la création d'emploi ou le ressenti de la modification de l'espace urbain pour les usagers et riverains. L'étude devra également apporter des éléments de valorisation pour la Région des résultats obtenus, au regard notamment du financement de ces infrastructures.

*L'étude a été notifiée. L'étude a démarré en avril 2014 en lien avec l'ensemble de la Direction, la DPASM, l'IAU, le STIF et l'UDEV.*

**Publicité dans les transports (RIF / 2012-2014)**

Les pratiques publicitaires se sont beaucoup développées et se sont parallèlement professionnalisées. Les pratiques ont continuellement évolué au fil du temps, avec l'apparition d'une multiplicité de formats dont les écrans numériques. Une étude exploratoire consacrée aux **pratiques et à l'impact de la publicité dans les transports** est apparue nécessaire, afin de permettre aux institutionnels sur qui reposent la responsabilité de la gestion des transports en commun de disposer d'une vision claire et précise de la problématique.

L'analyse portait à la fois sur l'aspect quantitatif des espaces dans les transports en commun dédiés à la publicité, mais également qualitatif, sur la perception de la publicité par les usagers.

*A la suite du Comité de pilotage final, il avait été convenu de mettre à jour l'étude quantitative en 2014, afin de mesurer l'évolution du ressenti des usagers.*

**Etude exploratoire sur le RER D long terme (RIF / 2013)**

Cette étude a permis à la Région, de disposer d'un point de vue objectif sur les évolutions proposées en termes d'infrastructures par le schéma directeur du RER D « long terme », et ce, sur la section sud de la ligne (entre Paris et les branches Malesherbes et Melun). Il s'agissait de comprendre les contraintes d'exploitation sur une ligne mixte, les points durs de son fonctionnement, et pour le long terme (2020-2025) de préciser le schéma de desserte au regard des évolutions de trafic et de confirmer l'intérêt des investissements proposés pour les infrastructures.

*L'étude a confirmé les investissements d'infrastructures à long terme (ex : doublement Juvisy-Grigny), la nécessité du débranchement sud et a permis de faire des propositions d'amélioration d'exploitation en gare notamment. Ces éléments seront versés à l'étude de l'Etat sur le pôle gare de Lyon-gare de Bercy engagée en 2014.*

**Usage du vélo et sécurité routière (IAU / 2014)**

Que s'est-il passé entre les deux dernières EGT (2001/2010) pour ce qui est de l'usage du vélo et du profil de ses utilisateurs ? Quelles sont les évolutions sur la même période des données de sécurité liées à ce mode ? Ce travail du programme 2012 n'avait pas pu être mené faute de fichiers d'enquête disponibles. Il donnera lieu à une note de synthèse.

**Politique des deux roues motorisés (IAU / 2014)**

L'essor de l'usage des motos interroge les pouvoirs publics dans deux domaines : la place des motos dans l'espace public et les accidents dans lesquels elles sont impliquées. Qu'en est-il à Berlin, Londres et Madrid ?

Un état des lieux des politiques en matière de deux-roues motorisés dans les grandes villes européennes pourra apporter de nouvelles pistes de travail et de solutions pour les décideurs franciliens, pour une « politique motos ».

**Infrastructures, bruit et pollution (IAU / 2013-2014)**

Dans le cadre du projet Eurequa de l'ANR, un appui est apporté aux environnementalistes sur la modélisation du trafic routier au niveau d'un quartier pour permettre de faire des simulations de bruit et pollution.

**Pistes de réflexion et de suites à donner :**

**Plusieurs études ont déjà porté sur le lien infrastructure et les différents usages. Une enquête complémentaire actualisant l'étude publicité dans les transports doit être réalisée.**

**Les différents projets de transports entraînent fréquemment la question de l'utilisation ou réutilisation d'emprises foncières. Une étude portant sur leur valorisation pourrait être d'actualité en 2014.**

**L'étude exploratoire sur le RER D long terme ayant été enrichissante, des suites sur d'autres opérations (notamment du RER) pourraient être envisagées au vu de la complexité des projets et de leurs enjeux régionaux.**

**Une étude exploratoire pour une vision générale et à long terme du RFN et ses conséquences en termes de saturation des sillons pourrait être envisagée afin d'avoir une vue plus objective opération par opération.**

#### **4 - Fret et logistique**

La question du fret et de la logistique est abordée selon plusieurs angles : d'un point de vue foncier tout d'abord avec la nécessité de préserver et réutiliser des emprises foncières en zone dense, d'un point de vue plus expérimental, en cherchant des moyens de donner à voir des exemples de réussite d'opérations de logistiques urbaines vertueuses et d'un point de vue données avec la réalisation d'enquêtes marchandises. Enfin, un regard plus territorialisé est apporté en soutenant les démarches des différents départements et dans le cadre du travail collaboratif avec l'IAU et la DRIEA pour le Cerlog.

#### **La mise en place du CERLog (IAU – RIF – DRIEA / 2013-2014)**

Centre de ressources et d'échanges et lieu de dialogue entre les différents partenaires, privés et publics. L'animation de cet outil d'observation copiloté par l'État et la Région a été confiée à l'IAU îdF. En 2013, deux groupes de travail ont été initiés : l'un sur la définition d'un nombre limité d'indicateurs - et des modalités de collecte et de suivi et de diffusion – afin de suivre les grandes tendances d'évolution du secteur et les mesures et actions inscrites au PDU, au DOS et résultant des Assises régionales du fret.

L'autre groupe de travail aura pour objectif d'aboutir à une vision hiérarchisée et prospective de l'avenir de la logistique francilienne et à la rédaction d'un document.

Enfin, pour donner à voir, inciter aux bonnes pratiques, susciter des expérimentations, il est prévu d'organiser quelques (1 à 3) demi-journées thématiques.

*Un prestataire a ainsi été désigné pour aider le Cerlog à organiser ces demi-journées. Une première devrait avoir lieu en juin ou juillet dont l'un des objets serait la présentation des résultats de l'enquête marchandises en ville.*

#### **Enquête Transport de Marchandises en ville (RIF – IAU – IFSTTAR – LET / 2010-2014)**

Cette enquête lancée en 2010 doit donner ses premiers résultats début 2014. Il s'agira donc cette année de procéder aux premières exploitations de ces données et d'entamer le travail dans le cadre du projet de recherche « Metrofreight » avec l'IFSTTAR, la DRIEA et la Ville de Paris.

Ces résultats devront permettre également à l'IAU de poursuivre son assistance à la Région pour l'intégration des données de l'enquête dans le modèle FRETURB du Laboratoire d'Economie des Transports.

*Une exploitation plus spécifique de l'enquête de la Région sur les transporteurs et la sous-traitance pourra être réalisée.*

*Les résultats de l'ETMV à l'été 2014.*

#### **Etude Tram-fret (APUR – DRIEA – RIF / 2013)**

Le projet de mise en place d'un **Tramway marchandises** en Île-de-France a pris en 2011 une tournure plus opérationnelle, avec comme action principale le test de circulation d'une rame marchandises pendant 1 mois, qui a conforté l'équipe projet dans le bien-fondé de la démarche : pas d'impact sur la circulation des tramways voyageurs, sur la circulation routière, bon accueil des usagers du tramway et des professionnels du transport de marchandises.

2012 et 2013 ont permis la réalisation d'une étude sur les flux de marchandises. La conclusion porte surtout sur le besoin d'approfondir le sujet avec une mise en réseau des tramways ou pour le moins la possibilité d'arriver en tramway dans la zone dense.

*Aujourd'hui, l'APUR a stoppé ses travaux suite à la conclusion de l'étude. Une suite pourrait être envisagée pour la question de la mise en réseau des tramways ou la réalisation d'un tram-fret en radial.*

#### **Etude sur les modèles vertueux de logistique urbaine (RIF / 2013-2014)**

Cette étude est complémentaire avec la démarche engagée par la ville de Paris. Elle constitue un bilan depuis les assises du fret et le PRMD. Elle doit permettre de rechercher de manière opérationnelle les actions sur lesquelles il est possible de créer une logistique urbaine plus vertueuse.

3 situations sont à l'étude :

- Réutilisation de délaissés urbains pour des opérations de Cross-docking (Recherche d'un site sur les territoires de la Seine-Saint-Denis ou du Val de Marne),
- Prise en compte de la problématique inter-filière (vrac, froid...) pour des livraisons en zones commerciales denses (recherche d'un site en cours, en particulier sur Paris),
- Intégration de la problématique logistique dans les projets d'aménagements (exemple des docks de St Ouen)

*Les phases à venir consistent à rédiger des notes d'intention pour des validations politiques auprès des élus, puis à la concrétisation des exemples.*

#### **Etude sur la recherche d'un site de plateforme de transport combiné en Île-de-France (RIF – DRIEA – RFF – GNTC / 2014)**

Dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, aucune plateforme en Ile de France n'a été retenue. Toutefois, comme l'opérateur ferroviaire, nous restons persuadés du bien fondé d'un arrêt en IDF. La Région et l'Etat souhaitent procéder à un premier diagnostic assorti d'une étude de faisabilité sur différents sites

*L'étude est en cours. Un zoom particulier un peu en avance sur les autres phases de l'étude a été réalisé afin d'anticiper les discussions sur le site de PSA à Aulnay. Le site fait en effet l'objet d'une situation exceptionnelle en terme de transports combiné pour une desserte de l'Île-de-France.*

#### **Cohabitation Fret/Voyageurs (RIF / 2014)**

Les nombreux et colossaux investissements en matière de transport de voyageurs programmés et la nécessité de repenser les schémas de logistique classiques, conduisent à imaginer des possibilités de mutualisation d'infrastructures.

Si des réalisations existent notamment pour les RER et les trains de fret et TGV, il apparaît que ces choix ne sont pas sans incidence. L'étude a donc pour objectif d'envisager l'ensemble des contraintes techniques, d'exploitation ou juridiques, d'une mutualisation pour le mode ferré.

*Le marché a été notifié au prestataire, une première réunion de travail a eu lieu. La réunion de lancement en comité de pilotage avec RFF, le STIF, le GNTC, la DRIEA et l'IAU a eu lieu en mai 2014.*

#### **Schéma logistique des départements**

##### **→ Ville de Paris (2013-2014)**

Issu de la charte de la ville, ce schéma a pour objectif de définir une vision prospective des besoins en logistique sur le territoire parisien et de les décliner de manière opérationnelle. Elle doit permettre de trouver et préciser les **espaces vacants et réutilisables** qui pourraient servir de base de logistique avancée ou d'espaces de logistique urbaine.

*Le schéma est aujourd'hui finalisé.*

##### **→ Département du Val de marne (2013-2014)**

Issu des propositions de la charte 94, l'étude a pour but de définir une vision prospective d'un schéma logistique dans le Val de Marne.

*Les premières conclusions portent principalement sur le besoin de transformer une logistique servante en une logistique apportant davantage de valeur aux territoires.*

##### **→ Département de l'Essonne (2013-2014)**

Issu des propositions du schéma du conseil général de l'Essonne, l'étude a pour but de définir une proposition d'itinéraires des poids lourds et d'obtenir une visibilité sur leur circulation au sein du territoire Essonnien afin d'améliorer leur jalonnement par exemple.

*Pas de retour sur la démarche actuellement.*

##### **→ Département de Seine-Saint-Denis (2013-2014)**

Les conclusions de la charte marchandises du département, l'ont conduite à réaliser 2 études, l'une sur l'utilisation des canaux pour l'évacuation des déchets de chantier, l'autre sur l'aménagement des docks de Saint-Ouen afin de permettre l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux de chantier et travaux de la ligne 14 et de l'opération d'aménagement de la ZAC.

**Utilisation des canaux pour l'évacuation des déchets de chantier (CG93 – RIF / 2013-2014)**

Issue des propositions de la charte de Seine-Saint-Denis, cette étude doit permettre démontrer les conditions de faisabilité pour la mise en œuvre systématique d'une **évacuation par les canaux des déblais de chantiers** (transports ou non).

*L'étude a démarré au printemps 2014.*

**Evacuation des déchets de chantiers du secteur de St Ouen (CG93 – RIF – RATP / 2013-2014)**

A l'occasion des travaux de la ligne 14, la RATP et le Conseil général ont souhaité approfondir la question de l'évacuation des déchets de chantiers par la Seine. Au-delà du seul chantier du métier, la question est de pérenniser ces aménagements pour l'ensemble des chantiers en vue des différents travaux de ce secteur.

*Les études sont actuellement en cours. La RATP a prévu d'évacuer une partie de ses excavations par le fleuve.*

**Pistes de réflexion et de suites à donner :**

**Les différentes études réalisées dans le cadre de la thématique « fret et logistique » a beaucoup porté sur les questions foncières et la recherche de solutions concrètes, sur le lien avec l'aménagement (en cela les partenariats avec les Départements (Chartes), le Cerlog, l'EPPFIF est essentiel).**

**Des pistes de réflexion pourraient à présent porter sur les enjeux économiques des filières (étude Ports de Paris-SGP en réflexion, problématique PSA à Aulnay) afin valoriser ce secteur d'activité.**

## **5 - Les déplacements et les transports ailleurs**

### **Que sait-on des réactions aux évolutions tarifaires ? (IAU / 2014)**

Berlin, Londres et Madrid ont connu depuis quelques années des évolutions tarifaires en structure (création de nouveaux titres), comme en niveau. Quels enseignements peut-on en tirer pour l'Île-de-France dans la perspective des évolutions envisagées ?

### **La desserte ferroviaire grandes lignes de Paris comparée à celles de Berlin, Londres et Madrid (suite et fin) (IAU / 2012-2013)**

Elle comprend une analyse historique des réseaux desservant l'agglomération, l'examen des gares présentes sur le territoire avec la nature des services offerts et leur fréquentation, la configuration et les conditions d'exploitation des réseaux d'accès, et enfin les projets en cours.

### **La prise en compte des deux roues motorisées dans les politiques de déplacements à Berlin, Londres, Madrid (IAU / 2014)**

Notes de veille sur les déplacements et les transports à Berlin, Londres et Madrid. Poursuite de la démarche de veille mise en place en 2010.

### **Accessibilité terrestre des grands aéroports internationaux (IAU / 2012-2014)**

Ce travail viendra compléter celui sur les grands aéroports européens en étudiant ceux d'Asie et d'Amérique (logiques différentes) et en élargissant à la problématique du fret qui n'avait pas été traitée.

---

## **6 - Outils et méthodes d'études**

### **Enrichissement du VisIAU Transport (IAU / 2013-2014)**

Un important développement a été réalisé en 2012, il sera poursuivi, notamment avec une nouvelle carte sur les projets TC dans leur environnement.

En parallèle et à la demande des services de la Région, l'IAU îdF développera un VisIAU dédié au suivi de la mise en œuvre du PRMD comportant un tableau de bord.

### **Analyse comparée des différents modèles de trafics RIF**

L'objectif de cette étude était d'objectiver les différences entre les différents modèles de trafic existant en Île-de-France. Cette étude n'a pu aboutir par manque de coopération de l'ensemble de parties prenantes.

*La réflexion demeure et pourrait trouver un écho dans le cadre des évaluations socio-économiques menées par la SGP dont un groupe de travail se penche précisément sur cette question.*

## **7 – Pour mémoire, études plus anciennes**

### **Condition de l'amélioration du coût lié à la rupture de charge dans le transport fluvial (Entreprendre pour le Fluvial – RIF – Ports de Paris / 2011)**

Etude proposée par Entreprendre pour le Fluvial (EPF), co-financée avec Ports de Paris. Cette étude a consisté à trouver des pistes d'amélioration de la rupture de charge liée au fluvial afin de la rendre compétitive dans une offre de transport.

*Chaque cas étant très spécifique, il est apparu difficile de trouver un modèle reproductible.*

### **Le besoin en formation de la filière fluviale (Entreprendre pour le fluvial / 2012)**

Evaluation des besoins en formation de la filière de la batellerie, notamment en termes de spécialisation. L'étude a été réalisée avec l'UDEV.



**PROJET DE DELIBERATION****DU****PROGRAMME D'ETUDES SUR LA MOBILITE ET LES DEPLACEMENTS**

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE,

- VU** Le Code général des collectivités territoriales ;
- VU** Le Code des Marchés Publics ;
- VU** Le Code des Transports ;
- VU** La loi n°82-1153 modifiée du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;
- VU** La délibération n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du conseil régional à sa commission permanente ;
- VU** La délibération n° CR 14-10 du 16 avril 2010 relative à la délégation du Conseil régional à son Président en matière de marchés publics ;
- VU** La délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier ;
- VU** Le budget de la Région Ile-de-France pour 2014 ;
- VU** Le rapport CP 14-448 présenté par monsieur le président du conseil régional d'Ile-de-France ;
- VU** L'avis de la commission des Transports et des Mobilités ;
- VU** L'avis de la commission des Finances, de la contractualisation et de l'administration Générale ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

**Article un :**

Affecte une autorisation d'engagement de 50 000 € disponible sur le chapitre 938 « Transports » - code fonctionnel 80 « Services communs » programme HP 80-001 « Etudes générales » - Action 18000101 « *Etudes générales expérimentations et innovations* » du budget 2014.

Opérations	Montant affecté
Etude quantitative sur l'impact de la publicité dans les transports	20 000 €
Valorisation foncière des acquisitions dans le cadre des projets de transport	30 000 €

**Article deux :**

Affecte une autorisation de programme de 290 000 € disponible sur le chapitre 908 « Transports » - code fonctionnel 810 « Services communs » programme HP 810-003 « Etudes et expérimentations » - Action 18100301 « *Etudes et expérimentations* » du budget 2014.

Opérations	Montant affecté
Insertion urbaine et modale des téléphériques urbains (gares et pylônes)	60 000 €
Etude sur l'exploitation du réseau francilien à horizon 2022 entrant en phase « travaux »	80 000 €
Connaissance du réseau ferré national et perspectives à l'échelle du bassin parisien	150 000 €

**Le président du conseil régional  
d'Ile-de-France**

**JEAN-PAUL HUCHON**