



15ème législature

| | | |
|--|--|---|
| Question N° : 26036 | De Mme Brigitte Kuster (Les Républicains - Paris) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports urbains | Tête d'analyse > Transports en Île-de-France | Analyse > Transports en Île-de-France. |
| Question publiée au JO le : 21/01/2020 Réponse publiée au JO le : 10/11/2020 page : 8049 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 | | |

Texte de la question

Mme Brigitte Kuster alerte Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les engagements d'investissement de l'État au titre du contrat de plan État-région. Elle rappelle qu'au cours de la décennie écoulée, le nombre de déplacements en transports en commun en Île-de-France a augmenté de 15 %, approchant les 10 millions de voyageurs quotidiens. Cette situation met le réseau francilien sous forte tension. Ainsi, l'État s'était engagé à mobiliser 400 millions d'euros en 2020, auxquels s'ajoute la part régionale qui devrait être double. Malheureusement, contrairement à ce qui était prévu, la loi d'orientation des mobilités votée en décembre 2019 prévoit une trajectoire d'investissement de l'État inférieure à 200 millions d'euros, insuffisante pour garantir le financement des projets prévus. La réalité de l'exécution du CPER ne semble donc pas se traduire dans les faits. Les prolongements de lignes tels que prévus dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris, leur automatisation, la modernisation des RER, les projets TZEN de bus ou les projets de tramway risquent d'être repoussés, maintenant le réseau actuel dans un état insuffisant compte tenu de l'accroissement de son usage et des difficultés mises en lumière ces dernières semaines en période de grève. Il s'agit pourtant d'un impératif compte tenu des enjeux environnementaux et la réduction de la place de la voiture en Île-de-France. Aussi, après les avances de crédits à l'État sur le tramway T12 Massy-Évry et sur l'électrification de la ligne P, elle lui demande si la région Île-de-France va devoir à nouveau, en 2020, se substituer aux engagements de l'État ; d'autant plus que la tentative du Gouvernement de ponctionner tous les départements franciliens de 60 millions d'euros en 2020 pour financer la part État du CPER dans le projet de loi de finances pour 2020 a été censurée par le Conseil constitutionnel comme un cavalier budgétaire.

Texte de la réponse

Le contrat de plan État-Région d'Île-de-France 2015-2020 dispose d'un volet relatif aux transports urbains, ce qui est une particularité qui n'existe pas dans les autres régions. La programmation qui est inscrite, en mobilisant plus de 7,6 milliards d'euros dont plus de 3 milliards de la Région, 1,4 milliard d'euros de l'État et 1,6 milliard d'euros de la Société du Grand Paris, témoigne de l'ambition de tous les pouvoirs publics. Fin 2019, l'État aura investi en 5 ans, plus de 1 milliard d'euros dans les transports en commun en Île-de-France, soit plus de 200 M€/an jusqu'à maintenant. La Région Île-de-France est en effet confrontée à des enjeux de mobilité majeurs. L'État en a bien conscience et va investir bien davantage que les 200 M€ évoqués en 2020. A la faveur du plan de relance, un effort inédit de près de 700 M€ doit être consenti d'ici fin 2022. Ces montants permettront donc bien de répondre aux



principaux projets attendus et structurants avec notamment, sans être exhaustif, le prolongement du RER E à l'ouest (Eole), le prolongement de ligne 11 ou la création du T12 Express. Ils permettront également de répondre aux principaux besoins identifiés sur les schémas directeurs des RER et des Transiliens, qui sont essentiels pour les transports du quotidien de milliers de franciliens. Ils permettront également la bonne avancée de nombreux autres projets (tramways et Tzen notamment). Enfin, aux projets de transport collectif financés par le contrat de plan État-Région s'ajoute le projet du Grand Paris Express (GPE), financé par des taxes franciliennes et piloté par un établissement public de l'État (la Société du Grand Paris) en lien très fort avec les collectivités locales concernées. Le Grand Paris Express, c'est 200 km de lignes de métros automatiques, soit autant que le métro actuel, et 68 gares pour un investissement global estimé à 35 milliards d'euros. Ce nouveau réseau améliorera considérablement les mobilités au quotidien de nombreux franciliens, en particulier pour ce concerne les déplacements de banlieue à banlieue.