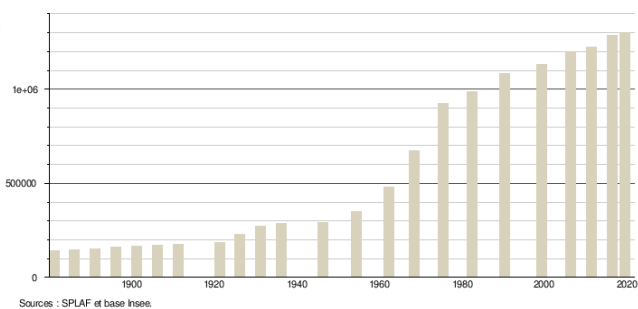


Bonjour,

L'organisation de la mobilité quotidienne sur les différents territoires français est aujourd'hui loin d'être homogène. Nous vous avons déjà parlé de l'**observatoire** que réalise le **CEREMA** sur les **plans de mobilité** qui montre que cet outil est encore très loin d'exister dans les zones rurales. La conférence organisée par l'**ATEC** avec le **département de l'Essonne** montre que les perspectives des différentes collectivités qui interviennent à chacune des échelles (ce que l'on désigne souvent comme « **le millefeuille** ») ont des difficultés à converger vers des plans d'actions centrés sur les besoins des usagers que chacune modélise à sa façon.

S'agissant d'un évènement organisé avec un département, ouvert et conclu par son **Président François Duvernay**, cette conférence a été focalisée sur les **routes métropolitaines**, qui sont gérées par des collectivités qui voient augmenter la **pression foncière** sur des zones accessibles uniquement par la **route**.

L'évolution **démographique** continue d'augmenter les besoins en services collectifs, dont les infrastructures routières. Un intérêt particulier se porte sur la question de la **saturation** du réseau routier alors que les véhicules sont **peu remplis**. Les systèmes **numériques** qui pourraient contribuer à une **meilleure répartition** ont été examinés notamment les systèmes de **bus sur autoroutes** et de **covoiturage**.



Comme la voirie départementale n'est qu'une des composantes de l'ensemble du réseau routier français, les systèmes qu'elle utilise sont connectés de multiples façons à tous ceux des gestionnaires routiers (sociétés d'autoroutes, réseau national, communes ou intercommunalités...). Parler systèmes d'information revient vite à parler de gouvernance, d'équilibres budgétaires, de plans de financement et de ressources apportées par les contribuables, les usagers d'aujourd'hui et de demain si on crée des mécanismes pour anticiper les recettes futures, qui ont eux mêmes un coût et présentent des risques. Ces questions sont abordées collectivement au sein de l'**IDDRIM (Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité)**. **Didier Colin**, Directeur de l'association partenariale publique-privée présente le concept de « **Pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité** » dont le but est une vision commune de ce que l'on en attend à l'horizon 2030. Pour assurer concrètement le **service** dont ont besoin les véhicules, il s'agit d'entretenir et de valoriser un **patrimoine** dont certains éléments sont très anciens et d'entretenir des **savoir-faire** et de les faire évoluer en fonction de nouveaux besoins et de nouvelles opportunités technologiques. 25 entités nationales ont signé le Pacte en 2021 et 27 territoires sont en train de rédiger des pactes. L'**IDDRIM** a créé un **observatoire**, qui publie des données annuelles sur l'**état des infrastructures** et les moyens consacrés à leur entretien. Cette source d'information permet de répondre à certaines questions, mais aussi d'en poser sur le besoin d'**innovation** dans les **méthodes d'entretien**.

Sophie RIGAULT, vice-présidente du Département de l'Essonne, en charge des mobilités et de la voirie, maire de Saint-Michel-sur-Orge souligne que le **service rendu** par le système de transport

dans son ensemble ne correspond pas à ce que l'on voudrait car les habitants sont de plus en plus loin de leur travail et mettent de plus en plus de temps pour s'y rendre (une heure en moyenne en Transilien, congestion de la Nationale 20, ...). Comment organiser le **pilotage** de l'ensemble des actions nécessaires pour améliorer le service et décarboner rapidement le système ? Le plan vélo du département montre que des actions nouvelles sont possibles, mais qu'il faut que les agglomérations et les villes prennent leur part dans la décision et le financement. La revalorisation au profit de la biodiversité d'espaces devenus des décharges et les aménagements routiers dans les ZAC sont aussi des opérations où la concertation préalable ne suffit pas. La qualité de la réalisation et de l'entretien sont essentielles pour que l'opération améliore la vie quotidienne de la population. IDFM pourrait elle jouer ce rôle ?

Cette question a été abordée par **Laurent Probst**, directeur général d'IDFM qui indique que la priorité actuelle de son établissement est d'amener le transport public en grande couronne (renforcement de 20 % de l'offre de bus depuis 2016, T12, T13...) mais aussi de développer des voies dédiées aux bus (et au covoiturage) sur autoroutes pour réduire la congestion sur ces voies et fiabiliser les **temps de parcours** en transport public. IDFM a proposé aussi de reprendre la gestion des routes nationales non concédées, ce qui lui permettrait de devenir un gestionnaire d'infrastructure routières. Cela pourrait se traduire par un nouveau projet numérique : une gestion centralisée de quelques **centaines de feux** de régulation de la circulation sur la région pour **fluidifier le trafic**.

Le rôle des départements de la Région à l'intérieur d'IDFM fera certainement l'objet d'autres débats. En effet le **Président Duvernay** dans sa conclusion a fait le vœu qu'**IDFM** ne soit plus seulement un opérateur de la mobilité collective, mais une **agence des mobilités** comme il en existe dans d'autres pays.

Bien à vous

Jean-François JANIN et Philippe DELCOURT

[Commenter cette lettre ou une lettre précédente](#)



[Commenter une information d'un bulletin d'URBA 2000 ou rechercher un article de la veille](#)
[Proposer une autre personne pour recevoir les bulletins d'information hebdomadaires](#)
[Se désinscrire pour ne plus recevoir de bulletins d'information.](#)