

## I) Connaissance des flux et stratégie logistique

Pour répondre aux nouveaux défis du siècle et à ceux nés de la crise Covid, notre stratégie de recherche régionale vise d'ores et déjà à financer davantage de recherches qui nous rendent plus résilients face aux imprévus, des recherches qui nous permettent d'anticiper le monde de demain, qui nous permettent de créer davantage d'emplois.

Plus spécifiquement dans le domaine des transports, la Région Ile-de-France joue déjà un rôle majeur dans l'accompagnement des programmes de recherche et d'innovation. Elle bénéficie de partenariats réguliers avec l'Institut Paris Région, le CEREMA, l'IFSTTAR, Vedecom, le CERRE ou encore l'ENPC, pour améliorer ses connaissances dans le domaine et mener des travaux prospectifs indispensables dans un domaine qui connaît de profondes mutations.

Le PDUIF 2010-2020 est en cours d'évaluation en lien avec l'ensemble des collectivités territoriales et il est prématuré de donner des premières conclusions. Mais la nouvelle enquête globale transport en cours, dont des premiers résultats ont été communiqués fin 2019, montraient sur la période 2010 – 2018 une augmentation de 14% des déplacements en transport en commun, une augmentation de 30% des déplacements en vélo, et pour la première fois depuis l'après-guerre une diminution de 5% des trajets en voiture. Cette évolution des parts modales est tout à fait conforme aux objectifs que nous étions fixés dans le cadre du PDUIF.

## II) Mobilités vertes

A trajet et à mode constant, l'action de la Région et d'Île-de-France Mobilités doit continuer à se porter vers le verdissement des flottes. Île-de-France Mobilités s'est engagé dans un programme sans précédent de verdissement de ses matériels roulants : nous avons réussi à lancer après des années d'atermoiements l'électrification de la ligne P sud qui sera achevée en juillet 2022 et nous nous sommes engagés à lancer l'électrification de la ligne P nord sous la prochaine mandature. Surtout, les quelque 10 500 bus du réseau francilien seront tous propres d'ici 2029 (et 2025 en zone dense). De 6% de bus propres en 2015, nous sommes à 27% en 2021 et ce malgré le choix de ne plus recourir aux véhicules hybrides dès 2018. Pour donner une idée des chiffres, c'est un coût total de près de 4Md€ d'ici 2029 et nous verdissons en ce moment un dépôt de bus toutes les 2 à 3 semaines.

Parce que les Franciliens doivent pouvoir profiter d'un air plus pur et d'un environnement sain, **la Région multiplie les actions pour faire de l'Ile-de-France une région ZEN (Zéro Emission Nette).** Mieux vivre, c'est mieux se déplacer et rouler « décarboné » en privilégiant les mobilités douces comme le Véligo et ses 20 000 vélos électriques mis à disposition des Franciliens. Ou encore en aidant déjà 8000 professionnels à remplacer leurs véhicules polluants grâce à des aides performantes. Nous voulons continuer à améliorer la qualité de l'air que respirent les franciliens et à faciliter leurs déplacements décarbonés.

L'amélioration de la qualité de l'air est une priorité de l'action régionale avec l'adoption du plan « Changeons d'air en Île-de-France » en juin 2016. Avec une enveloppe de 42 M€, dédiée à un dispositif d'aide à la conversion au véhiculé propre depuis 2017, la Région accompagne les artisans, les TPE-PME, les Taxis et VTC dans l'acquisition de véhicules propres pour remplacer leurs véhicules polluants. Ce sont ainsi déjà plus de 8 276 véhicules propres, financés par la Région ou en cours de financement, qui sont et seront utilisés sur le territoire francilien.

Nous pouvons et devons accélérer l'amélioration de la qualité de l'air et c'est pourquoi nous souhaitons **renforcer et élargir le dispositif d'aide au financement avec une aide portée à 6 000€ pour**

**l'achat d'un véhicule propre**, destinée à ceux qui travaillent dans la zone à faibles émissions (zone métropolitaine) ou une aide pour la conversion d'une voiture thermique en voiture propre (rétrofit). Nous accompagnerons également la **conversion/décarbonation du transport routier** (passage aux biocarburants ou à l'hydrogène).

Pour que le développement de la filière automobile électrique francilienne puisse se poursuivre et s'accélérer, nous souhaitons **renforcer le plan d'installation de bornes de recharges**, de 12 000 (objectif 2023 défini par le plan électromobilité régionale de 2019) à 17 000 en 2026. La Région IDF va également contribuer à la création d'une filière du « retrofit » (conversion thermique vers électrique) et soutenir l'ouverture d'usines de production et de recyclage de batteries.

### III) Stratégie logistique

Nous avons adopté ces dernières années la stratégie pour le fret et la logistique de la Région et que formaliser nos priorités et nos convictions est un vrai plus dans nos échanges avec les acteurs du secteur. La prochaine mandature sera l'occasion de poursuivre de dérouler l'Acte II de cette stratégie.

Le transport de marchandises et la logistique sont essentiels au bon fonctionnement de notre Région et à sa compétitivité à l'échelle mondiale. Ils conditionnent son fonctionnement quotidien dans une économie qui produit une diversité toujours plus grande de produits et alors que les Franciliens et les entreprises sont de plus en plus exigeants sur les délais de livraison. Mais les transports sont aussi un secteur qui génère des nuisances importantes pour l'Île-de-France.

Afin de concilier la performance économique et sociale et l'excellence environnementale, la Région a décidé d'élaborer une stratégie pour une « logistique maîtrisée, performante et innovante ».

Cette stratégie identifie, au sein d'une vision globale, les actions qui sont du ressort de la Région, en cohérence avec les autres plans déjà adoptés par l'Assemblée régionale : le plan régional pour la qualité de l'air, le plan route et anti-bouchon et le plan vélo.

Pour ne pas retomber dans les écueils du passé, le parti pris d'élaboration de cette stratégie a consisté à partir du fonctionnement des entreprises qui assurent la logistique ou qui en sont les donneurs d'ordre. Dans ce secteur, ce sont les mécanismes économiques qui dictent les décisions des acteurs. Il faut donc partir d'une approche pragmatique de terrain pour le faire évoluer au lieu de vouloir plaquer de l'idéologie. Il s'agit donc de placer la Région comme stratège et comme accompagnateur des transformations vers des pratiques intégrant les besoins collectifs.

La stratégie concentre les efforts de notre collectivité sur le mode fluvial très adapté à notre territoire, sur l'amélioration environnementale du mode routier, dont le ministère en charge des transports considère qu'il représentera jusqu'en 2050 plus de 80 % du marché, mais également sur le mode ferroviaire qui peut apporter un appoint précieux même si l'entrée en zone dense est particulièrement difficile du fait de la concurrence avec le trafic voyageurs. Nous avons ainsi sur ce sujet soutenu de nombreux projets d'infrastructures terminales embranchées et comptons soutenir le projet d'un terminal de transport combiné pour relancer la ligne Perpignan-Rungis. La question de l'intermodalité pour le fret entre le mode ferroviaire et le mode fluvial est également un sujet structurant pour les prochaines années.

La filière « transport et logistique » représente par ailleurs 375 000 emplois (7% de l'emploi salarié). Les entreprises de la filière logistique font face à un surcroît d'activité. Elles peinent cependant à pourvoir leurs postes pourtant moins précaires que la moyenne francilienne. Dans les 10 ans à venir,

5 000 postes par an devront être pourvus suite à de nombreux départs en retraite. La disponibilité d'une main d'oeuvre qualifiée sera déterminante pour l'implantation des sites logistiques. La promotion des activités logistiques sur les territoires sera un vecteur important de création d'emplois que nous accompagnerons.

Cette stratégie logistique se structure autour de plusieurs axes :

1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures
  - En inscrivant les projets logistiques dans les cadres d'intervention existants (contrats de plan), stratégies régionales existantes par ailleurs (gestion des déchets etc.) ;
  - En soutenant l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques ;
  - En améliorant la desserte des zones logistiques et le stationnement ordonné des poids lourds.
2. Moderniser les flottes de véhicules pour réduire leurs nuisances
  - En confortant les aides aux véhicules propres ;
  - En poursuivant le déploiement d'un réseau de stations GNV ;
  - En soutenant le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale ;
  - En soutenant l'innovation en matière de véhicules utilitaires et de poids ;
3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale
  - En soutenant les projets territoriaux ;
  - En valorisant et accompagnant la filière logistique et ses 375 000 emplois.

Elle a déjà permis d'accompagner de nombreux territoires et entreprises, et nous comptons la poursuivre et l'amplifier sur les prochaines années, sachant que l'un des points-clés sera notamment l'amélioration de la collecte de données, en lien avec l'Etat et les collectivités, afin de mieux connaître les flux et de pouvoir ainsi mieux cibler nos efforts

Le défi de la transition énergétique du secteur reste bien évidemment un enjeu crucial et doit passer par le soutien à la conversion du transport routier (passage aux biocarburants ou à l'hydrogène) et des flottes fluviales, en complément d'une meilleure articulation entre les modes et d'une logistique urbaine de proximité mieux régulée et utilisant des modes décarbonés.

Nous comptons ainsi développer fortement la logistique urbaine de proximité. La circulation des marchandises en zone dense est une problématique majeure qui impacte fortement l'organisation du territoire régional. En Ile de France, chaque francilien « consomme » en moyenne l'équivalent de 25 tonnes de fret par an. La demande de transport liée au fret progresse de 1,5% par an soit le double de celle liée au transport de personnes. Dans un contexte de densification du réseau urbain, la logistique des derniers kilomètres devient un sujet de préoccupation incontournable avec des incidences certaines sur l'attractivité des territoires. Il nous faut développer des centres logistiques de proximité, pour éviter le phénomène actuel de construction de grands entrepôts de plus en plus loin en grande couronne, voire au-delà des frontières franciliennes, qui génèrent par la suite des circulations importantes pour le transport de marchandises et donc des nuisances liées à la congestion et la pollution. Nous devons aussi repenser des modes de transport plus vertueux pour le dernier kilomètre, avec notamment le rôle central que doit jouer l'axe Seine.

Nous avons en effet avec la Seine un corridor reliant le Havre, Rouen et Paris, sur lequel on pourrait en l'état multiplier les flux logistiques par 3 (de 150 à 500 000 containers annuels). Mais le transport fluvial ne pourra se développer qu'en améliorant la qualité de service du système portuaire et fluvial dans son ensemble, pour offrir aux clients et aux chargeurs une offre simple, lisible, souple et efficace sur le plan financier. La création de l'établissement unique HAROPA regroupant les trois

ports de l'axe Seine peut contribuer à cet objectif dès lors que la stratégie suivie soit une stratégie globale « voie d'eau » intégrant le portuaire et le fluvial, où l'offre commerciale et logistique soit élaborée en concertation avec VNF pour rester innovante et performante. Nous comptons accompagner la création d'HAROPA avec la poursuite d'investissements importants aussi bien dans les nouvelles infrastructures portuaires que dans la modernisation et la régénération des infrastructures fluviales qui devront aussi être aidées par les revenus dégagés par les ports. On peut toutefois fortement regretter que la gouvernance d'HAROPA ne donne pas une place plus prépondérante aux Régions, principalement contributrices du financement des Ports au titre du Contrat de Plan Inter-Région, de même qu'aux acteurs économiques.

#### **IV) MAAS et infrastructures numériques**

Nous ambitionnons enfin avec la nouvelle application Ile-de-France Mobilités de donner corps concrètement au concept de MAAS (*Mobility as a service*), qui va être favorisé par l'ouverture des données de mobilités mise en œuvre en application de la loi LOM, en indiquant aux voyageurs en temps réel les différentes solutions de mobilités possibles pour effectuer leur trajet (transports en commun bien évidemment, mais aussi covoiturage, micro-mobilités, vélo, marche... et bientôt des solutions multimodales). Elle pourra progressivement intégrer des solutions de paiement et nous comptons développer de nouvelles fonctionnalités visant par exemple à donner le niveau de congestion d'une solution de mobilité pour mieux inciter l'utilisateur à opter pour un autre mode ou pour décaler son trajet. La digitalisation des transports et la modernisation de la billettique offrent ainsi des perspectives pour proposer plus de services aux voyageurs et des formules adaptées aux besoins de chacun. Ces deux leviers sont incontournables, à côté du travail que nous comptons également poursuivre sur l'amélioration de l'information voyageurs en lien avec les opérateurs.

Comme les politiques régionales de transport ne se résument pas aux transports collectifs : l'infrastructure routière, quelle que soit son statut, concentre ainsi une part importante des usages (voitures mais aussi modes actifs comme la marche ou le vélo ainsi que des transports collectifs avec les bus), et doit également être intégrée dans les réflexions sur le financement du futur des infrastructures.

Nous poursuivons une politique d'amélioration de l'offre, en termes de desserte mais aussi en termes de service sous toutes ses formes, pour faire évoluer les usages.

En termes de tarification, deux évolutions majeures : d'une part, le Liberté+, déjà en place, est amené à se développer si le télétravail se développe et sera étendu à tout le réseau francilien en 2022. Ce passe permettra ainsi de voyager partout en Ile-de-France en étant prélevé uniquement le mois suivant des trajets réalisés. D'autre part, le bouclier tarifaire (jamais plus de 4€ le trajet origine-destination) se veut un produit d'appel vers les transports collectifs pour les longues distances, une mesure de justice notamment pour la grande couronne. Nous comptons également poursuivre la modernisation de la billettique avec le développement de la carte Easy (porte-feuille électronique qui permet de pré-payer plusieurs trajets sur sa carte, ayant vocation à remplacer les tickets papier) et de l'application Ile-de-France Mobilités qui permettra d'avoir la billettique sur son smartphone. Le passe Navigo va également s'enrichir progressivement de plus de services, sachant qu'il offre d'ores-et-déjà l'accès gratuit aux consignes véligo et aux parkings-relais d'Ile-de-France Mobilités, de même que 2 trajets de covoiturage par jour. Nous développerons notamment le passe Navigo Culture qui donnera droit à des réductions auprès de 200 institutions culturelles pour tous les détenteurs d'un Passe Navigo (Passes Senior et Imagin'R inclus).

Nous souhaitons également mener des expérimentations concrètes en plus des travaux théoriques, telles que les trois expérimentations à la Défense, Evry et Plaine Commune, pour inciter

au télétravail et au décalage des horaires d'arrivée et de départ sur les lieux de travaux, en lien avec des entreprises et les opérateurs de transport.

En matière d'innovation, nous comptons accélérer la production de « smart service » pour améliorer notre lien avec les Franciliens. Nous avons ainsi ouvert récemment un service « A vélo en Ile-de-France » permettant de donner un état des lieux exhaustif des pistes cyclables provisoires réalisées, et qui va permettre de suivre à l'avenir l'avancement du RER vélo. Nous avons aussi développé un service « Roulez-branchez » avec une cartographie en temps réel des bornes électriques en Ile-de-France et l'ensemble des solutions proposées aux particuliers comme aux collectivités et entreprises pour passer à la mobilité électrique. Enfin un smart-service « Lissage des horaires » offre des conseils aux entreprises et donne pour la Défense une météo du trafic afin de mieux planifier ses déplacements. Ces nouveaux services impliquent une nouvelle expertise des services de la Région pour mieux maîtriser la question des données et de leur utilisation.

Nous comptons aussi poursuivre le fond sur l'innovation routière qui a permis de financer massivement de nouveaux types d'enrobés (phoniques, recyclés), des solutions d'optimisation de trafic (régulation d'accès et de vitesse, signalisation dynamique), des systèmes de détection du nombre d'utilisateurs pour les futures voies de covoiturage... Nous comptons ainsi accompagner le développement d'autoroutes électriques, le déploiement de nouvelles bornes de type « plug and charge », ou le déploiement de véhicules connectés et autonomes avec notamment une expérimentation en cours entre Roissy et la Défense avec Renault, Stellantis, la DIRIF, le CD 92, ADP, Paris la Défense, et l'IGN.

Ile-de-France Mobilités joue également un rôle important dans le soutien à l'innovation, en propre ou en partenariat avec les opérateurs qu'elle finance. On peut citer pêle-mêle :

- Les expérimentations sur le MAAS avec M2I et NavigoLab ;
- L'information voyageurs ;
- Les bus du futur (prototype et expérimentation d'innovations en conditions réelles) navettes autonomes en conditions réelles d'exploitation ;

## **V) Energies Renouvelables**

Pour décarboner notre énergie et gagner en indépendance, la Région développe activement les énergies renouvelables grâce à un soutien multiplié par 4 depuis 2015.

La lutte contre le réchauffement climatique passe d'abord par des mesures de réduction des émissions de GES. C'est ce qui a été résolument engagé avec la Stratégie régionale énergie climat de 2018 qui vise à

- réduire de moitié à l'horizon 2030 la dépendance aux énergies fossiles et au nucléaire par rapport à 2015 : en doublant la production d'EnR sur le territoire et en réduisant la consommation énergétique de 20%, de sorte que les énergies renouvelables représentent 40% de la consommation d'énergie francilienne d'ici 2030.
- à l'horizon 2050, tendre vers une région 100% EnR et zéro carbone : en multipliant par 4 la production d'EnR sur le territoire et en réduisant de 40% la consommation d'énergie.

Cette priorité donnée au développement des ENR se traduit dans les budgets : 48 M€ pour le développement des ENR en 2021, à comparer aux 20,690 M€ que la mandature précédente y consacrait en 2015.

Ce soutien massif a permis de doubler le parc solaire, de déployer la géothermie et le chauffage urbain et de lancer une véritable filière hydrogène.

Le plan H<sub>2</sub> voté en novembre 2019 est venu compléter la stratégie énergie de la Région IDF avec :

- l'AMI Innovation et structuration de la filière Hydrogène,
- le Club Hydrogène pour construire des synergies entre les projets et participer à la structuration de la filière ;
- la charte « Île-de-France Territoire Hydrogène » afin de créer une dynamique régionale
- une concertation avec la filière automobile constructeurs et équipementiers.

**Le positionnement régional concernant l'hydrogène est d'accompagner :**

- l'hydrogène produit par électrolyse avant tout à partir **d'électricité d'origine renouvelable** ou de **récupération** ;
- une distribution de l'hydrogène accessible avec **interopérabilité** des stations ;
- une utilisation dans les **flottes captives** terrestres pour commencer : bus, camions, véhicules utilitaires ainsi par le transport fluvial ;
- un développement durable qui mobilise les acteurs des territoires.

En 2020, la Région a voté son soutien pour 5 projets hydrogène pour un total de près de 6M€

Nous souhaitons poursuivre la transformation du mix énergétique francilien pour une production plus respectueuse de l'environnement avec le triplement **de la production francilienne d'énergies renouvelables** => solaire, géothermie, hydrogène vert, méthanisation et récupération de chaleur (notamment des datacenters).