



## **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES**

# **LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE**

**(Région Île-de-France)**

Exercices 2015 et suivants

**Le présent document a été délibéré par la chambre  
le 24 septembre 2024**



## TABLE DES MATIÈRES

<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>3</b>
<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>6</b>
<b>PROCÉDURE</b> .....	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>8</b>
1 LES ENJEUX ASSOCIES AUX SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITE DES JEUNES FRANCILIENS EN TRANSPORTS EN COMMUN .....	9
1.1 Une population « jeune » hétérogène sur un territoire francilien composite.....	9
1.1.1 Un public captif à fidéliser, qui représente 25 % des flux de voyageurs en transports en commun .....	9
1.1.2 Un délicat équilibre à trouver entre le droit à la mobilité, la lutte contre le réchauffement climatique et l'étalement urbain .....	12
1.1.3 Des habitats et déplacements franciliens organisés en cercles concentriques.....	15
1.2 IDFM, une autorité organisatrice de la mobilité atypique.....	16
1.3 Des améliorations possibles sur la prise en considération des besoins des jeunes.....	17
1.3.1 Le nouveau plan de mobilité tient compte du vieillissement de la population.....	17
1.3.2 Une optimisation de l'offre pour les jeunes à appuyer sur de nouvelles enquêtes.....	18
1.3.3 La lutte contre les freins à la mobilité .....	19
2 DES AJUSTEMENTS MINEURS A ENVISAGER SUR LA TARIFICATION À DESTINATION DES JEUNES .....	21
2.1 Une gamme tarifaire attractive pour les jeunes qui peut encore être optimisée .....	21
2.1.1 Une offre surabondante et peu lisible axée sur le temps scolaire et les études .....	21
2.1.2 Une politique tarifaire en faveur des jeunes défavorisés qui gagnerait à être amplifiée .....	24
2.1.3 Des conditions d'accès aux offres d'abonnement différenciés par département .....	25
2.1.4 Les participations employeurs aux frais de transports concentrées sur l'Île-de-France .....	28
2.2 Le poids des recettes jeunes dans les recettes tarifaires globales d'IDFM .....	28
2.2.1 Des dépenses identifiables uniquement sur le transport scolaire .....	28
2.2.2 Une part stable des recettes concentrée dans les abonnements Imagine R .....	29

3 UN MAILLAGE EXCEPTIONNEL EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN.....	31
3.1 Un vaste réseau en pleine expansion.....	31
3.1.1 Un développement de l'offre accru tous modes confondus.....	31
3.1.2 Le déploiement du vélo.....	33
3.2 Une politique bien définie sur les transports scolaires et les grands pôles d'intérêt étudiants.....	34
3.2.1 Une politique publique encadrée par le code des transports.....	34
3.2.2 Des lignes scolaires dont le trajet est revu chaque année.....	36
3.3 Le développement du transport à la demande (TAD) principalement destiné aux seniors, finalement utilisé majoritairement par les jeunes.....	36
<b>ANNEXES.....</b>	<b>39</b>

## SYNTHÈSE

*La chambre régionale des comptes d'Île-de-France a procédé au contrôle des comptes et de la gestion d'Île-de-France Mobilités (IDFM), dans le cadre d'une enquête sur les soutiens publics en faveur de la mobilité des jeunes de 15 à 25 ans en transports en commun, sur la période 2015 à aujourd'hui.*

*Le présent rapport a été instruit avant l'annonce d'IDFM de septembre 2024 concernant sa réforme tarifaire applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, qui ne vise pas spécifiquement les jeunes, mais est toutefois structurante.*

### ***Les 15-25 ans, une population hétéroclite captive des transports collectifs***

Les enjeux associés pour la puissance publique sont majeurs, sur une population qui représente en Île-de-France 25 % des flux de voyageurs. Ils sont 48 % de cette classe d'âge à recourir aux transports en commun, bien qu'ils n'en représentent que 10 % des recettes tarifaires globales.

La population des 15-25 ans, qui rassemble 1,8 million de Franciliens, est composée de profils variés tant en termes d'âge (mineurs et adultes) que de statuts (collégiens, lycéens, étudiants, salariés, chômeurs) ou de situation financière. Leurs besoins comme leurs usages des transports en commun peut à ce titre évoluer dans le temps et se montrer variables. Parmi eux se trouvent ainsi près d'un million d'élèves et étudiants transportés chaque jour par IDFM. L'accès aux deux-roues à compter de 14 ans, ou l'obtention du permis de conduire à 18 puis 17 ans désormais, sont autant de moyens pour les jeunes d'accroître leur autonomie et limiter leur dépendance aux transports collectifs ou aux conduites parentales.

Le budget consacré par les jeunes aux transports peut apparaître conséquent et inciter une partie d'entre eux à renoncer à ces derniers. D'après l'Insee, ces difficultés d'accès aux transports emportent pour près de la moitié d'entre eux des renoncements à des loisirs, une possible restriction de la vie sociale, et surtout un moindre accès à l'emploi ou à la formation pour 21 % d'entre eux.

Renouveler des études anciennes pour mieux connaître et comprendre les besoins des jeunes permettrait d'ajuster les offres qu'ils utilisent le plus. Un meilleur suivi des actions menées par la RATP et la SNCF dans les établissements scolaires et étudiants garantirait des actions plus efficaces et homogènes sur le territoire d'IDFM. Cela lui permettrait de mieux piloter les objectifs qu'il s'est assignés dans son dernier plan des mobilités.

### ***Un délicat équilibre à trouver entre le droit à la mobilité et la lutte contre le réchauffement climatique***

Depuis 2019, le droit à la mobilité est inscrit dans le code des transports. Ce droit doit toutefois coexister avec la lutte contre l'étalement urbain et la lutte contre le réchauffement climatique, auxquelles le service public des transports en commun doit participer.

Les Franciliens sont de plus en plus mobiles et délaissent progressivement la voiture. Ce constat est particulièrement vrai chez les jeunes en âge de conduire, contrairement aux 40 ans et plus chez qui le taux d'équipement en voiture continue de croître. Le report modal demeure toutefois favorable aux transports collectifs, ainsi qu'à la marche et au vélo.

D'après l'Insee, 27 % des étudiants de France métropolitaine vivent en Île-de-France. Deux tiers des étudiants franciliens sont chez leurs parents, contre la moitié en province. Ce constat est encore plus marqué en grande couronne dans laquelle les temps et la distance des trajets s'allongent et où la problématique de l'accès aux transports dans les zones peu denses, se pose à des populations généralement moins favorisées que celles des centres urbains.

### ***Île-de-France Mobilités, une autorité organisatrice hors norme aux marges de manœuvre limitées***

En Île-de-France, l'autorité chargée de l'organisation des mobilités est Île-de-France Mobilités, qui est un établissement public local. Il rassemble la région Île-de-France, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne et la Ville de Paris.

Île-de-France Mobilités organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France, qui sont assurés par la RATP, la SNCF (Transilien) et par les entreprises de transport par bus, regroupées dans l'association OPTILE. S'il a le statut d'autorité organisatrice de mobilité (AOM), il intervient toutefois en lien avec la Société du Grand Paris, renommée Société des Grands Projets en 2023, créée par l'État, et la région Île-de-France, qui finance une part importante des infrastructures de transport.

### ***Une offre tarifaire large et complexe pour les jeunes, au subventionnement différencié par les collectivités du ressort***

L'offre tarifaire déployée par IDFM s'est enrichie ces dernières années. Principalement axée en fonction de l'âge jusqu'à 10 ans, elle est conditionnée au statut ensuite. L'accès aux circuits scolaires spéciaux impose un forfait différent de celui existant pour les lignes régulières, qui gagnerait à être simplifié, car il éloigne du réseau des jeunes déjà mal desservis sur leur lieu d'habitat.

LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES  
EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

Par ailleurs, les départements du ressort subventionnent de manière différenciée les abonnements scolaires. Si ce procédé est parfaitement légal et conforme à la répartition actuelle des compétences, il n'apparaît pas coordonné avec IDFM. Pourtant, le code des transports permet à l'autorité organisatrice et à ses collectivités membres de joindre leurs efforts au travers d'un plan d'action en faveur de la mobilité solidaire, qui permettrait d'aider les jeunes qui en ont le plus besoin, sans dépenser plus, mais mieux.

*Une offre de transports exceptionnelle en pleine expansion*

L'offre de transport en Île-de-France est particulièrement dense et variée. Elle connaîtra, en outre, de nombreuses extensions de réseau dans les années à venir, tant par le biais du Grand Paris Express que des chantiers menés en propre par IDFM. Le développement du transport à la demande est une nouveauté déployée ces dernières années qui permet de compléter le réseau régulier francilien et de l'adapter aux besoins des habitants des zones peu denses. Mis en place initialement pour les seniors, il est finalement utilisé en grande partie par les jeunes.

## RECOMMANDATIONS

La chambre adresse les recommandations reprises dans la présente section.

---

### Les recommandations de performance :

---

**Recommandation performance 1 :** Simplifier l'offre tarifaire à destination des jeunes, si nécessaire en s'appuyant sur une nouvelle enquête ciblée sur cette population. .... 23

**Recommandation performance 2 :** Mieux communiquer sur les offres à destination de ce public. .... 23

**Recommandation performance 3 :** Coordonner les remboursements d'abonnement de transport tarifaires octroyés au travers d'un plan d'action en faveur de la mobilité solidaire ou du plan de mobilité avec les autres départements, région et ville de Paris. .... 27

---



## PROCÉDURE

Dans le cadre de l'enquête nationale relative aux soutiens publics en faveur de la mobilité des jeunes, la chambre régionale des comptes Île-de-France a procédé au contrôle des comptes et de la gestion d'Île-de-France-Mobilités, sur la période 2015 à 2024. Ce contrôle a été notifié le 13 février 2024 à l'ordonnateur et directeur général d'IDFM et le 16 avril 2024 à l'ancienne ordonnatrice jusqu'en 2016.

La chambre régionale des comptes Île-de-France, délibérant en sa 6<sup>ème</sup> section le 16 mai 2024 a adopté son rapport d'observations provisoires, notifié aux ordonnateurs, actuel et ancienne, le 17 juin 2024, ainsi qu'à la même date, en intégralité ou sous forme d'extraits, à huit tiers concernés.

Après avoir examiné les quatre réponses reçues, aucune demande d'audition n'ayant été formulée en application de l'article L. 243-3 du code des juridictions financières, la chambre régionale des comptes Île-de-France, délibérant en sa 6<sup>ème</sup> section, a adopté le présent rapport d'observations définitives le 24 septembre 2024.

## INTRODUCTION

Les jeunes de 15 à 25 ans représentent environ 1,8 million de personnes au sein de la population francilienne, qui s'établit à 12,3 millions en 2023. Chaque année, ils sont près d'un million à utiliser les transports scolaires et étudiants chaque jour, dont 45 000 sur des circuits scolaires spécialement conçus pour les déposer à leur établissement scolaire. La population des 15-25 ans rassemble des profils variés tant en termes d'âge (mineurs ou adultes) que de statut. Elle est ainsi constituée de collégiens, de lycéens, d'étudiants, mais encore de jeunes en emploi ou de chômeurs.

En raison de ce profil hétérogène, la thématique des soutiens publics en faveur de la mobilité en transports en commun des jeunes fait l'objet de peu d'études mêlant échelon national et local. Le cas de la région Île-de-France se démarque largement de ces constats par la richesse de la documentation existante, liée directement à la présence de la capitale dans le ressort géographique. Toutefois, ces données traitent rarement de ce sujet bien spécifique et documentent peu les besoins des jeunes de manière fine. La dernière étude sur les détenteurs d'une carte Imagine R date, par exemple, de 2007.

Plusieurs constats peuvent cependant être faits concernant la mobilité des jeunes de manière générale. Le premier est celui d'une augmentation des déplacements : un jeune aujourd'hui parcourt 10 km contre 3 km dans les années soixante. Ce premier élément est un marqueur de la diffusion de l'usage automobile en France ces dernières décennies. L'heure est aujourd'hui à sa régulation, afin de pouvoir concilier développement durable et fluidité des déplacements. À ce titre, quelle place pour les transports en commun quand le permis de conduire continue de représenter une forme de totem de liberté chez les jeunes, notamment dans les territoires ruraux ?

Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice chargée de la mobilité en région Île-de-France. Ses moyens et son périmètre d'action sont extraordinaires. De par le statut de la région capitale, l'État intervient lui aussi directement dans le déploiement et le financement des transports collectifs en Île-de-France.

Dans le cadre d'une enquête nationale réalisée par la Cour et les chambres régionales des comptes, le présent rapport a choisi d'exclure les interventions de l'État en se focalisant sur les leviers actionnés par IDFM, en lien avec les collectivités du ressort, visant à favoriser le recours aux transports collectifs des jeunes.

La chambre a ainsi inscrit à son programme le contrôle des comptes et de la gestion d'IDFM pour les exercices 2015 et suivants sur cette thématique bien précise afin d'alimenter l'enquête nationale dont elle applique le guide de contrôle. La compétence de la chambre pour ce contrôle est fondée sur les articles L. 211-3 et L. 243-1 du code des juridictions financières.

# **1 LES ENJEUX ASSOCIÉS AUX SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES FRANCILIENS EN TRANSPORTS EN COMMUN**

## **1.1 Une population « jeune » hétérogène sur un territoire francilien composite**

### **1.1.1 Un public captif à fidéliser, qui représente 25 % des flux de voyageurs en transports en commun**

La population des 15-25 ans rassemble des profils variés tant en termes d'âge (mineurs ou adultes) que de statut. Elle est ainsi constituée de collégiens, de lycéens, d'étudiants, mais encore de jeunes en emploi ou de chômeurs. En Île-de-France, les 15-25 ans sont 1,8 million et représentent 25 % des flux de voyageurs en transports en commun. La population des 15-25 ans est en augmentation de 4 % en moyenne entre 2017 et 2023.

D'après l'Insee, au niveau national, les jeunes de 18 à 30 ans dépensent 18 % de leur budget total<sup>1</sup> pour les transports. En 2016, un quart des jeunes a renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de transport, et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs faute de moyens de transport adaptés. Si des disparités sont indéniables au sein de cette population, le constat commun est que la mobilité géographique est un levier de la lutte contre le chômage et peut être une condition à l'accès à la formation. La mobilité chez les jeunes est essentielle car c'est un enjeu majeur de sécurisation des parcours professionnels.

L'hétérogénéité des 15-25 ans rend toutefois complexe la réalisation d'études sur le sujet. Celles existantes soit ne ciblent pas la tranche d'âge en question, soit se focalisent sur une catégorie (collégien, lycéen, étudiant, chômeur ou non) ou un lieu spécifique, comme peuvent le faire les études du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), de l'Insee ou de l'Institut Paris Région (IPR). La dernière étude produite par Île-de-France Mobilités (IDFM) porte uniquement sur ses abonnés jeunes et remonte à 2007. Cependant, en région Île-de-France, les enjeux associés à la mobilité pour l'ensemble des acteurs publics ou privés sont tels que ces derniers associent généralement leurs moyens financiers pour produire des enquêtes globales et abouties sur les déplacements des particuliers, à l'appui de l'IPR.

Si cette classe d'âge n'est pas homogène, elle est toutefois considérée par les opérateurs de transports comme un public « captif », car souvent dépendant des parents ou des transports en commun pour se déplacer. En 2023, plus d'un million d'élèves et étudiants porteurs d'une carte de transport scolaire sont transportés chaque jour par IDFM. Parmi eux, 960 000 élèves et étudiants utilisent les lignes régulières, 45 000 les circuits scolaires spéciaux et 12 000 élèves et étudiants en situation de handicap bénéficient du transport adapté.

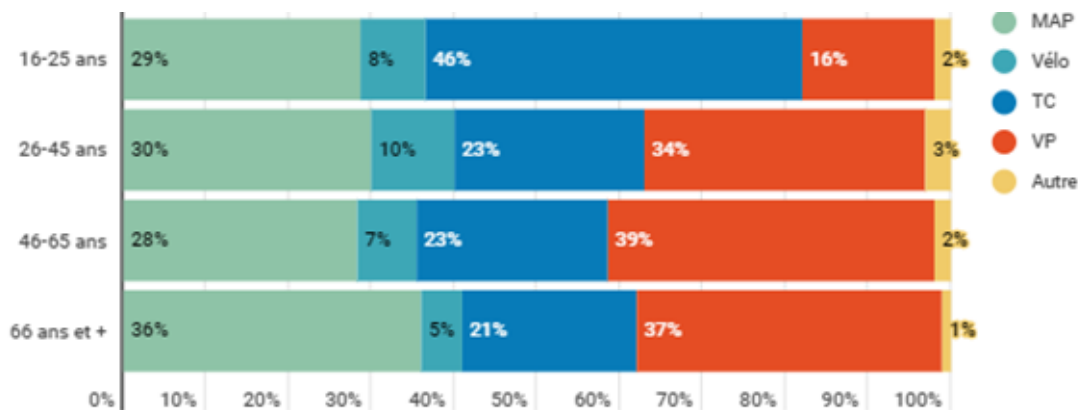
---

<sup>1</sup> Rapport du bureau du COj « mobilités des jeunes ».

L'obtention du permis de conduire à partir de 18 ans jusqu'en 2023, puis 17 ans depuis 2024, ajoute une variable importante dans cette population, puisqu'un déport modal très fréquent vers la voiture s'observe dès l'obtention du permis de conduire, et parfois avant avec l'usage du deux-roues.

La fidélisation de cette clientèle est donc essentielle pour les opérateurs et les AOM. Les jeunes sont plus enclins à recourir aux transports collectifs (46 %) pour se déplacer que les 26-45 ans (23 %) par exemple, classe d'âge qui recourt plus à la voiture, quand elle en a l'occasion, dans ses trajets.

Graphique n° 1 : Part modale par classe d'âge en Île-de-France

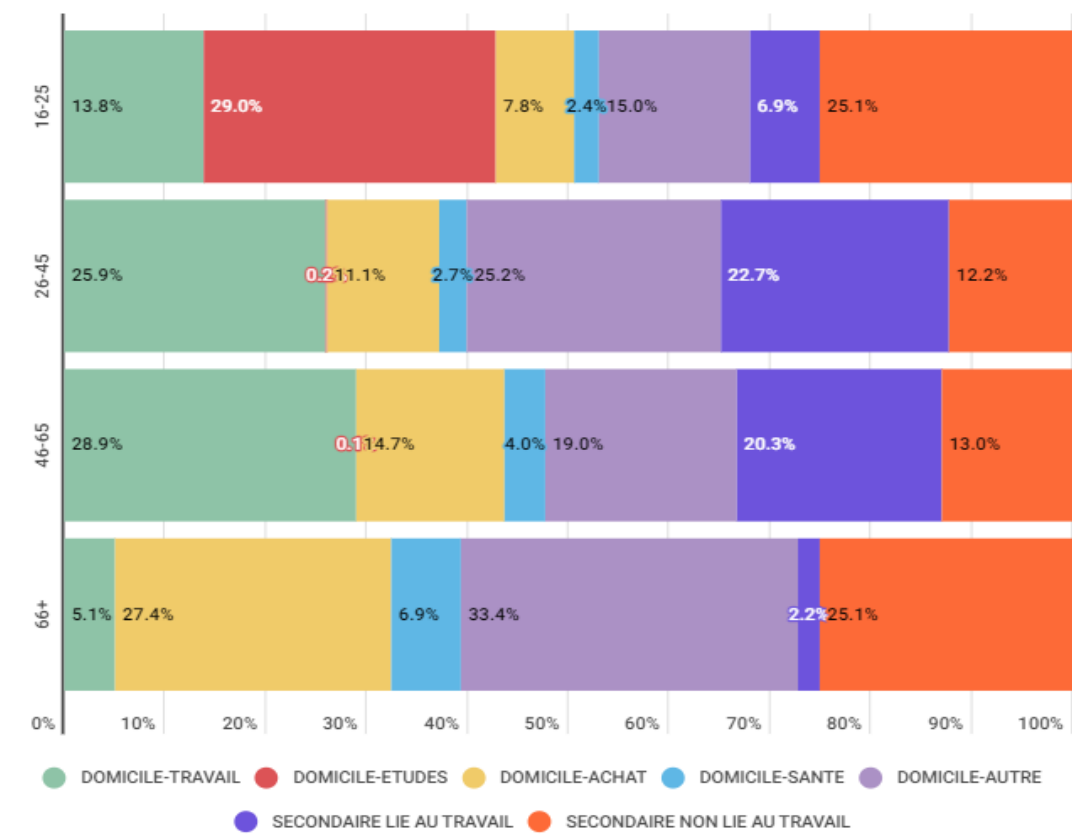


Note : VP = véhicule particulier, MAP = marche à pieds, TC = transports en commun  
 Source : Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens

Si ce public est captif, sa fidélisation est primordiale, car les jeunes utilisateurs des transports collectifs urbains (TCU) seraient plus enclins, devenus adultes, à continuer à les utiliser. À ce titre, le choix modal en matière de mobilité représente un enjeu d'avenir pour les AOM et leurs exploitants. Les jeunes qui utilisent les transports en commun en constitueront plus facilement les usagers de demain et par conséquent ses financeurs. L'objectif est alors une fidélisation de ce public cible, afin d'ancrer des pratiques de mobilité vertueuses. En outre, l'abandon de la voiture par les adultes pour les trajets domicile-travail dépend en grande partie des facilités d'accès qu'ont leurs enfants aux transports collectifs.

Or ce motif de déplacement, au même titre que le déplacement domicile-études est prioritaire, tant chez les 16-25 ans que dans le reste de la population active. Le recours au vélo, quant à lui, est légèrement moindre que dans la classe d'âge des 26-45 ans (30 % contre 29 %). Chez les lycéens et les étudiants, il est même deux fois moins important que chez les cadres.

Graphique n° 2 : Motifs de déplacement par tranche d'âge en Île-de-France



Source : Institut Paris Région, 2024

L'Insee, dans une étude publiée en 2022<sup>2</sup>, révèle que le taux d'équipement en voitures des jeunes Franciliens (en âge de conduire, donc de 18 à 24 ans) décroît par rapport à 1975. Celui des seniors, en revanche, augmente beaucoup plus. Un lien peut être fait avec une meilleure prise en compte des enjeux associés au développement durable par cette tranche d'âge. Toutefois, l'entrée dans la vie active plus tardive et plus précaire des jeunes Franciliens (plus de contrats à durée déterminée), ainsi que la richesse de l'offre de transport peuvent également expliquer ces chiffres, parallèlement aux préoccupations climatiques.

<sup>2</sup> François Dubujet, Myriam Yahyaoui (Insee), « la voiture à Paris, un bien en perte de vitesse », 2023.

**Schéma n° 1 : Évolution du taux d'équipement automobile par tranche d'âge en Île-de-France entre 1975 et 2019, en points**



Source : Insee

Les jeunes sont aussi plus mobiles que le reste de la population. Ainsi, 40 % d'entre eux a changé de zone d'emploi durant leurs sept premières années de vie active : 7 fois sur 10, un changement de département, 1 fois sur 10, un changement de région. 1 jeune sur 3 réalise une mobilité de retour<sup>3</sup>.

Les diplômés sont beaucoup plus mobiles que les non diplômés. Or en Île-de-France, l'âge de fin d'étude, de 21 ans en moyenne, est plus tardif que dans le reste du pays. Une autre disparité concerne le sexe, puisque des différences s'observent entre femmes et hommes, tant sur la fin des études, que les femmes finissent plus tard, que l'hébergement chez les parents, qui est plus important chez les hommes.

### 1.1.2 Un délicat équilibre à trouver entre le droit à la mobilité, la lutte contre le réchauffement climatique et l'étalement urbain

L'objectif de mobilité dépend de la densité de l'habitat, des activités, des équipements et donc des distances à parcourir, ainsi que de l'offre de transport disponible sur le territoire et des caractéristiques sociodémographiques des ménages. Sur le périmètre d'une même AOM, les besoins des usagers ne seront pas les mêmes partout. Ce constat est particulièrement vrai en Île-de-France.

Depuis l'adoption de la loi d'orientation des mobilités dite loi « LOM »<sup>4</sup> en 2019, la politique publique en matière de transports collectifs a intégré la notion de droit à la mobilité, dont la définition se veut plus large et englobante que les seuls transports en commun. Le droit à la mobilité comprend le droit pour l'utilisateur d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation. Il doit aussi pouvoir s'exercer dans des « *territoires à faible densité démographique* ».

<sup>3</sup> Cereq, Génération 1998 et Génération 2004.

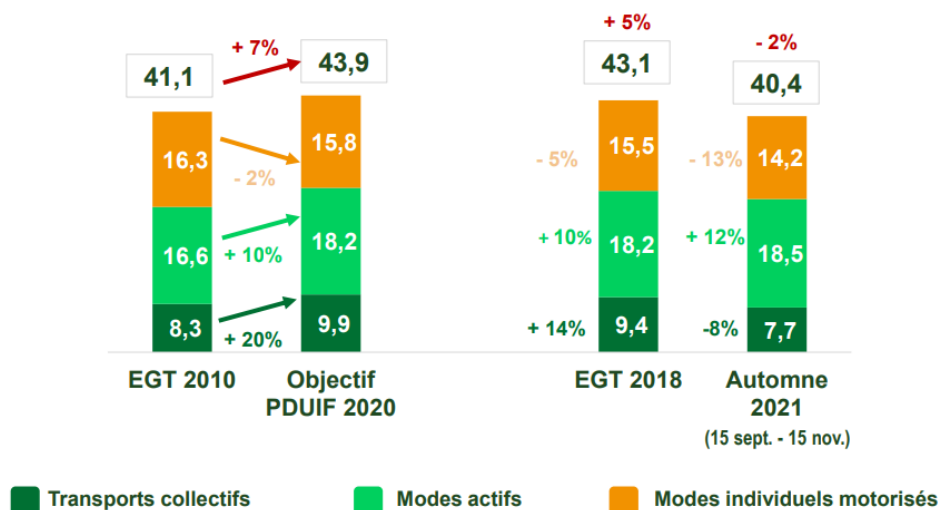
<sup>4</sup> Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités LOM, article L. 1111-1 du code des transports.

## LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

Il doit également être compatible avec les enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et l'étalement urbain, clairement identifiés à l'article L. 1231-1-1 du code des transports<sup>5</sup>. La conciliation de ces trois objectifs apparaît potentiellement contradictoire, compte-tenu du fait que le droit à la mobilité inclut le recours à la voiture.

De manière générale, d'après le plan de mobilité d'IDFM de 2024, les déplacements des Franciliens ont augmenté entre 2010 et 2019, évoluant de 41,1 millions de déplacements à 41,8 millions. Cette croissance est portée en premier lieu par une pratique plus importante de la marche, en second lieu par les transports collectifs, puis par le vélo. Ces résultats sont inférieurs à ceux anticipés par le plan des mobilités à horizon 2020, établi en 2010. Il prévoyait plus de déplacements, et une plus grande part modale des transports collectifs. Les données 2021<sup>6</sup> confirment le plus grand recours au vélo, toujours au détriment de la voiture de la part des franciliens. Elles démontrent toutefois l'importance des stigmates des mesures prises à l'occasion de la crise sanitaire, qui ont particulièrement touché les transports collectifs et doivent par conséquent être considérées avec prudence.

**Graphique n° 3 : Évolution des déplacements en jours ouvrés par rapport à 2010 (en millions)**



Source : IDFM

<sup>5</sup> « Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagne, des territoires ultramarins et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et sonore ainsi que de la protection de la biodiversité.

La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population. »

<sup>6</sup> Plan de mobilité 2024, IDFM.

Depuis 2007, les processus Grenelle relatifs au climat, à l'air et à l'énergie consacrent une réorientation des politiques climatiques à l'échelle européenne, en se focalisant sur le logement individuel, le parc tertiaire et la mobilité. Le paquet climat énergie de 2008, décliné au travers de la directive 2009/28/CE engage la France à réduire de 20 % ses gaz à effet de serre (GES) (par rapport à 1990), à augmenter son efficacité énergétique de 20 % et à atteindre 23 % d'énergies renouvelables et de récupération dans sa consommation finale brute d'énergie. Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) d'Île-de-France de 2012 reprend ses objectifs à horizon 2020 en les accentuant à 28 % sur la réduction des émissions de GES. En 2030, la région se fixe de nouveaux objectifs, tels que la réduction de près de 20 % de la consommation énergétique régionale et la multiplication par deux de la quantité d'énergie renouvelable produite sur le territoire francilien.

**Tableau n° 1 : Comparaison des objectifs nationaux et régionaux sur le développement durable (en % de la consommation d'énergie finale)**

	Objectifs nationaux (directive 2009/28/CE)	Projeté SRCAE Île-de-France	Réalisé Île-de-France
<i>Réduction des Émissions de GES</i>	20	28	22
<i>Consommation énergétiques (augmentation de l'efficacité énergétique)</i>	20	20	13
<i>Production locale d'ENR</i>	23	11	7,4

Source : chambre régionale des comptes (CRC)

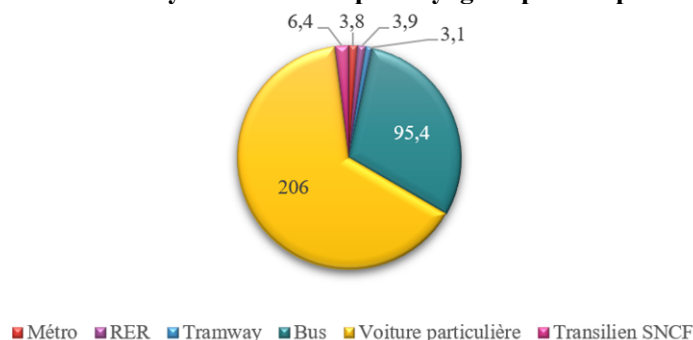
Comme le souligne le rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de 2014, les politiques d'aménagement et de mobilité sont un levier essentiel de réduction des émissions urbaines sur le long terme, en favorisant des constructions près des gares de transports en commun, en limitant l'étalement urbain et les constructions dans les zones peu denses. Or, si le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) seul permettrait une réduction du nombre de km parcourus en voiture de 1,2 %, la politique des transports permettrait une réduction, à elle seule, de 6,7 %. Les deux outils cumulés, du SDRIF et de la politique des transports porteraient ce chiffre à 9,6 %<sup>7</sup>, puisqu'ils éviteraient à eux deux qu'un accroissement de l'offre de transport n'engendre, comme c'est le cas habituellement, une accélération de l'étalement urbain.

Les efforts publics dirigés vers un report modal en faveur des transports collectifs sont d'autant plus importants que les émissions moyennes de CO2 par voyageur d'une voiture sont 2 fois plus importantes qu'un bus et 54 fois plus importantes qu'un métro.

<sup>7</sup> D'après « Vers une Île-de-France post-carbone ? », sous la direction de Caroline Gallez et Olivier Coutard, L'œil d'or, 2023.



Graphique n° 4 : Émissions moyennes de CO2 par voyageur par km parcouru (en grammes)



Source : CRC Île-de-France d'après les données RATP

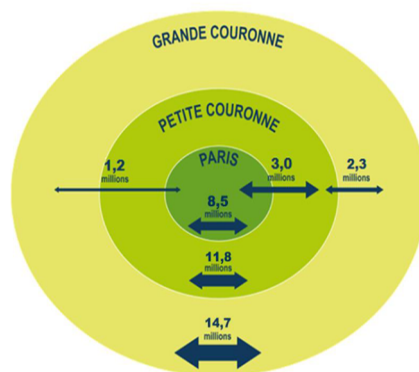
### 1.1.3 Des habitats et déplacements franciliens organisés en cercles concentriques

Avec 12,3 millions d'habitants, soit 18 % de la population française, 29 % du produit intérieur brut et 23 % des emplois en France, l'Île-de-France se distingue des autres régions françaises par son poids économique et démographique. Son territoire est très densément peuplé (1 021 habitants au km<sup>2</sup>) comparé à la France métropolitaine (106 habitants au km<sup>2</sup> en moyenne).

L'Île-de-France est une région très urbanisée et très sujette à la congestion routière, et par conséquent à l'allongement de la durée moyenne de transport routier. Pour faire face à ces problèmes de congestion, l'Île-de-France a une longue tradition de transports en commun et dispose d'un réseau ferré parmi les plus développés au monde. Toutefois, l'utilisation des transports en commun décroît avec l'éloignement du centre de la région : 68 % à Paris, 50 % en petite couronne et 31 % en grande couronne où la voiture est davantage utilisée.

Le report modal des jeunes en faveur des transports collectifs implique donc toute l'organisation territoriale, et pas seulement la concentration de l'offre de transports collectifs et de ses facilités d'accès sur le territoire. En ce sens, l'aménagement du territoire et la politique publique de mobilité sont intrinsèquement liés et interdépendantes.

Carte n° 1 : Représentation des déplacements en Île-de-France



Source : EGT - Observatoire de la mobilité en Île-de-France

D'après l'Insee<sup>8</sup>, 27 % des étudiants de France métropolitaine vivent en Île-de-France. En Île-de-France, deux tiers des étudiants vivent chez leurs parents ou un autre membre de leur famille contre moins de la moitié en province. Ce constat est encore plus marqué en grande couronne. Ce phénomène, dont l'objectif est l'économie d'un loyer, implique plus de temps de trajet et de risque de décrochage scolaire.

L'Insee<sup>9</sup> pointe ainsi un allongement des temps de trajets (près de 2 heures aller-retour), avec de fortes disparités selon le lieu de résidence : elle est minimale pour les étudiants parisiens (28 minutes pour un trajet en moyenne de 6 km) et maximale pour les étudiants résidant en grande couronne (70 minutes pour une distance parcourue moyenne de 25 km). À titre de comparaison, le temps moyen en voiture pour un actif francilien est de 35 minutes pour une distance moyenne de 18,4 kilomètres.

Cette problématique de l'accès aux transports dans des zones peu denses et défavorisées est encore plus marquée, comme c'est souvent le cas dans les banlieues. Les transports en commun qui constituent les moyens de déplacement les plus abordables économiquement, sont plus discriminants à l'encontre des catégories sociales modestes, surreprésentées dans les zones peu denses et/ou moins bien desservies.

## **1.2 IDFM, une autorité organisatrice de la mobilité atypique**

Si les prérogatives d'IDFM apparaissent étendues pour favoriser la mobilité des jeunes en transports en commun, son action est en réalité dépendante de décisions prises au niveau national et régional. La planification, la maîtrise d'ouvrage et le financement de nombreuses infrastructures lui échappent en effet largement, bien qu'elle soit l'unique autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, chargée en bout de chaîne, de financer l'exploitation des ouvrages après leur mise en service et de financer l'acquisition des matériels roulants qui y circulent.

Ainsi, la planification des principaux projets d'infrastructures nouvelles dépend de décisions prises par l'État et la région. Des projets structurants tels que le Grand-Paris Express (GPE) et, à moindre échelle, l'aménagement du pôle Paris-Saclay, relèvent de décisions législatives. Bien que ne faisant plus partie de la gouvernance de l'établissement, l'État continue d'exercer une influence sur la construction d'infrastructures nouvelles à travers sa participation majoritaire dans la Société des Grands Projets (SGP). Il reste par ailleurs fortement impliqué dans la programmation et le financement des investissements au travers des contrats de plan État-Région (CPER). Il s'agit d'un engagement financier de l'État et de la région, ainsi que de leurs partenaires, sur plusieurs années, pour financer les dépenses d'investissement ayant trait aux infrastructures de transport ferroviaires et routières.

---

<sup>8</sup> Vinciane Bayardin, Lynda Pichard (Insee), Corinne de Berny, Anne-Claire Davy (L'Institut Paris Région), « Plus âgés qu'en province, les étudiants d'Île-de-France vivent aussi plus souvent chez leurs parents » – Insee Analyses Île-de-France – 142, 2021.

<sup>9</sup> Sarron C., Trevien C., « Se déplacer en voiture : des distances parcourues une fois et demie plus importante pour les habitants des couronnes que pour ceux des pôles », in La France et ses territoires, coll. « Insee Références », édition 2021.

Concernant la région, l'article L. 4413-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT) lui confie une compétence de planification des infrastructures de transport. Ainsi, cosignataire et cofinanceur des CPER, la région inscrit les projets structurants dans le SDRIF.

Ces décisionnaires que sont l'État et la région apportent ainsi l'essentiel des financements du coût des infrastructures de transports en commun.

Enfin, autre exception importante, qui limite les marges de manœuvre d'IDFM dans sa programmation : ses délégataires ferrés sont des monopoles jusqu'en 2040 au plus, qui décident en grande partie des travaux. La RATP et la SNCF ne sont pas des délégataires comme les autres.

### 1.3 Des améliorations possibles sur la prise en considération des besoins des jeunes

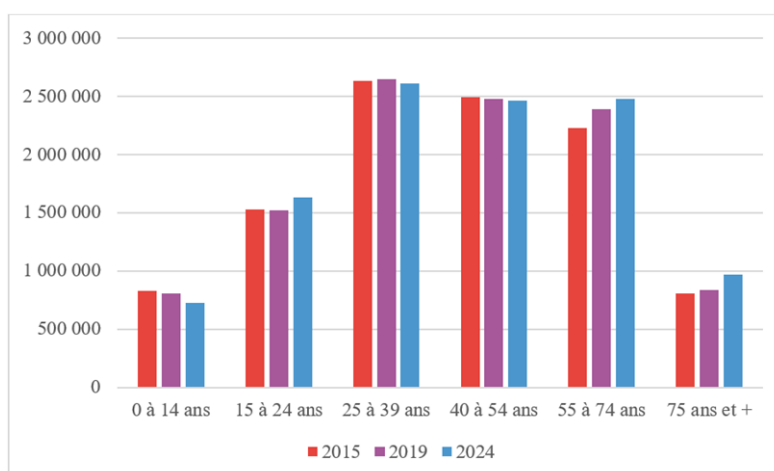
#### 1.3.1 Le nouveau plan de mobilité tient compte du vieillissement de la population

IDFM a délibéré le 25 mai 2022 pour engager l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France à 2030, sur la base de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Ce plan se base sur des connaissances et des besoins de la population étudiés en lien avec l'IPR et toutes les collectivités participantes.

Bien que vieillissante, la population francilienne connaît une dynamique positive et progresse au même rythme que l'ensemble de la population française, surtout dans la petite couronne et la grande couronne au détriment de la ville de Paris.

Toutefois, le plan de mobilité d'IDFM anticipe d'ici 2030, un ralentissement de la croissance de la population francilienne et une accélération de son vieillissement, même si elle restera jeune par rapport au niveau national. Or, les 55 ans et plus ne représentent que 21 % des flux de voyageurs en Île-de-France, quand les 15-24 ans totalisent à eux seuls 25 % de ces mêmes flux.

**Graphique n° 5 : Évolution de la population en Île-de-France par tranches d'âge entre 2015 et 2024**



Source : CRC Île-de-France d'après les données de l'Insee

Les dernières projections de l'Insee sur l'évolution de la population francilienne démontrent une nette progression de la part des 75 ans et plus. Toutefois, après une stabilisation entre 2015 et 2019, la part des 15 à 24 ans vient elle aussi à progresser en 2024. Ces données renforcent les enjeux associés à la réduction de l'usage de la voiture, en particulier chez les seniors.

### **1.3.2 Une optimisation de l'offre pour les jeunes à appuyer sur de nouvelles enquêtes**

Dans le cadre de ses missions, IDFM doit rendre accessibles et réutilisables les données statistiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, conformément à l'article L. 1115-1 du code des transports<sup>10</sup>. Les AOM peuvent également en confier la charge aux opérateurs, comme le fait IDFM.

Outre les données de vente, IDFM utilise deux principales sources d'information<sup>11</sup> afin de connaître l'usage des titres :

- des enquêtes menées auprès des utilisateurs d'un titre donné pour connaître leur profil et leur mobilité (par exemple, enquête auprès des usagers des tickets et billets en 2006, enquête auprès des usagers du forfait Imagine R en 2007). Ces enquêtes sont lourdes car plusieurs milliers de personnes sont interrogées sur la totalité de leurs déplacements sur une période d'une semaine ou d'un mois selon le type de titre ; elles ne sont donc normalement renouvelées qu'à une fréquence de 5 à 10 ans ;
- le système d'information des données de validation (SIDV). Les données anonymisées relatives à l'ensemble des validations effectuées avec un titre chargé sur un passe télébilletique sont transmises par les transporteurs au SIDV, système mis en place par Île-de-France Mobilités à partir de 2008 sous le contrôle de la CNIL. Sachant que les titres sur support télébilletique représentent aujourd'hui 80 % du trafic sur les réseaux franciliens (et à terme la quasi-totalité), les données de validation constituent un potentiel d'information extrêmement riche et leur exploitation statistique a vocation à devenir le principal outil d'observation de la mobilité des usagers en lieu et place des enquêtes. Un des principaux enjeux pour IDFM afin d'atteindre cette ambition est de perfectionner les règles de modélisation et de redressement appliquées aux données issues du SIDV pour aboutir à des exploitations aisément accessibles à tous.

---

<sup>10</sup> « 2° Sont rendues accessibles et réutilisables dans les conditions prévues au présent chapitre et aux articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité, les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation ainsi que les données historiques concernant la circulation, telles que définies aux paragraphes 7,8 et 14 de l'article 2 du même règlement délégué et énumérées à l'annexe de celui-ci. Les dispositions du code des relations entre le public et l'administration applicables aux informations publiques au sens de l'article L. 321-1 du même code ne s'appliquent pas aux données rendues accessibles et réutilisables en application du présent chapitre et des articles 3 à 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 précité ;

<sup>3°</sup>Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 2°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution des services de transport ou aux opérateurs de système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs ; ».

<sup>11</sup> Site IDFM Études et analyses sur l'usage des titres et la mobilité des usagers | Île-de-France Mobilités (iledefrance-mobilites.fr)

Cet outil ne permet toutefois pas de distinguer, lorsqu'il s'agit d'un ticket, l'âge ou d'autres caractéristiques de l'utilisateur, qui permettraient d'affiner les connaissances d'IDFM sur ses usagers.

Les enquêtes réalisées sur les jeunes sont pour la plupart obsolètes et mériteraient d'être renouvelées. Elles permettraient ainsi de mieux comprendre les besoins de cette classe d'âge sur le transport à la demande (TAD) et de faire un bilan plus général sur les axes du plan des mobilités qui lui sont dédiés.

Les transports en commun constituent les moyens de déplacement les plus abordables financièrement, mais sont aussi les plus discriminants pour les plus modestes, surreprésentés dans les zones peu denses et moins desservies en transports collectifs. En outre, cet objectif s'avère plus complexe à mettre en place lorsque l'emploi peu qualifié est éloigné des lieux d'habitat populaire. Sur le territoire de la métropole du Grand Paris le maillage en transports en commun est très fin. Les différences en termes de mobilité et de niveau de chômage entre les quartiers prioritaires de la ville et les autres quartiers<sup>12</sup> y apparaissent donc relativement moins importantes. Ce constat n'est toutefois pas le même en grande couronne.

D'après le Cerema, une solution plus pérenne au développement des transports en commun consisterait à rendre accessibles, via des modes alternatifs à la voiture, les zones d'emplois périphériques depuis la périphérie même, diminuant ainsi le coût des déplacements domicile-travail des actifs peu qualifiés.

Toutefois, desservir les quartiers populaires par des lignes de transport collectif ne suffit plus à répondre aux enjeux de désenclavement. Il importe d'agir sur la levée des freins à la mobilité, en particulier par l'accès à des solutions de mobilité alternatives et l'accompagnement à la transition vers des véhicules propres pour les ménages les plus modestes et sur l'intégration de la problématique des mobilités dans les parcours de vie des habitants (emploi, formation).

De manière générale, l'adaptation des soutiens publics en faveur de la mobilité des jeunes doit passer par une meilleure connaissance de leurs besoins, en particulier des zones défavorisées et peu desservies.

### **1.3.3 La lutte contre les freins à la mobilité**

L'existence de freins autres que financiers à la mobilité ont fait l'objet de nombreuses recherches ciblées, qu'il s'agisse des enjeux de sécurité évoqués, de la crainte des transports, ou en raison d'un handicap. Les déplacements représentent une épreuve pour 29 % des jeunes et/ou une source d'angoisse (28 %) pour près de 3 jeunes sur 10.

Or la mobilité dans la ville participe au processus de socialisation des adolescents et à leur construction identitaire, elle leur permet de s'affranchir de la tutelle de leurs parents<sup>13</sup> et d'apprendre à trouver leur place dans le domaine public. S'intéressant plus particulièrement aux adolescents des zones urbaines sensibles, le sociologue Oppenheim (2011) met au jour trois types d'expériences éprouvantes : difficultés de certaines filles à se déplacer du fait des contraintes parentales, peur des déplacements en transports en commun, interactions conflictuelles pour les adolescents du quartier, pouvant conduire à un repli sur celui-ci.

---

<sup>12</sup> Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines - Juste, Meissonnier et Richer 2020.

<sup>13</sup> Massot et Zaffran, 2007.

Dans son plan des mobilités de 2024, IDFM souhaite « renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements ». Cet axe consiste à agir sur les comportements des Franciliens pour les inciter à des pratiques de mobilité plus durables, en ciblant notamment les employeurs et les publics scolaires. Il n'est donc pas directement à sa main.

La RATP et la SNCF font également brièvement retour, dans leurs rapports d'activité, d'actions menées auprès des jeunes pour favoriser leur acculturation aux transports en commun, et lever ses freins constatés. IDFM ne fixe toutefois aucun objectif et ne centralise pas l'ensemble de ces éléments pour alimenter l'axe de son plan de mobilité. Il gagnerait pourtant à mieux structurer les éléments attendus auprès des opérateurs et des établissements scolaires pour piloter ces données de manière plus efficace.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*Les jeunes de 15 à 25 ans représentent 1,8 million d'habitants en Île-de-France et constituent une classe d'âge aux profils variés et hétérogènes. Leurs conditions statutaire, financière et socio-économique ne permettent pas d'en faire une cible privilégiée en termes de transports en commun. Toutefois, quelques enjeux ressortent, tels que l'accès à un lieu de formation, d'emploi, aux loisirs ou à la santé, ou encore les enjeux liés au développement durable dans une région Île-de-France polarisée par Paris et très peu dense dans ses franges.*

*Les jeunes représentent 25 % des flux d'utilisateurs des transports franciliens. Si des actions les visent directement dans les documents programmatiques d'IDFM, les projections démographiques tendent à cibler les seniors.*

*Peu d'enquêtes les ciblent directement sur l'usage des transports en commun ou sont obsolètes. Mieux les connaître et comprendre les besoins des jeunes permettrait d'ajuster l'offre ou ses modalités d'accès. Des freins à la mobilité existent également, qui nécessiteraient un meilleur suivi des actions menées par la RATP et la SNCF dans les établissements scolaires et étudiants. Cela garantirait des actions plus efficaces et homogènes sur le territoire d'IDFM, en adéquation avec les objectifs de son plan des mobilités.*

---

## **2 DES AJUSTEMENTS MINEURS A ENVISAGER SUR LA TARIFICATION À DESTINATION DES JEUNES**

### **2.1 Une gamme tarifaire attractive pour les jeunes qui peut encore être optimisée**

#### **2.1.1 Une offre surabondante et peu lisible axée sur le temps scolaire et les études**

Sur la période sous-revue, IDFM a déployé une offre tarifaire particulièrement large, en fonction de l'âge et du statut scolaire jusqu'à 11 ans, puis uniquement selon la scolarité ou les études passé 11 ans. Les transports en commun sont gratuits depuis 2022 pour les enfants de moins de 4 ans.

Sur une période de temps plus large, les jeunes étudiants ont fait l'objet d'efforts conséquents de la part de l'AOM. Les cartes Imagine R ont ainsi été les premières à bénéficier du dézonage des abonnements, qui s'est progressivement élargi ensuite aux collégiens et lycéens. L'offre tarifaire apparaît toutefois difficilement lisible et complexe et gagnerait à être simplifiée.

Tableau n° 2 : Offre tarifaire proposée par IDFM pour les jeunes

Titres	Public concerné	Tarifs (hors frais de dossier)	Zones	Volumes 2022-2023
<i>Tickets et billets en Île-de-France<sup>[1]</sup></i>	Enfants de 4 à 10 ans	Demi-tarif	Toute l'IDF sauf circuits scolaires spéciaux	NC
<i>Forfait imagine R Junior</i>	Moins de 11 ans au 31 décembre de l'année scolaire	16 € par an	Toute l'IDF sauf circuits scolaires spéciaux	165 379
<i>Forfait imagine R Scolaire</i>	Élèves de primaire, secondaire ou apprenti	374,40 € par an	Toute l'IDF sauf circuits scolaires spéciaux	454 129
<i>Forfait imagine R Étudiant</i>	Étudiants de moins de 26 ans	374,40 € par an	Toute l'IDF sauf circuits scolaires spéciaux	581 162
<i>Carte Scol'R</i>	Moins de 21 ans au 1 <sup>er</sup> septembre de l'année scolaire	329,25 € par an	Un aller-retour quotidien en car entre le domicile et l'école (Grande couronne uniquement (77-78-91-95))	41 162
<i>Carte Scol'R junior</i>	Moins de 11 ans au 1 <sup>er</sup> septembre de l'année scolaire	24 € par an	Un aller-retour quotidien en car entre le domicile et l'école (Grande couronne uniquement (77-78-91-95))	
<i>Carte scolaire bus lignes régulières</i>	Moins de 21 ans au 1 <sup>er</sup> septembre de l'année scolaire	Prix variable selon distance	Un aller-retour quotidien en bus pendant la période scolaire (domicile à 3 kms ou plus de l'établissement)	12 301
<i>Forfait gratuit jeune en insertion</i>	Certains stagiaires entre 16 et 25 ans	Gratuit	Toute l'IDF sauf circuits scolaires spéciaux	2500
<i>Navigo jeunes week-end et jours fériés</i>	Moins de 26 ans	4,70 € la journée	Zones 1 à 3	1 208 396
<i>Navigo semaine pour stage de 3<sup>ème</sup></i>	Élève de 3 <sup>ème</sup>	Remboursement du prix du forfait Navigo (variant selon la zone)	Zones 1-5, zones 2-3, zones 3-4, zones 4-5 et tarifications solidaires	318
<i>Réduction 50 % Volontaires du Service civique</i>	Volontaires de 16 à 25 ans	Réduction de 50 % sur les forfaits Navigo Mois et Semaine	Toute l'IDF sauf circuits scolaires spéciaux	2820

Source : CRC Île-de-France d'après le site IDFM

L'offre proposée s'articule par âge et par besoin supposé de déplacement. Certains abonnements donnent accès à l'intégralité de réseau. Toutefois, cette offre est parfois insuffisante pour permettre aux collégiens et lycéens de rejoindre leur établissement scolaire, dans les zones péri-urbaines. IDFM a déployé des offres dédiées pour répondre aux besoins de mobilité domicile-études de ces publics scolaires dans ces zones bien spécifiques de la grande couronne.

Ainsi, à Paris, en petite couronne et sur les axes desservis de la grande couronne, les jeunes scolarisés utilisent les lignes régulières, accessibles à tous les Franciliens. Lorsqu'aucune offre n'existe, des services de transport spécialement affectés au rabattement vers les établissements scolaires ont été conçus, dénommés « circuits scolaires spéciaux » permettant aux élèves âgés de moins de 21 ans de se rendre de leur domicile à leur établissement scolaire. Pour accéder à ces circuits spéciaux, les élèves doivent alors acheter un abonnement dédié dénommé « carte Scol'R », qui ne permet d'utiliser ces lignes que pour un seul aller-retour par jour en période scolaire. Ces lignes ne sont pas accessibles aux Franciliens, mais uniquement aux scolaires concernés.

<sup>[1]</sup> IDFM différencie :

- le ticket+ (tram, métro, RER et bus),
- le billet origine-destination (notamment en dehors de Paris) ainsi que les billets pour les aéroports.



LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES  
EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

Par conséquent, deux typologies d'abonnement sont à distinguer, entre ceux permettant d'accéder au réseau classique (aux lignes régulières, accessibles par les forfaits, dans le tableau n° 2) et ceux permettant d'accéder aux circuits scolaires spéciaux, quand aucune ligne régulière n'existe (tableau n° 2).

Cela signifie qu'en plus de son abonnement aux transports scolaires, un jeune entre 15 et 21 ans souhaitant utiliser les lignes régulières doit payer un ticket supplémentaire ou s'abonner à un forfait Imagine R (374,40 €/an). Toutefois, IDFM rembourse le forfait Imagine R aux détenteurs de la carte Scol'R qui en font la demande.

Dans sa réponse, IDFM indique envisager d'actualiser ses enquêtes, y compris celles concernant les jeunes, la dernière datant de 2015, et confirme le fort potentiel des données de validation, qui font l'objet d'un projet en cours, sans en préciser de calendrier. IDFM confirme sa volonté d'améliorer la communication à destination des jeunes, en renvoyant la mise en œuvre à ses opérateurs.

Il est précisé que le présent rapport a été instruit avant l'annonce d'IDFM de septembre 2024 concernant sa réforme tarifaire applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, qui ne vise pas spécifiquement les jeunes, mais est toutefois structurante.

Compte-tenu de ces observations, la chambre formule la recommandation suivante :

**Recommandation performance 1 :** Simplifier l'offre tarifaire à destination des jeunes, si nécessaire en s'appuyant sur une nouvelle enquête ciblée sur cette population.

**Recommandation performance 2 :** Mieux communiquer sur les offres à destination de ce public.

## 2.1.2 Une politique tarifaire en faveur des jeunes défavorisés qui gagnerait à être amplifiée

Tableau n° 3 : Tarification solidarité transport et chèques mobilité

Titre	Bénéficiaires de...	Octroi aux membres du foyer	Nombre de détenteurs (2023)
Solidarité gratuité	Revenu de solidarité active (RSA) (sous conditions de ressources)	Solidarité gratuité	299 716
Solidarité gratuité	Allocation de solidarité spécifique (ASS) et Complémentaire santé solidaire (CSS) sans participation financière	Réduction Solidarité 75 %	61 13
Réduction solidarité 75 %	Complémentaire santé solidaire (CSS) sans participation financière (sans ASS)	Réduction Solidarité 75 %	422 244
Réduction solidarité 75 %	Allocation de solidarité spécifique (ASS) (sans CSS sans participation financière)	Aucune réduction	14 887
Réduction 50 %	Aide médicale de l'État (AME)	Réduction 50 %	91 157
Chèques mobilité (chéquier de 12 chèques d'une valeur de 4 à 8 € TTC)	Les jeunes en parcours d'insertion Les stagiaires de la formation professionnelle continue de moins de 26 ans Les personnes les plus démunies		31 857

Source : IDFM

Sur la base d'une valorisation à hauteur d'un abonnement Navigo mensuel (86,4 €), l'ensemble des offres liées à la tarification solidarité représente pour IDFM un manque à gagner mensuel théorique d'environ 75 M€, soit 898 M€ annuels.

La politique tarifaire sociale d'IDFM s'articule autour de plusieurs dispositifs, allant de 50 % de réduction jusqu'à la gratuité totale. Elle couvre les déplacements occasionnels par le biais des chèques mobilité, ainsi que des abonnements hebdomadaires ou mensuels.

La compétence solidarité relève des départements et est également mise en œuvre par les centres communaux d'action sociale (CCAS) des communes. Toutefois, le code des transports<sup>14</sup> impose aux AOM une tarification de solidarité par le biais d'une réduction d'au moins 50 % pour les usagers les plus vulnérables, qu'elles appliquent et complètent généralement par différents dispositifs (remboursements aux usagers vulnérables, chèque mobilité), généralement en partenariat avec les collectivités de leur territoire.

Cette tarification solidaire existe chez IDFM depuis 1998 pour les chèques mobilité et depuis 2004 pour les autres dispositifs. Le chèque mobilité est un dispositif qui permet aux jeunes inscrits dans un parcours d'insertion et aux personnes les plus précaires accompagnées par un service d'action sociale d'acheter, à moindre coût, des titres de transport pour leurs déplacements ponctuels.

<sup>14</sup> L'article L. 1113-1 du code des transports stipule ainsi que « dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de la mobilité et, dans la région d'Île-de-France, dans l'aire de compétence d'Île-de-France Mobilités, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application du 1° de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % sur leurs titres de transport ou d'une aide équivalente. La réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager ».

Aujourd'hui, le financement des chèques mobilité est assuré à 30 % par Île-de-France Mobilités et à 70 % par la région Île-de-France, dans la limite globale de 3,55 M€ (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre) pour l'ensemble des deux financeurs, soit 2,485 M€ maximum par an à la charge de la région. Les bénéficiaires sont les jeunes en parcours d'insertion (à l'exception des stages de formation professionnelle et d'apprentissage pour lesquels des aides au transport spécifique existent déjà), les stagiaires de la formation professionnelle continue de moins de 26 ans (accès au dispositif chèque mobilité pendant la période d'inscription au stage jusqu'à la délivrance de leur passe Navigo gratuit) et les personnes les plus démunies sur évaluation des services d'action sociale.

Pour les jeunes Franciliens de 16 à 25 ans, IDFM a également mis en place le forfait gratuité jeunes en insertion (cf. tableau n° 2) destiné aux stagiaires de la formation professionnelle continue dans l'un des dispositifs suivants du service public régional de formation et d'insertion professionnelle : Avenir Jeunes - Programme Compétences - École de la deuxième chance.

De manière générale, les réductions proposées par IDFM fonctionnent par paliers et s'avèrent plus fines que ce qui est généralement proposé par d'autres AOM en France, qui appliquent la réduction demi-tarif imposée par la loi. Compte-tenu du fait que les transports collectifs jouent un rôle crucial d'inclusion, un rapport de l'institut Montaigne de 2022<sup>15</sup> concernant les chèques mobilités suggère un élargissement des bénéficiaires aux personnes en dessous du seuil de pauvreté. Le groupement des autorités responsables de transport (GART) et l'Union des transporteurs publics (UTP) suggèrent, quant à eux, un tarif solidaire en fonction du quotient familial, à construire en lien avec les CCAS, qui répondrait mieux aux différents objectifs et permettrait de développer l'offre et la qualité de service (fréquence, ponctualité, etc.).

IDFM estime que l'élargissement du chèque mobilité aux personnes en dessous du seuil de pauvreté représenterait un surcoût annuel d'environ 38,9 millions d'euros. Par ailleurs, IDFM déclare ne pas connaître la répartition des quotients familiaux en Île-de-France et, de ce fait, ne pas pouvoir chiffrer la proposition visant à lier tarification sociale et quotient familial. IDFM ne se prononce donc sur aucune de ces deux propositions.

Au-delà de ces réductions, la question de l'imbrication des politiques publiques se pose. IDFM, la région Île-de-France, les départements de la région Île-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi doivent coordonner<sup>16</sup> leurs actions en faveur de la mobilité solidaire au travers d'un plan dédié, dénommé « plan d'action communs en matière de mobilité solidaire ».

### **2.1.3 Des conditions d'accès aux offres d'abonnement différenciés par département**

Sur le ressort géographique d'IDFM, les collégiens et lycéens n'ont pas tous le même reste à charge. Les collectivités, et plus particulièrement les départements, au titre de leurs compétences en termes de solidarité, effectuent des remboursements totaux ou partiels. Seul le département des Hauts-de-Seine ne pratique aucun remboursement. La plupart d'entre eux cessent leurs aides après le collège, quand la Ville de Paris effectue un remboursement à 100 % du reste à charge, pour les collégiens et lycéens.

<sup>15</sup> Mobilités en Île-de-France : ticket pour l'avenir, Institut Montaigne, juillet 2022.

<sup>16</sup> Article L. 1215-4 du code des transports.

La région indique, sur son site internet, qu'elle apportera une aide de 100 € aux lycéens utilisateurs de son application « LABAZ » pour financer leur forfait Imagine R de l'année 2024-2025.

Ces remboursements illustrent la répartition des compétences entre les collèges pour les départements et les lycées pour les régions. Sur la période sous-revue, ces remboursements ont connu des augmentations à compter de 2020-2021, sauf pour les départements des Yvelines et de Seine-Saint-Denis.

**Tableau n° 4 : Aide apportée par les départements aux forfaits Imagine R scolaires (hors aides aux élèves boursiers) année 2023-2024**

Département de résidence	Collégiens	Lycéens
Paris	Remboursement de 100 % du reste à charge	
Seine-et-Marne	275 € (subvention déduite du tarif à payer, pas d'avance de frais à rembourser)	0 €
Yvelines	150 €	0 €
Essonne	171 €	0 €
Hauts-de-Seine	0 €	0 €
Seine-Saint-Denis	Remboursement de 50 % en 6 <sup>ème</sup> , 5 <sup>ème</sup> , 4 <sup>ème</sup> puis de 25 % en 3 <sup>ème</sup>	0 €
Val-de-Marne	Remboursement de 50 % du reste à charge hors frais de dossier	
Val-d'Oise	204,40 €	0 €

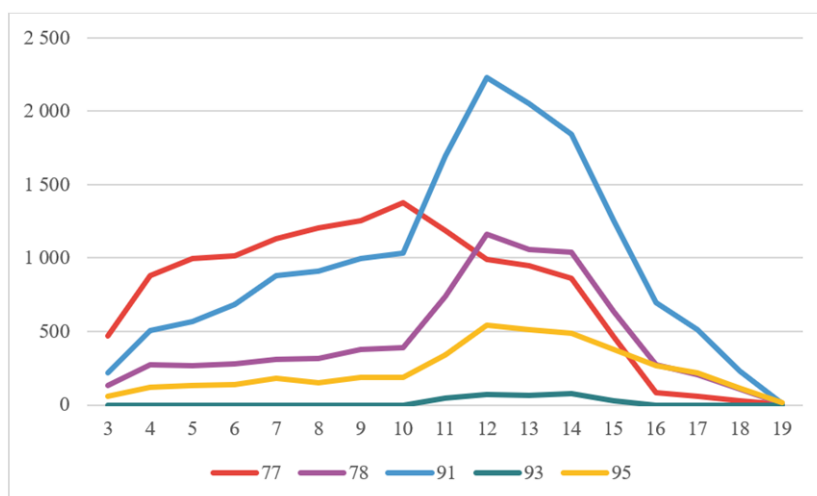
Source : CRC d'après les données IDFM

Ces remboursements ne sont pas sans conséquence. S'ils sont parfaitement conformes à la répartition actuelle des compétences, entre IDFM qui définit la politique tarifaire en tant qu'AOM et les départements qui apportent une aide au titre de la politique de solidarité humaine et territoriale, ils aboutissent à une différenciation entre jeunes pour un même service public, sans concertation directe entre l'AOM et les collectivités de son ressort.

Or de telles mesures auraient pu être décidées dans le cadre d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, de sorte à ce que les aides puissent être décidées en concertation entre les différents acteurs, conformément aux préconisations de l'article L. 1215- 3 du code des transports.

LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES  
EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

**Graphique n° 6 : Nombre de cartes Scol’R par âge et par département en 2022-2023**



Source : CRC à partir des données IDFM

Les répercussions sur les abonnements Scol’R sont complexes à analyser. Une rupture s’observe autour de 14 ans, âge à partir duquel le recours aux abonnements des circuits scolaires spéciaux amorce une chute. Cette rupture peut s’expliquer par plusieurs facteurs, dont l’accès aux deux-roues, un accès à l’internat ou une domiciliation plus proche du lycée souhaité, ou potentiellement la fin des subventionnements, mais aussi par le fait que les circuits scolaires spéciaux desservent de manière marginale les lycées, ces derniers étant quasi exclusivement desservis par des lignes régulières.

**Tableau n° 5 : Contrats financés par un payeur secondaire cartes Scol’R pour l’année 2022-2023**

Département de résidence	Nombre de porteurs	(en €)	
		Montant total de l'aide	Aide moyenne par porteur
Paris	584	171 651	294
Seine-et-Marne	16 535	1 731 576	105
Yvelines	2 421	290 252	120
Essonne	2 516	361 664	144
Hauts-de-Seine	224	74 669	333
Seine-Saint-Denis	2 195	403 481	184
Val-de-Marne	493	143 935	292
Val-d’Oise	8 254	1 193 567	145

Source : CRC d’après IDFM

**Recommandation performance 3 :** Coordonner les remboursements d’abonnement de transport tarifaires octroyés au travers d’un plan d’action en faveur de la mobilité solidaire ou du plan de mobilité avec les autres départements, région et ville de Paris.

Les réponses apportées dans le cadre de la contradiction montrent qu'il n'y a pas d'accord pour mettre en œuvre cette recommandation. IDFM indique organiser des échanges avec les départements sur la question de l'action sociale en matière de mobilité, sans pour autant pouvoir leur imposer un plan d'action. Le département de Seine-et-Marne indique ne pas souhaiter une harmonisation qui conduirait à augmenter la contribution des familles. Quant au département de l'Essonne, il indique être favorable à la recommandation, qui permettrait à ses yeux une plus grande équité au regard de l'offre de service.

Tout en étant consciente des difficultés rencontrées par les différentes collectivités dans ce domaine, la chambre rappelle que l'effort de coordination est imposé par l'article L. 1215-3 du code des transports et maintient sa recommandation de performance n° 3.

#### **2.1.4 Les participations employeurs aux frais de transports concentrées sur l'Île-de-France**

Pour les jeunes employés, des participations employeurs aux frais de transports permettent d'obtenir entre 50 et 75 % (pour les agents du secteur public<sup>17</sup>) de remboursement sur les abonnements de transports, mensuels ou annuels, entre le domicile et le lieu de travail.

D'après les données de l'Acosse de décembre 2023, les Franciliens de moins de 26 ans concentrent 78 % des montants versés aux jeunes Français au titre des participations employeurs. Ces mêmes Franciliens âgés de moins de 26 ans représentent par ailleurs 73 % de la population des moins de 26 ans.

Cette légère surreprésentation entre la part dans la population française et les montants obtenus s'explique par la très grande densité du réseau en Île-de-France et le plus fort recours des jeunes Franciliens aux transports en commun, comparativement aux jeunes vivant dans d'autres régions.

## **2.2 Le poids des recettes jeunes dans les recettes tarifaires globales d'IDFM**

### **2.2.1 Des dépenses identifiables uniquement sur le transport scolaire**

Les dépenses concernant la population des 15-25 ans ne peut être isolée dans le budget d'IDFM. En effet, en dehors des lignes scolaires dédiées (circuits scolaires spéciaux) aucune dépense n'est fléchée sur les jeunes. En outre, IDFM n'a spécifié aucun aménagement spécialement conçu pour les jeunes et uniquement pour eux. Ainsi, en termes de dépenses, le tableau n° 6 se concentre uniquement sur le transport scolaire.

---

<sup>17</sup> Depuis la loi n° 2022-1157 du 16 août 2022 de finances rectificative pour 2022.

LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES  
EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

**Tableau n° 6 : Dépenses associées au transport scolaire pour IDFM hors lignes régulières  
(en millions d'euros)**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Circuits spéciaux	31,96	36,07	47,29	137,672*	35,44	34,59	39,36	39,45	40,58
Transports adaptés	100,99	84,59	79,81		99,33	95,74	114,57	128,96	124,00
Fonctionnement (audits point d'arrêts, mād)	1,50	0,56	0,44	0,48	0,39	0,87	0,80	0,54	0,46
Imagine R boursiers	2,00	2,00	2,07	1,88	2,00	1,80	1,78	1,88	2,01
<b>TOTAL</b>	<b>116,96</b>	<b>142,54</b>	<b>147,55</b>	<b>140,03</b>	<b>137,16</b>	<b>133,00</b>	<b>156,52</b>	<b>170,83</b>	<b>167,05</b>

\* non détaillé

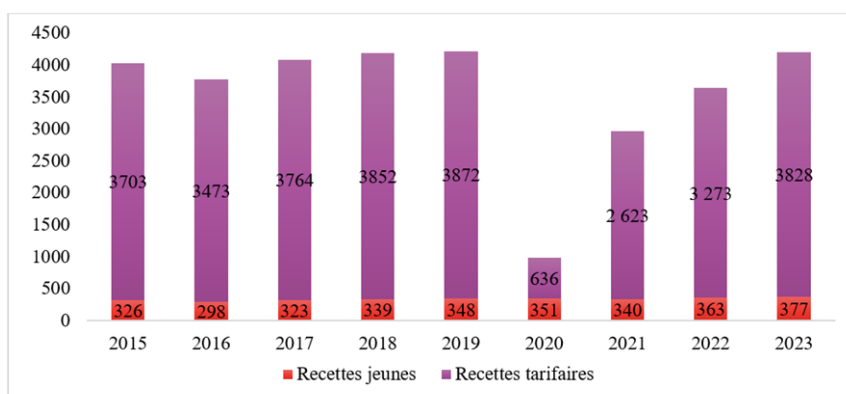
Source : CRC d'après les données IDFM

Sur la période sous-revue, le poids budgétaire des transports scolaires est passé de 117 M€ en 2015 à 167 M€ en 2023. Cette croissance est principalement portée par la hausse des coûts du transport scolaire adapté, qui correspond au service spécifique déployé par IDFM pour les élèves et étudiants en situation de handicap. Son coût a cru de 101 M€ à 124 M€ en 2023.

## 2.2.2 Une part stable des recettes concentrée dans les abonnements Imagine R

Si le public des 16-25 ans concentre 25 % de la fréquentation des transports en commun en Île-de-France, la gamme tarifaire associée ne représente qu'entre 9 et 13 % des recettes tarifaires globales d'IDFM sur la période 2015-2023 (soit 10,3 % en moyenne).

**Graphique n° 7 : Part des recettes « jeunes <sup>18</sup> » dans les recettes tarifaires sur la période 2015-2023  
(en millions d'euros)**



Source : CRC d'après le compte de déplacement et les réponses d'IDFM

<sup>18</sup> Les recettes jeunes comprennent principalement les recettes des titres et abonnements suivants : « tickets jeunes week-end zones 1-3 ;1-5 ;3-5 » devenus « Navigo Jeune Week-end 1-3 ;1-5 ;3-5 depuis 2020, les abonnements « Imagine R étudiants toutes zones », « Imagine R scolaires toutes zones », « Imagine R junior » (depuis 2020).

Pendant la période sous revue, les recettes tarifaires générées par les offres dédiées aux jeunes sont restées stables, oscillant entre 298 et 377 M€. Malgré la crise sanitaire de 2020, le volume des recettes issues des offres jeunes est resté à son niveau d'avant crise, alors que les recettes tarifaires globales ont connu une chute d'environ 84 % par rapport à l'année 2019. En 2020, les recettes jeunes ont ainsi représenté plus de 50 % des recettes tarifaires globales.

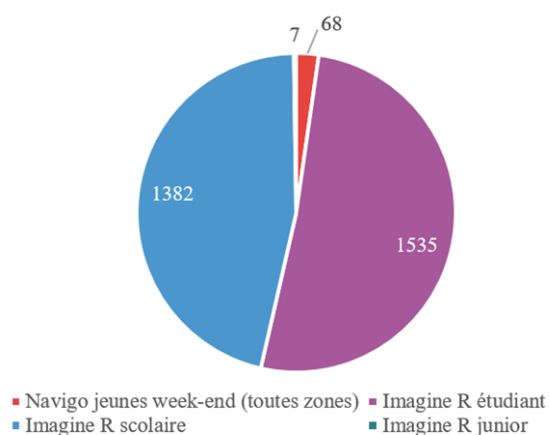
Cette stabilité s'explique par une très faible chute des recettes d'abonnements Imagine R généralement souscrits en début d'année, et donc en situation ex ante par rapport au point de départ de la crise. A contrario les deux confinements de l'année 2020 ont entraîné une chute importante des recettes liées aux ventes de tickets et titres à l'unité.

Malgré une diversité importante des offres à destination des jeunes, qu'ils soient élèves ou étudiants, les recettes issues des jeunes usagers sont composées à plus de 50 % des recettes issues de l'offre « Imagine R étudiant » et 46 % de l'offre « imagine R scolaire » soit environ 96 % des recettes totales jeunes.

Ce fort taux d'abonnement est très marqué chez les jeunes, comparativement aux recettes tarifaires globales d'IDFM dont la part issue d'offres d'abonnements se situe entre 60 % et 75 % mais dont le volume de vente n'excède pas 15 % à 20 % des titres vendus toutes catégories confondues.

Compte-tenu de la très grande proportion des abonnements chez cette tranche d'âge, le taux de fraude des jeunes est conforme à la moyenne, toutes classes d'âge confondues.

**Graphique n° 8 : Ventilation des recettes jeunes sur la période 2015-2023 (en millions d'euros)<sup>19</sup>**



Source : CRC d'après les données d'IDFM

<sup>19</sup> L'offre « Navigo jeunes » a succédé au « ticket jeunes week-end ». L'abonnement « Imagine R junior » a été lancé en 2020.



**Tableau n° 7 : IDFM estime que le manque à gagner pour IDFM induit par les offres dédiées aux jeunes s'élève en 2024 à 750 millions d'euros. Calcul du manque à gagner pour IDFM lié au tarif Imagine R**

Nombre d'abonnés Imagine'R	Tarif Imagine'R	Tarif navigo annuel	Perte par abonné Imagine'R	Manque à gagner pour IDFM
1,3 M	374,40 €	950,40 €	576,00 €	750 M€

Source : IDFM

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*L'offre tarifaire déployée par IDFM s'est enrichie ces dernières années. Principalement axée en fonction de l'âge jusqu'à 10 ans, elle est conditionnée au statut ensuite. L'accès aux circuits scolaires spéciaux impose un forfait différent de celui existant pour les lignes régulières, qui gagnerait à être simplifié, car il éloigne du réseau des jeunes déjà mal desservis sur leur lieu d'habitat.*

*Par ailleurs, les départements du ressort subventionnent de manière différenciée les abonnements scolaires. Si ce procédé est parfaitement légal et conforme à la répartition actuelle des compétences, il n'apparaît pas coordonné avec IDFM. Pourtant, le code des transports permet à l'autorité organisatrice et à ses collectivités membres de joindre leurs efforts au travers d'un plan d'action en faveur de la mobilité solidaire, qui permettrait d'aider les jeunes qui en ont le plus besoin, sans dépenser plus, mais mieux.*

---

## **3 UN MAILLAGE EXCEPTIONNEL EN INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN**

### **3.1 Un vaste réseau en pleine expansion**

#### **3.1.1 Un développement de l'offre accru tous modes confondus**

Comparativement au reste de la France, la région Île-de-France concentre plus des deux tiers des voyageurs-kilomètres en 2021. Ce chiffre s'explique par le réseau d'infrastructures de transports en commun exceptionnel de la région : environ 831 km de lignes de bus, 126 km de lignes de tram, 1 525 km de lignes de train et RER et plus de 225 km de lignes de métro en 2023. À l'horizon 2030, le GPE devrait apporter 195 km de lignes en plus et les prolongements menés en propre par IDFM ajouteront 155 km de lignes supplémentaires, soit une augmentation globale de plus de 350 km de réseau, tous modes confondus.

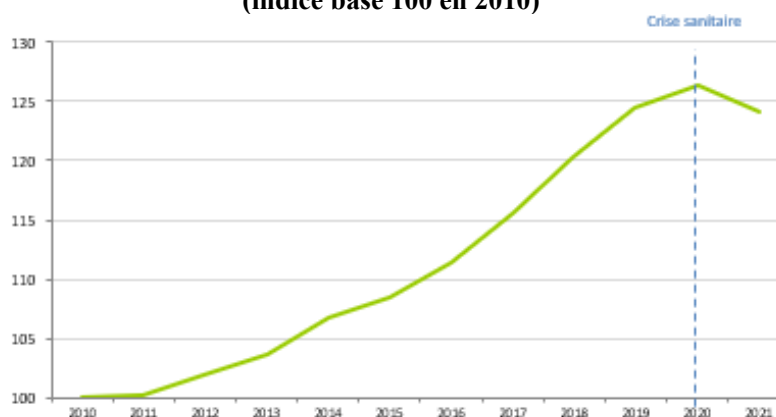
En dix ans, la taille du réseau ferré francilien devrait doubler<sup>20</sup>. Cette augmentation notable de l'offre pourrait participer directement à l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, puisque la part modale des voitures serait amenée à baisser de 5 % environ avec la mise en circulation du seul GPE<sup>21</sup>.

En résumé, ces efforts consentis sur l'augmentation du maillage de transports en commun concernent avant tout la moyenne et grande couronne de la région parisienne, comme le confirment les données de l'observatoire de la mobilité en Île-de-France.

Ils concernent également l'amplitude horaire, qui s'est élargie ces dernières années en soirée et a été augmentée par la mise en circulation de Noctiliens. Ces derniers, principalement destinés aux travailleurs nocturnes, ont finalement trouvé une partie de leur succès parmi les jeunes utilisateurs.

Si cet accroissement de l'offre concerne l'ensemble des usagers, elle sera particulièrement bénéfique aux jeunes qui ont recours aux transports en commun pour près de la moitié d'entre eux.

**Graphique n° 9 : Évolution de l'offre commerciale contractuelle sur le réseau bus (indice base 100 en 2010)**

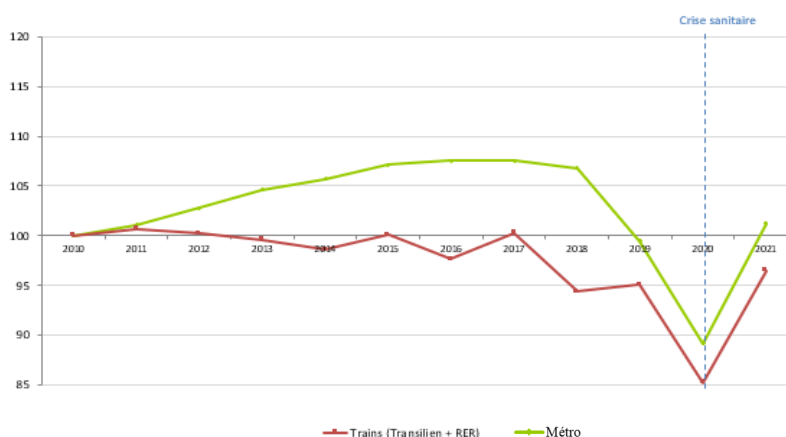


Source : IDFM d'après SNCF, RATP et réseau Optile

<sup>20</sup> Rapport environnemental d'IDFM, 2024.

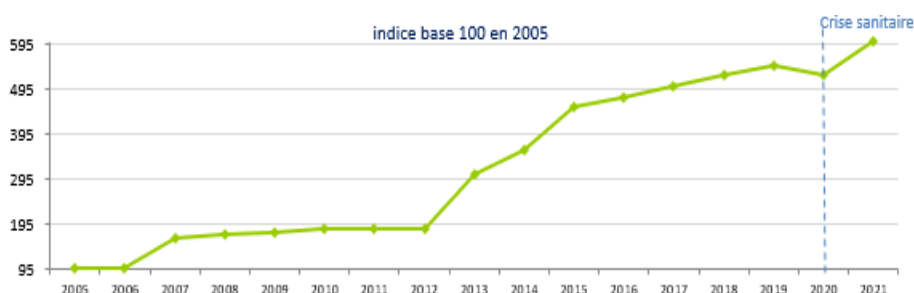
<sup>21</sup> « Vers une Île-de-France post-Carbone ? », sous la direction de Caroline Gallez et Olivier Coutard, L'œil d'or, 2023.

**Graphique n° 10 : Évolution de l'offre commerciale réalisée en train (indice base 100 en 2010)**



Source : IDFM d'après SNCF et RATP

**Graphique n° 11 : Évolution de l'offre commerciale réalisée sur le réseau tramways depuis 2005 (indice base 100)**



Source : IDFM

### 3.1.2 Le déploiement du vélo

L'axe 14.2.6 « Développer les actions de formation et sensibilisation » du plan de mobilité invite à poursuivre et développer la mise en œuvre des actions déjà engagées auprès des publics scolaires concernant la pratique du vélo et la sécurité routière.

Le Plan national Vélo et Marche 2023-2027 prévoit la formation de l'ensemble d'une classe d'âge au « Savoir Rouler à Vélo » en 2027, soit pour l'Île-de-France environ 160 000 enfants par an, ainsi que des dispositifs permettant une information et une sensibilisation effectives des enfants, à l'école primaire comme au collège, à la pratique en sécurité de la circulation à vélo.

Par ailleurs, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les départements peuvent mener auprès des élèves de leur territoire de nombreuses actions de communication et de formation : challenges mobilité, ateliers de réparation vélo etc. L'implication des établissements d'enseignement dans les événements organisés par ces collectivités en faveur de la mobilité durable, comme la Fête du vélo ou la Semaine de la mobilité est également possible.

Les opérateurs de transport mènent également des actions auprès des publics scolaires. En termes de sécurité routière, de nombreuses actions en direction des publics scolaires sont définies dans les Documents généraux d'orientation et leur déclinaison dans les Plans départementaux d'action de sécurité routière :

- actions pour les élèves du premier degré, dans le cadre de l'attestation de première éducation à la route (APER), du « Permis piéton » et du « Permis vélo » ;
- actions dans les collèges, dans le cadre des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et 2) ;
- journées de sensibilisation à la sécurité routière avec des focus sur les engins de déplacement personnels motorisés dans les lycées et les centres de formation des apprentis.

IDFM n'a toutefois que peu de marges de manœuvre sur l'organisation de ces événements et exploite peu les retours que lui font les opérateurs ou les collectivités du ressort. Ces actions représentent pourtant un levier puissant favorisant le report modal et la décarbonation des transports, qui mériterait une meilleure coordination et un pilotage plus affuté.

Dans le cadre de sa politique de développement de la pratique du vélo dans toute la région, Île-de-France Mobilités a mis en place une aide à l'achat pour différents types de vélos. Ainsi, quel que soit le lieu de résidence en Île-de-France, les jeunes de 15-25 ans peuvent bénéficier de 100 € d'aide pour l'achat d'un vélo mécanique.

## **3.2 Une politique bien définie sur les transports scolaires et les grands pôles d'intérêt étudiants**

### **3.2.1 Une politique publique encadrée par le code des transports**

L'article R. 3111-5 du code des transports définit les transports scolaires comme des services publics réguliers de transports routiers créés pour assurer principalement, à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement. Sont assimilés à des transports scolaires les services publics à la demande organisés en faveur des élèves et étudiants handicapés en vue de leurs déplacements vers les établissements scolaires ou universitaires. Dès lors qu'un service public régulier de transport routier de personnes est consacré principalement au transport d'élèves, il répond à la définition du transport scolaire et est soumis aux dispositions applicables au transport en commun d'enfants.

IDFM accompagne chaque année les évolutions de la sectorisation des collèges et lycées à travers une adaptation des lignes régulières ou celles dédiées aux transports scolaires selon les besoins de mobilités des collégiens et lycéens, conformément à ses obligations légales.

LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES  
EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

Aux termes de l'article L. 3111-14 du code des transports, IDFM organise les services de transports publics réguliers de personnes (y compris du transport à la demande). Il est également responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires. Toutefois, cette compétence peut être déléguée<sup>22</sup> par convention pour tout ou partie à des départements, communes, EPCI, syndicats mixtes, établissements d'enseignement et même associations familiales.

La délégation de compétence peut en outre être à plusieurs étages. Un département qui dispose d'une délégation d'attribution peut subdéléguer une partie des compétences. Le département de la Seine-et-Marne a ainsi conclu six conventions de subdélégation. Île-de-France Mobilités ne contrôle pas les compétences subdélégées.

Ces dispositions permettent une organisation des réseaux locaux à partir des bassins de vie et de mobilité, tout en préservant la cohérence et l'intégration des réseaux de transports collectifs au niveau régional. Toutefois, seul IDFM peut prélever le versement mobilité et fixer la politique tarifaire, ce qui limite de fait l'autonomie de ces subdélégations.

Comme le précisait la chambre dans son rapport sur IDFM en 2020, les délégations d'attributions se fondent sur le volontariat des collectivités et sont donc l'objet de négociations de celles-ci avec Île-de-France Mobilités<sup>23</sup>. Elles peuvent décider d'y mettre fin, ce qui constitue un facteur d'incertitude, comme l'a illustré l'interruption de la délégation d'attribution du département de l'Essonne en matière de transport scolaire en 2015 ou l'absence de reconduction de la délégation d'attribution sur le plateau de Saclay en 2016. Dans ces deux cas, Île-de-France Mobilités a dû reprendre sans délai ces compétences. Par conséquent, la diversité des acteurs justifie que Île-de-France Mobilités veille à la pérennité des services délégués à des collectivités ou groupements aux capacités financières et techniques inégales.

**Tableau n° 8 : Nombre de circuits délégués, par strate de collectivité entre 2021 et 2023**

	2021-2022			2022-2023		
	Nb circuits	Nb Élèves	Financement IDFM (en €)	Nb circuits	Nb élèves	Financement IDFM (en €)
<b>Commune</b>	151	6 766	5 707 331	137	6 588	5 849 068
<b>Département</b>	374	12 957	8 517 753	ND	ND	ND
<b>Établissement scolaire</b>	134	5 978	9 490 037	129	5 920	8 280 640
<b>Intercommunalité</b>	61	2 904	2 996 489	63	3 003	3 390 534
<b>Syndicat de communes</b>	170	7 506	7 166 288	165	8 117	8 529 912

Source : IDFM

<sup>22</sup> Article 3111-15 du code des transports « Île-de-France Mobilités peut confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des départements ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales.

Les départements de la région d'Île-de-France qui bénéficient d'attributions déléguées par Île-de-France Mobilités en matière d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires peuvent également déléguer, par convention, tout ou partie de ces attributions à d'autres collectivités territoriales ou d'autres groupements de collectivités ou à des personnes morales de droit public ou de droit privé, sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord. »

<sup>23</sup> Hormis l'expérimentation imposée par la loi sur le plateau de Saclay.

### 3.2.2 Des lignes scolaires dont le trajet est revu chaque année

La question des soutiens publics en faveur de la mobilité des jeunes en transports en commun au collège ou au lycée revient à soulever l'enjeu d'autonomisation de ces élèves dans leurs déplacements, en évitant le recours aux véhicules motorisés. Or, la possibilité de conduire un deux-roues dès 14 ans favorise le renoncement aux transports en commun dès la fin du collège, et rompt la captivité de ce public envers les AOM.

Face à cette situation, IDFM a activé deux leviers. Le premier concerne l'accès aux transports en commun, au vélo et à la marche aux abords des établissements. Dans son plan de mobilité 2020-2030, IDFM souhaite « *développer l'écomobilité scolaire* ». Il vise à favoriser des pratiques de mobilité alternatives à la voiture pour les trajets scolaires, extra-scolaires, de l'école à l'enseignement supérieur. Pour cela, le plan de mobilité prévoit la réalisation de plans de déplacement vers les établissements scolaires, l'aménagement des abords des écoles pour favoriser l'accès à pied, à vélo ou en transport collectif mais aussi l'incitation des élèves et étudiants à l'usage des modes actifs et des transports collectifs.

Cependant, IDFM n'est pas seul à la manœuvre puisque le rôle des collectivités (départements, EPCI et communes) est central pour mettre en place ces mesures, en lien avec les établissements d'enseignement.

Le deuxième levier concerne l'optimisation des périmètres des circuits scolaires spéciaux. La CRC avait pointé en 2020<sup>24</sup> le fait que les périmètres de ces circuits ne correspondaient ni aux périmètres des contrats avec les entreprises membres du groupement Optile, ni aux futurs bassins de transport envisagés pour l'organisation du service à compter de 2021. La chambre avait ainsi fait le constat que la délégation à 163 autorités organisatrices de proximité (AOP), de nature et d'échelle très variables, entravait la maîtrise de l'offre de circuits scolaires par Île-de-France Mobilités. L'organisation de la compétence de transport scolaire relevait d'un nombre important de lots de marchés, au détriment d'une recherche d'économies d'échelle.

La chambre préconisait un rapprochement entre l'organisation des lignes régulières de transports routiers et celle des circuits scolaires comme levier de simplification et de rationalisation en profitant des mises en concurrence des services de transports routiers alors prévues.

Sans l'avoir documenté, IDFM affirme avoir intégré le volet scolaire aux périmètres des nouvelles délégations de service public.

### 3.3 Le développement du transport à la demande (TAD) principalement destiné aux seniors, finalement utilisé majoritairement par les jeunes

IDFM a déployé une offre de transport à la demande en grande couronne, dans les zones sans transports en commun, qui dessert aujourd'hui 767 communes et 133 gares. Ce service se veut complémentaire aux offres de bus ou de car dans des zones moins urbanisées et permet de rejoindre des arrêts de bus, des gares mais aussi des équipements importants tels que des hôpitaux, des centres commerciaux ou des lieux culturels.

<sup>24</sup> Contrôle des comptes et de la gestion d'IDFM, CRC, 2020.

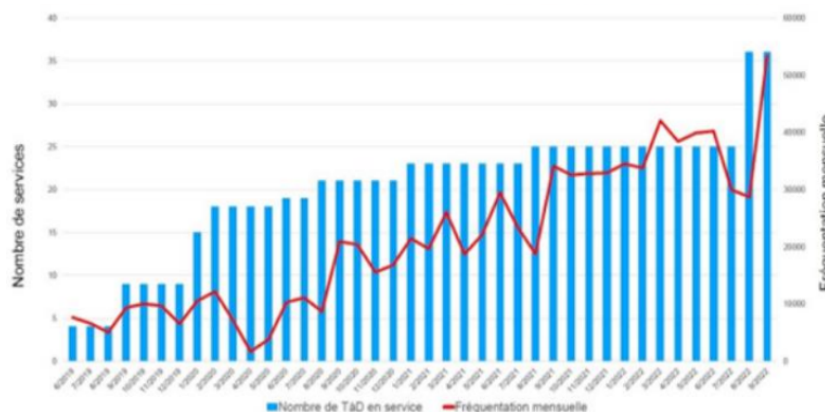
## LES SOUTIENS PUBLICS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DES JEUNES EN TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE

Il fonctionne selon deux modes distincts :

- comme sur une ligne de bus classique, le TAD a alors un tracé et des arrêts définis. Le bus ne part que lorsque des passagers ont formulé une réservation sur la ligne.
- ou par zone, et sans tracé prédéfini. Le TAD s'effectue sur un périmètre donné : selon son point de départ, le voyageur a accès à un ou plusieurs arrêts de bus. L'itinéraire de desserte du bus est organisé en fonction des demandes.

Le service, accessible par Internet, application mobile et également par centre d'appel, visait prioritairement les séniors. Or, le service compte plus de 60 % d'élèves ou d'étudiants parmi les utilisateurs réguliers et près de 30 % d'actifs y ont recours plus souvent faute de disponibilité d'une autre solution de mobilité. La fréquentation du transport à la demande ne cesse de progresser depuis 2000 et ce malgré la crise sanitaire.

**Graphique n° 12 : Utilisation du service de transport à la demande par mois**

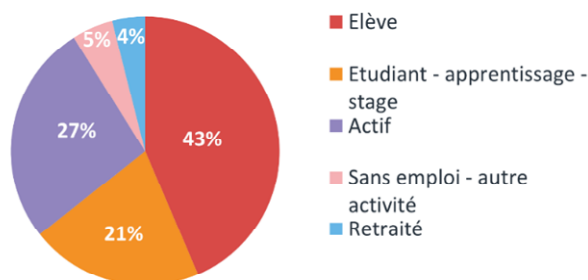


Source : Île-de-France Mobilités

Plus de 16 études ont été réalisées depuis 2019 pour confirmer la pertinence de la mise en place d'un service TAD sur un territoire donné ou pour le redimensionner en fonction de l'évolution des besoins des utilisateurs. Île-de-France Mobilités n'a toutefois été en mesure de transmettre que l'une d'entre elles.

Désormais, les services de transport à la demande sont, avec la mise en concurrence des réseaux de bus de grande couronne, intégrés dans les contrats passés par Île-de-France Mobilités avec les opérateurs désignés pour exploiter le réseau de bus régulier sur le bassin géographique considéré.

**Graphique n° 13 : Catégories d'usagers du transport à la demande**



Source : IDFM, 2021

Note : L'enquête a été réalisée par internet, limitant potentiellement le taux de réponse des plus âgés.

---

**CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*L'offre de transport en Île-de-France est particulièrement dense et variée. Elle connaîtra, en outre, de nombreuses extensions de réseau dans les années à venir, tant par le biais du Grand Paris Express que des chantiers menés en propre par IDFM.*

*Le développement du transport à la demande est une nouveauté déployée ces dernières années qui permet de compléter le réseau régulier francilien et de l'adapter aux besoins des habitants des zones peu denses. Mis en place initialement pour les seniors, il est finalement utilisé en grande partie par les jeunes.*

---



## ANNEXES

Annexe n° 1. Glossaire des sigles .....	40
Annexe n° 2. Les objectifs assignés au plan de mobilité par le code des transports.....	41
Annexe n° 3. Les intercommunalités en Île-de-France .....	43
Annexe n° 4. Cartographie des lieux de résidence des publics scolaires (tous niveaux).....	44
Annexe n° 5. Cartographie des lieux d'études des publics scolaires (tous niveaux) .....	45
Annexe n° 6. Catégorie socioprofessionnelle majoritaire dans la commune.....	46

**Annexe n° 1. Glossaire des sigles**

<b>SIGLES</b>	<b>DÉFINITIONS</b>
<b>AOM</b>	Autorité organisatrice de la mobilité
<b>CCAS</b>	Centre communal d'action sociale
<b>Cerema</b>	Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
<b>CPER</b>	Contrat de plan État-Région
<b>CSS</b>	Circuit scolaire spéciaux
<b>EGT</b>	Enquête globale de transport
<b>EPCI</b>	Établissement public de coopération intercommunale
<b>GPE</b>	Grand Paris Express
<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>IDFM</b>	Île-de-France Mobilités
<b>IPR</b>	Institut Paris Région
<b>SDRIF</b>	Schéma directeur de la Région Île-de-France
<b>SGP</b>	Société du Grand Paris
<b>SIDV</b>	Système d'information des données de validation
<b>SRCAE</b>	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
<b>TAD</b>	Transport à la demande

## **Annexe n° 2. Les objectifs assignés au plan de mobilité par le code des transports**

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label « auto-partage » ;

7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

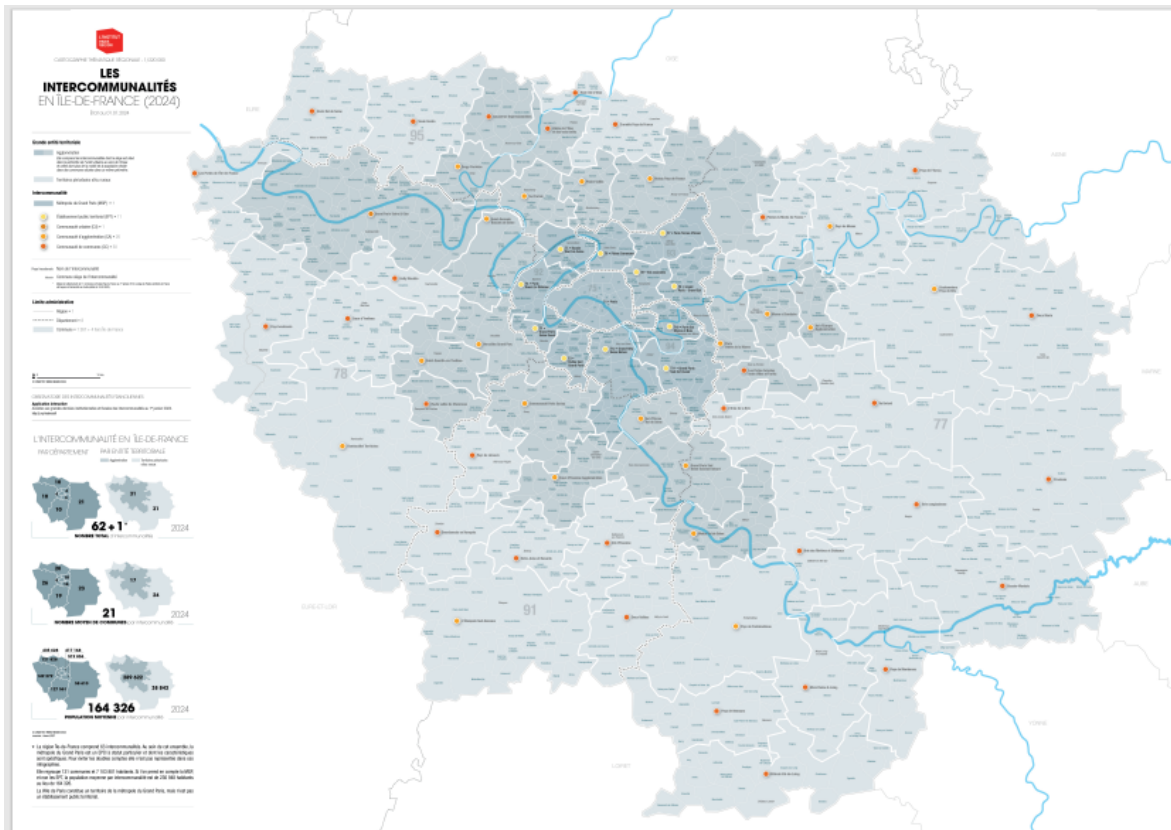
9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

Annexe n° 3. Les intercommunalités en Île-de-France



Source : Institut Paris Région

### Annexe n° 4. Cartographie des lieux de résidence des publics scolaires (tous niveaux)

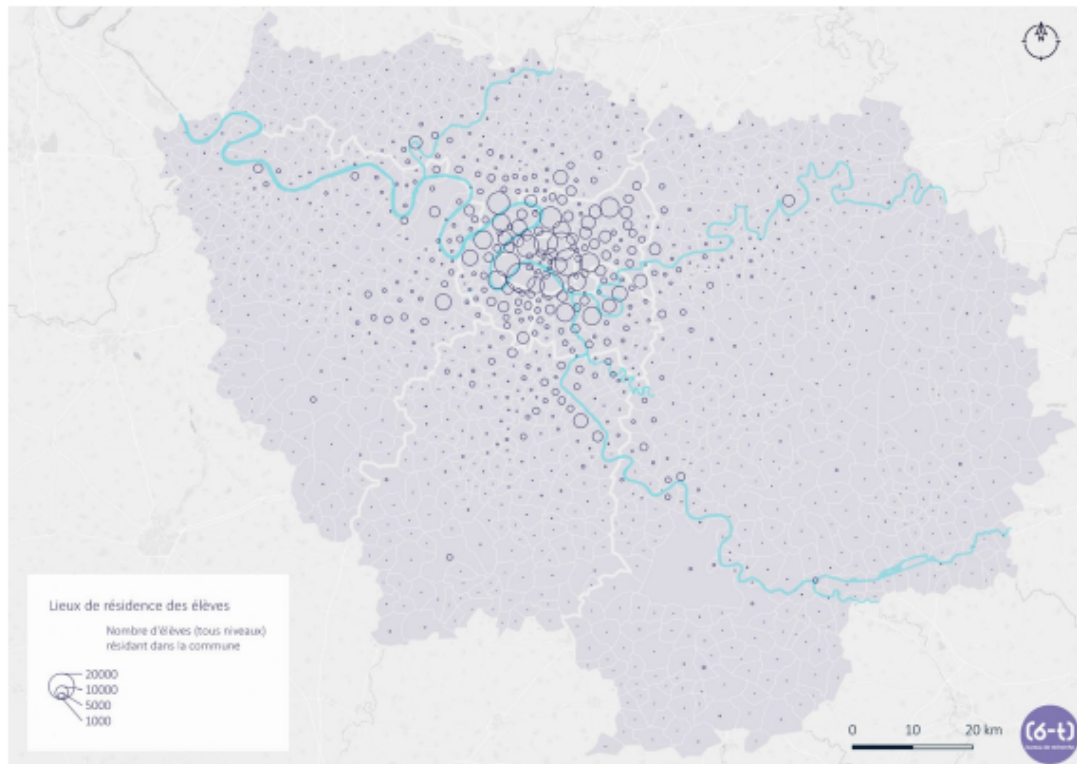


Figure 1 : Cartographie des lieux de résidence des publics scolaires (tous niveaux)

Source : RATP

**Annexe n° 5. Cartographie des lieux d'études des publics scolaires (tous niveaux)**

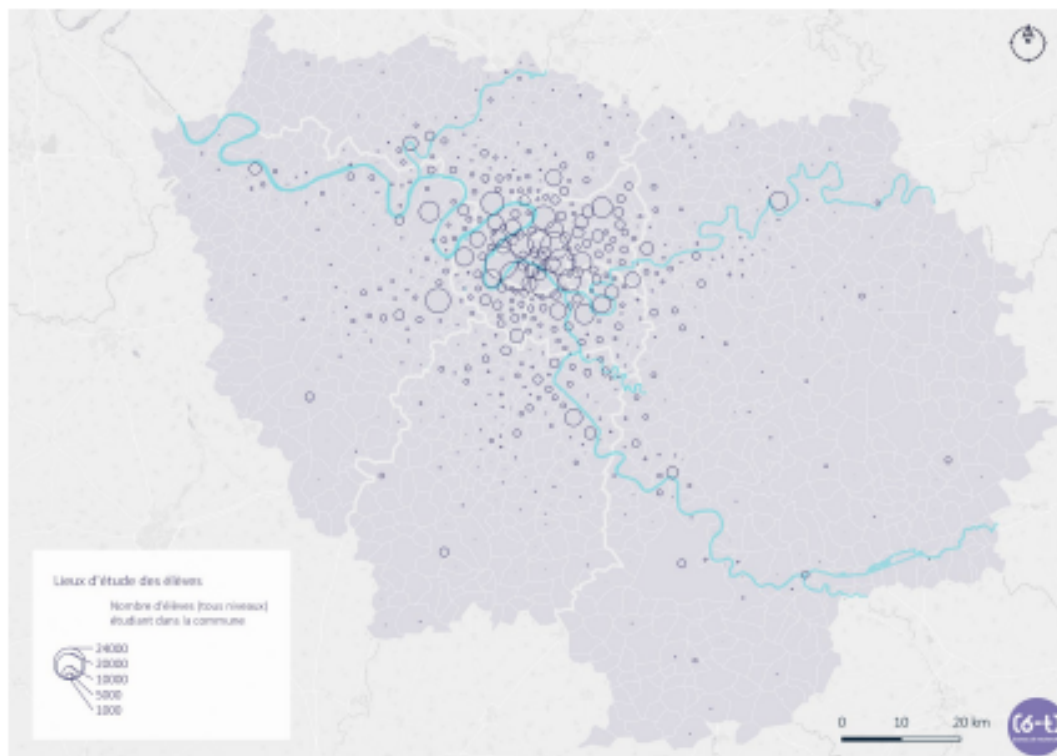


Figure 2 : Cartographie des lieux d'étude des publics scolaires (tous niveaux)

Source : RATP

## Annexe n° 6. Catégorie socioprofessionnelle majoritaire dans la commune

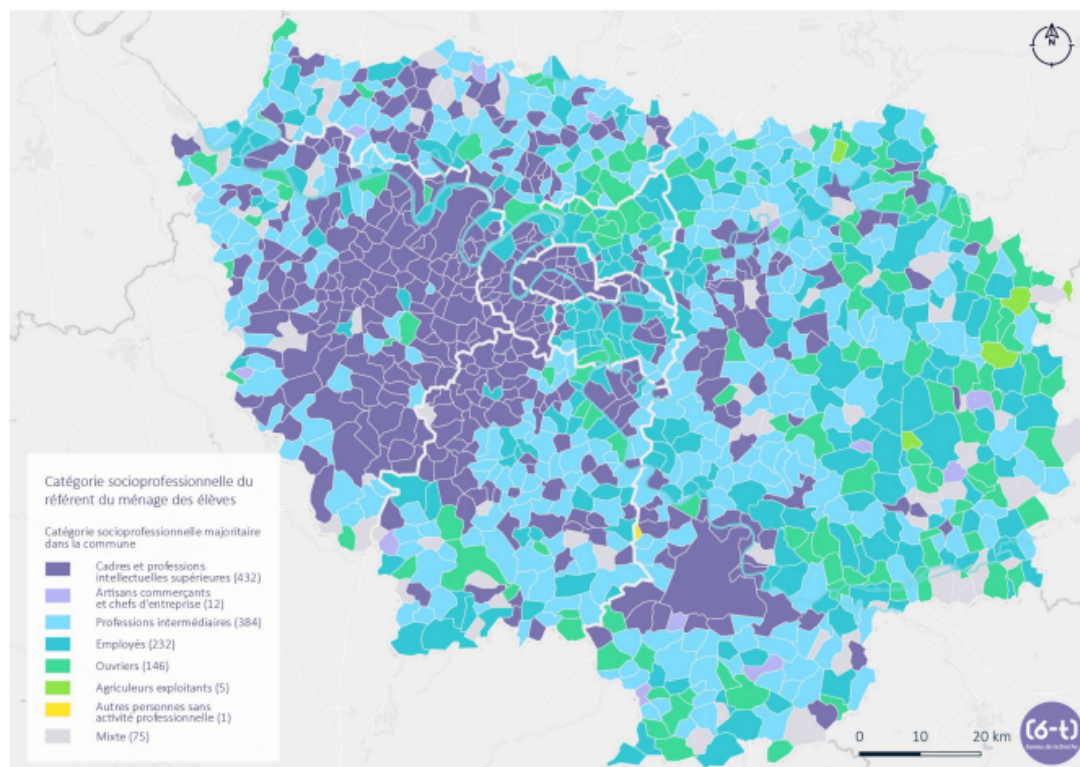


Figure 3 : Catégorie socioprofessionnelle majoritaire dans la commune

Source : RATP



**L'ORDONNATEUR N'A PAS TRANSMIS  
DE RÉPONSE AU ROD**







**Chambre régionale des comptes Île-de-France**

6 cours des Roches – Noisiel – BP 187  
77315 MARNE-LA-VALLÉE Cedex 2

Standard : 01.64.80.88.88

Courriel : [iledefrance@crtc.ccomptes.fr](mailto:iledefrance@crtc.ccomptes.fr)

Site : <https://www.ccomptes.fr/fr/crc-ile-de-france>