

La politique routière de la Région Île-de-France

Exercices 2015 et suivants

Dans le cadre d'une enquête commune avec la Cour des comptes sur [la politique routière en Île-de-France](#), la chambre régionale des comptes Île-de-France a examiné la politique routière de la région Île-de-France à partir de 2015. L'Île-de-France se distingue par son territoire densément peuplé, et des questions de mobilité routière qui diffèrent fortement selon les départements. L'enquête visait à évaluer l'adéquation entre, d'une part, les moyens et l'organisation de la politique routière et, d'autre part, l'évolution des mobilités en Île-de-France, en s'intéressant principalement au réseau structurant.

Les principaux constats de la chambre

- Une politique routière se limitant à un soutien financier en l'absence de gestion directe de la voirie
- Une gouvernance peu formalisée, marquée par des relations complexes avec les autres acteurs de la politique routière
- Des dépenses d'investissement « routes et voiries » en diminution de 8 % entre 2015 et 2019 au bénéfice des investissements ferroviaires
- Un suivi de la politique routière à améliorer
- Une prise en compte qui doit être améliorée des rôles respectifs de la région et d'Île-de-France Mobilités (IDFM) compte tenu de l'organisation spécifique des transports en Île-de-France

Les principales recommandations de la CRC

- Recentrer les financements de la région sur les aménagements de sécurité et les équipements collectifs présentant un intérêt régional direct conformément au code général des collectivités territoriales
- Évaluer la qualité de service attendue des maîtres d'ouvrage, conformément aux conventions établies
- Mettre en place une interface entre les différents outils budgétaires et comptables utilisés par la région afin de garantir un suivi efficient de la gestion des subventions régionales en matière de transport

Chiffres clés

- **39 438 km** : étendue du réseau routier francilien fin 2023 (l'Île-de-France est douzième sur les treize régions métropolitaines en termes de kilomètres de routes et de voiries)
- **14 millions** : Nombre de déplacements effectués chaque jour en voiture particulière dans la région (enquête globale transport de 2020)
- **2,46 %** : part de la politique routière dans les dépenses d'investissement totales de la région sur la période 2015 et 2023



Qu'est-ce que le réseau routier structurant ?

Le réseau routier structurant se définit comme l'ensemble des voies de communication majeures qui assurent la cohésion territoriale et la mobilité à l'échelle de la région Île-de-France. Il s'agit des artères principales qui relient les grands pôles urbains, les zones d'activités et les infrastructures de transport. Les routes du réseau routier structurant sont hiérarchisées en fonction de leur importance. Au sens du schéma directeur de la région Île-de-France environnemental, il représente 19,60 %¹ du réseau routier total de l'Île-de-France. Il est composé du réseau routier magistral (autoroutes et voies rapides du réseau routier national et boulevard périphérique de Paris), des voies non rapides du réseau routier national, du réseau routier d'intérêt régional de niveaux 1 et 2, des axes comportant une ligne de tramway, une ligne de car express ou connaissant un trafic de bus supérieur à 300 passages par jour, et enfin des axes du réseau vélo Île-de-France (RVIF), pour autant qu'ils soient situés sur une voie avec du trafic routier.

Lire le rapport : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-09/IDR2025-35.pdf>

¹ 7 708 kilomètres d'après l'Institut Paris Région sur 39 438 kilomètres de routes en Île-de-France.