

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030



Sommaire

Avant-propos.....	3
Guide de lecture du Plan des mobilités en Île-de-France 2030.....	7
Synthèse.....	9
Une stratégie d’action pour une mobilité plus durable.....	36
Plan d’action.....	137
Annexes.....	419

Avant-propos

La région Île-de-France est la région de toutes les excellences : excellence **économique** tout d'abord, avec son rang de capitale financière, première créatrice de richesses en Europe ; excellence **académique et technologique** ensuite, avec une concentration exceptionnelle d'universités et d'écoles de classe mondiale, à la pointe de la recherche et de l'innovation, qui attirent, année après année, des talents du monde entier ; excellence **environnementale** enfin, car notre région est exemplaire en matière de consommation foncière et fière de l'immense richesse de ses cours d'eaux, de ses terres nourricières, de ses forêts luxuriantes, qui font partie de son patrimoine immatériel et naturel remarquable.

Cette région, **exceptionnelle à tout point de vue**, nous avons le devoir de la « ménager ». Face au dérèglement climatique et à la sixième extinction des espèces, nous sommes confrontés aux plus grandes responsabilités politiques des décennies à venir. **Dans le SDRIF-E** dont le projet a été arrêté par le Conseil régional en juillet 2023, **j'ai porté la vision d'une région totalement polycentrique**, assumant un nouveau rapport entre l'Homme, la Ville et la Nature pour une Île-de-France sobre et verte.

En matière de mobilité, **la révolution des transports que j'ai engagée depuis 2016** a permis à notre région de disposer de l'un des réseaux de transport les plus denses et décarbonés au monde, avec, notamment, la modernisation du matériel roulant, l'électrification de lignes qui roulaient il y a peu au diesel, et les futures lignes du Grand Paris Express. Aujourd'hui, les résultats sont là et bien visibles pour tous : la qualité de l'air s'est nettement améliorée avec une baisse de la concentration des polluants liés au trafic routier de 40 % entre 2011 et 2021. **Mais il faut faire encore plus car les Franciliens ont besoin de se déplacer facilement pour mieux concilier leurs vies personnelle et professionnelle**, dans un modèle de développement qui assure la préservation de l'environnement, de la santé, et du cadre de vie au sein de la région.

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 est l'acte 2 de cette révolution des transports ! Il ambitionne d'**accompagner tous les Franciliennes et les Franciliens, ainsi que les 50 millions de visiteurs annuels, vers des solutions de mobilité décarbonée.** Fruit d'un travail partenarial mené pendant près de deux ans avec tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France, il constitue la **stratégie régionale d'action pour une mobilité plus durable, plus sûre, et plus**

confortable, permettant, à l'horizon 2030, une **diminution massive des émissions de gaz à effet de serre, moins 26 % par rapport à 2019, et la baisse des concentrations de polluants sous les valeurs limites réglementaires.**

Avec le Plan des mobilités en Île-de-France 2030, la Région Île-de-France sera la première région de France sur le chemin de la neutralité carbone en 2050 !

En matière de **mise en œuvre**, la réussite d'un plan de mobilité à l'échelle d'un territoire tel que celui de l'Île-de-France repose sur la **mise en action de tous les partenaires**, qu'il s'agisse des acteurs publics aux différents échelons territoriaux ou des opérateurs économiques œuvrant dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises, ou des bénéficiaires des services eux-mêmes. Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 se doit d'être **le plan de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France.**

Au sein de cette stratégie régionale d'action, je souhaite dresser des **priorités qui constitueront nos ambitions collectives pour la décennie à venir** : réussir le Grand Paris Express, transformer la route et son usage, partager la rue entre tous les modes, susciter des évolutions de comportement, et soutenir la transition vers une logistique durable. Leviers puissants relevant de la responsabilité partagée de plusieurs acteurs, ces ambitions collectives constituent des cibles vers lesquelles concentrer les efforts et les financements.

Réussir le Grand Paris Express

Exceptionnel par son ampleur- quatre nouvelles lignes de métro automatique desservant la proche et la grande couronne, soixante-huit gares toutes accessibles conçues pour le confort des voyageurs et ouvertes sur la ville, 80% des gares connectées au réseau existant : métro, RER, Transilien, tramway-, le projet du Grand Paris Express constitue une formidable opportunité d'accélérer la décarbonation des mobilités au sein de la région Île-de-France, pour peu qu'il soit réalisé « en grand », en soignant toutes ses dimensions : infrastructure, offre, intermodalité.

La décennie couverte par le Plan des mobilités est celle de la concrétisation de ce grand projet régional, qui requiert l'engagement de tous les acteurs. La Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, est en première ligne pour livrer les

infrastructures dans le calendrier prévu car tout retard serait préjudiciable au report modal attendu. Tout aussi incontournable dans la réussite du Grand Paris Express, Île-de-France Mobilités mettra en place une offre de qualité avec les opérateurs de transport qu'elle a sélectionnés dans le cadre des premiers appels d'offres d'exploitation attribués en 2023. La mise en place de cette offre nouvelle s'accompagnera d'une adaptation des services sur les radiales existantes, qui sera décidée par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'un dialogue avec les collectivités locales et les associations d'usagers. Les interconnexions avec le réseau existant, réalisées par les gestionnaires d'infrastructure, RATP et SNCF notamment, et financées par l'Etat et la Région dans le cadre du CPER, devront être livrées. Enfin, l'engagement des collectivités locales est déterminant pour la mise en œuvre d'une intermodalité de qualité autour des gares du Grand Paris Express. L'aménagement des pôles d'échanges constitue un levier majeur pour accroître l'attractivité du nouveau réseau et du réseau de mass transit en général, afin d'en faire bénéficier un maximum de Franciliennes et de Franciliens.

Transformer la route et son usage

La route est le support d'une grande partie des mobilités, qu'elles soient individuelles ou collectives. Le réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu

est désormais de rendre la route plus innovante, plus sûre et plus écologique.

En 2019, près de quatorze millions de déplacements journaliers étaient réalisés en véhicule particulier et il est indispensable de donner aux Franciliens qui les effectuent, souvent en l'absence d'alternatives transports collectifs, des perspectives d'amélioration de leurs conditions de déplacements. Cela passera par la transformation et de la modernisation de la route pour en assurer la qualité de service et la sécurité pour tous les modes, ainsi que par des dispositifs de soutien aux modes partagés, tels que les transports collectifs et le covoiturage.

Un nouveau réseau de cent lignes de cars express verra également le jour, dont Île-de-France Mobilités financera l'exploitation, l'Etat, la Région Île-de-France et les Départements les investissements, notamment les voies réservées sur le réseau magistral et sur le réseau structurant. Indissociables de cette nouvelle offre, des pôles d'échanges multimodaux routiers permettront de se rabattre sur les lignes express, mais aussi à des covoitureurs de se regrouper.

La Région soutiendra la mise en œuvre de solutions pour résorber les nuisances sonores générées par le trafic routier et celle de plans d'amélioration de la résilience du réseau routier aux aléas climatiques et de gestion de l'infrastructure en cycle de vie.

Partager la rue entre tous les modes

Les enjeux accrus de préservation du cadre de vie, en particulier du patrimoine arboré rendent de plus en plus prégnante la problématique du partage de la voirie urbaine, qui concerne tous les territoires d'Île-de-France : cela vaut pour le cœur de l'agglomération, mais également pour les centres urbains des villes de la couronne, des villes moyennes et des petites villes ainsi que pour les centres bourgs de communes rurales. Même en zone peu dense, le piéton doit avoir toute sa place dans les secteurs urbanisés. Tous ces centres-villes ou centres-bourgs ont en commun un espace public contraint – bâti ancien, rues étroites... – et des usages diversifiés – piétons, vélos, trottinettes, bus, voitures, mais aussi livraisons, stationnement. L'équilibre est difficile à trouver entre tous les modes, il y a souvent nécessité de faire des choix.

Se déclinant nécessairement selon une approche très locale et au cas par cas, un partage efficace et harmonieux de la rue entre tous les modes repose avant tout sur l'engagement des collectivités locales pour la mise en œuvre de politiques de stationnement et sur celui des gestionnaires de voirie pour la mise en accessibilité de la voirie et des arrêts de bus et plus largement l'aménagement de la ville en faveur des piétons et de la circulation des bus. Il est indispensable de préserver la performance d'exploitation du bus, notamment dans les zones urbaines denses, car c'est un

mode de déplacement universel, comme la marche, et accessible. Le développement des modes actifs nécessite également un engagement fort des gestionnaires de voirie et des autorités en charge de la police de la circulation pour sécuriser ces déplacements par la pacification de la voirie urbaine.

La Région et la Métropole du Grand Paris ont un rôle central dans le cadre de cette ambition collective en mettant en œuvre leurs plans en faveur du vélo (réseau Vélo Île-de-France de la Région, plan Vélopolitain de la Métropole).

Susciter des évolutions de comportement

Faire évoluer les comportements des Franciliennes et des Franciliens constitue un levier d'action important pour permettre l'atteinte des objectifs ambitieux fixés par le plan quant à la réduction des déplacements en modes individuels motorisés et au triplement des déplacements à vélo. Les initiatives visant à désaturer les transports collectifs et à décongestionner les routes dans les zones de fort trafic par le lissage des heures de pointe ont montré, en fin de décennie précédente, la pertinence de dispositifs de sensibilisation et d'incitation aux changements de comportement.

Ces initiatives doivent être poursuivies, à la fois sur le segment de la mobilité domicile-travail au travers du management de la mobilité par les employeurs, soutenu notamment par le réseau

Pro'Mobilité co-piloté par la Région et Île-de-France Mobilités, et également à destination d'autres publics cibles, en particulier le public scolaire. Les touristes constituent également une cible intéressante pour la promotion d'une mobilité plus durable, dans la mesure où leurs déplacements sont, par essence, peu contraints. Il conviendra de faire connaître et de renforcer, lorsque cela est nécessaire, les solutions de desserte des sites touristiques par des solutions de mobilités durables. Pour la cible grand public, les collectivités locales sont tout à fait fondées à agir en proposant des initiatives locales telles que des journées du vélo, de la marche, des pédibus... Elles peuvent également se faire le relais des enjeux de mobilité auprès d'associations locales de promotion du développement durable.

Enfin, Île-de-France Mobilités a un rôle à jouer grâce au développement d'une plateforme de mobilité servicielle permettant de mieux faire connaître l'offre de mobilité durable adaptée à la situation de chaque Francilien.

Soutenir la transition vers une logistique durable

La décennie précédente a connu une croissance très forte des flux routiers de marchandises internes à la région (livraisons à domicile), avec une tendance toujours haussière pour les années à venir, entraînant des conséquences sur les déplacements de personnes.

Activité stratégique et nécessaire au fonctionnement de la région, la filière logistique génère des nuisances et est consommatrice d'espace. Elle doit opérer une mutation et proposer des solutions pour mieux s'intégrer aux différentes typologies d'espace urbain. Cela nécessite une action conjointe et coordonnée des acteurs, publics ou parapublics – Etat, Région, collectivités locales, gestionnaires d'infrastructures–, et privés de la filière.

Dans le SDRIF-E, la Région a établi un certain nombre de prescriptions et de recommandations concernant l'armature logistique régionale, sur la base desquelles pourront se développer des sites logistiques multimodaux. A cet égard, les collectivités locales doivent agir pour la préservation de foncier pour des espaces logistiques en zone dense et une rationalisation des réglementations des livraisons.

La filière logistique doit également être soutenue dans sa transition énergétique. Les solutions de motorisation au bioGNV, à batterie électrique, et à l'hydrogène pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, doivent toutes être développées pour accélérer la décarbonation du fret routier. Les réseaux d'avitaillement doivent s'étendre et des stations multi-énergies adaptées aux véhicules lourds implantées à proximité des nœuds logistiques. La cyclologistique doit également faire l'objet d'une politique de développement, plus particulièrement dans les secteurs denses. La Région sera au rendez-vous des aides à l'achat de véhicules propres par les professionnels, et les acteurs du fret routier pour la transition énergétique des parcs.

Notre Région Île-de-France est exceptionnelle, les défis qui l'attendent le sont tout autant, en particulier en matière de mobilité. Je compte sur vous tous que ce Plan des mobilités en Île-de-France 2030 soit une belle réussite collective.

Valérie PÉCRESSE

Présidente de la Région Île-de-France
et d'Île-de-France Mobilités

Guide de lecture du Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Contenu du Plan des mobilités

Le Plan des mobilités est organisé en deux parties principales : une stratégie d'action pour une mobilité durable et un plan d'action.

Une synthèse de ces deux parties principales est intégrée au début du plan.

La stratégie d'action pour une mobilité durable

La stratégie d'action pour une mobilité durable est composée de six chapitres.

1. Préambule

Ce chapitre rappelle le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le plan, ainsi que les spécificités du contexte institutionnel en Île-de-France, et la façon dont ont été conduites l'évaluation du PDUIF et l'élaboration du nouveau plan, notamment en termes d'association des partenaires et de concertation.

2. Enjeux

Ce chapitre détaille les principaux enjeux auxquels le plan doit répondre, en tenant compte de l'évolution des contextes

démographique et économique et de la mobilité des Franciliens : répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens, partout dans la région et pour tous les publics, tout en préservant l'environnement et la santé, ainsi qu'en recherchant la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité.

3. Objectifs

Ce chapitre présente les objectifs que le plan se fixe à l'horizon 2030 afin de répondre aux enjeux identifiés : des objectifs environnementaux et sanitaires, notamment de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre engendrées par les transports, desquels découlent des objectifs d'évolution des pratiques de mobilité en Île-de-France pour les voyageurs et les marchandises.

4. Stratégie d'action

Ce chapitre explique comment a été construit le volet opérationnel du plan et la façon dont il est structuré. Il propose en outre une déclinaison des orientations et des actions par territoire et par maître d'ouvrage.

5. Mise en œuvre

Ce chapitre détaille les outils, les moyens, et les leviers sur lesquels s'appuiera la mise en œuvre du plan, notamment en termes de financement,

de mesures à portée prescriptive, de déclinaison dans la planification locale (plans locaux de mobilité, documents d'urbanisme) et de pilotage.

6. Impact environnemental du plan

Ce chapitre expose succinctement l'analyse des principales incidences du Plan des mobilités sur l'environnement et les mesures complémentaires visant à améliorer l'impact environnemental du plan.

Le plan d'action

Le plan d'action constitue la partie opérationnelle du Plan des mobilités. Il décrit le plus précisément possible les actions à mettre en œuvre par l'ensemble des acteurs franciliens des mobilités pour atteindre les objectifs fixés.

Il se décline en quatorze axes, comportant chacun une ou plusieurs actions :

- Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs
- Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité
- Axe 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

- Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo
- Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture
- Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité
- Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable
- Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine
- Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux
- Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable
- Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules
- Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire
- Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable
- Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Les quarante-six actions du plan sont elles-mêmes subdivisées en mesures.

Annexes

Les annexes rassemblent des cartes qui précisent le contenu de certaines actions, ainsi qu'un glossaire des sigles et des lois.

Rapports joints au Plan des mobilités

Le Plan des mobilités est complété par deux annexes réglementaires : l'annexe accessibilité et le rapport environnemental.

L'annexe accessibilité

C'est une annexe obligatoire du plan, qui reprend et complète les enjeux et le contenu du plan d'action sur le sujet de l'accessibilité de la voirie et des transports collectifs.

Elle s'articule autour de quatre parties :

- les outils réglementaires pour la mise en accessibilité ;
- la présentation de la mobilité des personnes à mobilité réduite ;
- l'état de l'accessibilité dans les transports collectifs et ses perspectives ;
- l'état de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et ses perspectives.

Le rapport environnemental

Le rapport environnemental retrace l'évaluation environnementale stratégique réalisée tout au long de l'élaboration du plan. Celle-ci a vocation à identifier, décrire et évaluer les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du Plan des mobilités sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique.

Le rapport environnemental comporte notamment :

- le résumé non technique de l'évaluation environnementale stratégique ;
- la présentation des objectifs et du programme d'action du plan, ainsi que de son articulation avec les autres plans et programmes ;
- l'analyse de l'état initial de l'environnement, et la synthèse et la hiérarchisation des enjeux environnementaux ;
- la justification du choix des objectifs et des actions du plan ;
- l'analyse des incidences des objectifs et des actions du plan sur l'environnement ;
- la définition de mesures complémentaires inscrites au plan pour en améliorer les effets positifs et en réduire les impacts négatifs sur l'environnement.



Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Synthèse



Préambule

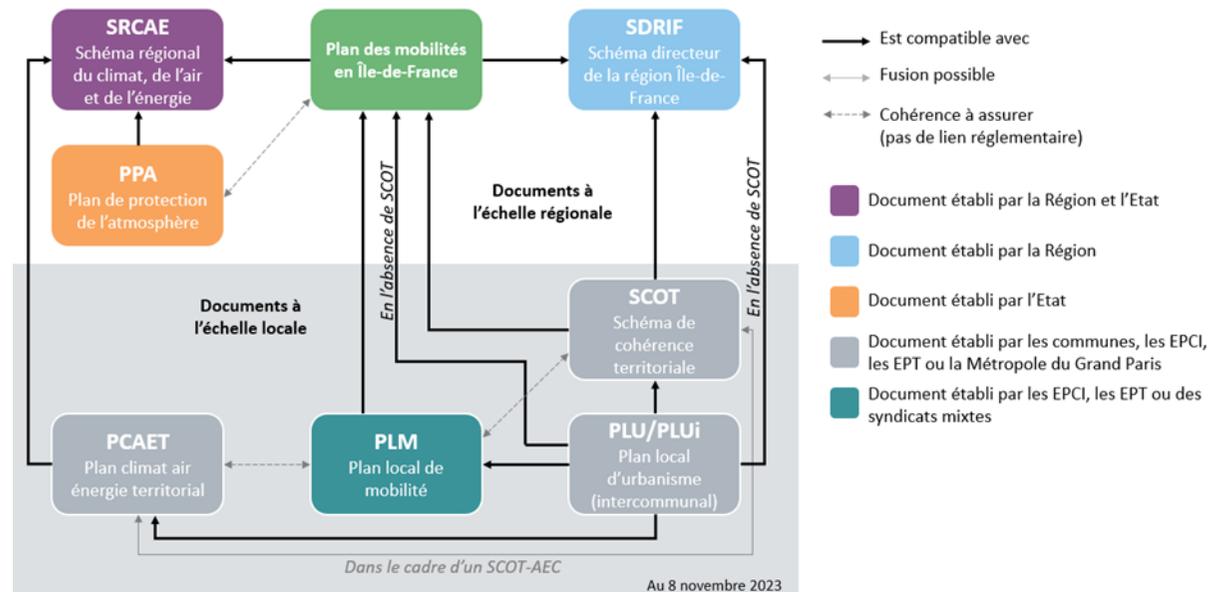
Le Plan des mobilités en Île-de-France fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030.

Il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF) 2010-2020, dont la mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021.

Il est élaboré par Île-de-France Mobilités en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité en Île-de-France.

Au cœur de la planification des politiques relatives à l'aménagement du territoire, à la mobilité et à l'environnement, le Plan des mobilités doit être compatible ou s'inscrire en cohérence avec des schémas ou des plans d'échelle régionale : le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) et le Plan de protection de l'atmosphère (PPA). Lui-même s'impose dans un rapport de compatibilité aux schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en leur absence, aux plans locaux d'urbanisme (PLU(i)). Enfin, il doit être complété par des plans locaux de mobilité (PLM).

L'articulation des planifications en Île-de-France



En Île-de-France, l'organisation de la mobilité est spécifique puisqu'Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice unique sur tout le territoire francilien. Les compétences qui lui sont dévolues s'organisent autour de six services de mobilité dont l'organisation lui est confiée : services réguliers de transport public de personnes, services de transport public de personnes à la demande, services de transport scolaire, services relatifs aux mobilités actives, services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur et services de mobilité solidaire.

Les objectifs définis pour les plans de mobilité de façon générale concernent de nombreuses autres compétences ayant trait à la mobilité : aménagement et gestion de la voirie, police de la circulation, organisation du stationnement sur voirie, etc. Ces compétences relèvent de nombreux acteurs en Île-de-France, notamment des services de l'État, de la Région, des Départements, des EPCI et des Communes.

La mise en œuvre du Plan des mobilités repose donc sur l'articulation et la coordination des interventions d'une pluralité d'acteurs, publics et privés, en Île-de-France et parfois au-delà.

Enjeux

En tenant compte de l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens, il s'agit en priorité de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens, partout dans la région et pour tous les publics, tout en préservant l'environnement et la santé, et en recherchant la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité.

Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens

La population francilienne connaît une dynamique positive mais elle vieillit

Avec 12,3 millions d'habitants en 2020, l'Île-de-France représente 18 % de la population française et progresse au même rythme que celle-ci, surtout dans la petite couronne et la grande couronne qui ont accueilli 6 % d'habitants supplémentaires sur 2010-2020. Toutefois, dans les prochaines années, la population francilienne devrait connaître un ralentissement de sa croissance et une accélération de son vieillissement, même si elle restera jeune par rapport au niveau national.

Une économie francilienne fortement tertiaisée avec une polarisation de l'emploi dans le cœur de la région

La décennie écoulée a connu une concentration accrue des emplois au cœur de la région. Entre 2010 et 2020, le nombre d'emplois a ainsi augmenté de 3 % à Paris et de 4 % en petite

couronne, alors qu'il est demeuré plutôt stable (+1 %) dans les territoires de grande couronne. En outre, l'intensification du télétravail a réinterrogé les modèles traditionnels du foncier tertiaire et, par conséquent, de la localisation des bureaux, en accentuant encore davantage le recentrage des activités au cœur de la région.

Un accès à l'emploi inégal

Malgré la croissance de l'emploi à l'échelle régionale, la cohérence entre la localisation des emplois, la localisation des actifs et les profils sociaux des candidats à l'emploi n'est pas toujours bonne à l'échelle des territoires. Ce phénomène est renforcé par la tension portée sur le marché du logement. Cela crée des navettes domicile-travail présentant de grandes disparités géographiques. Dans les années futures, l'amélioration de l'accessibilité à

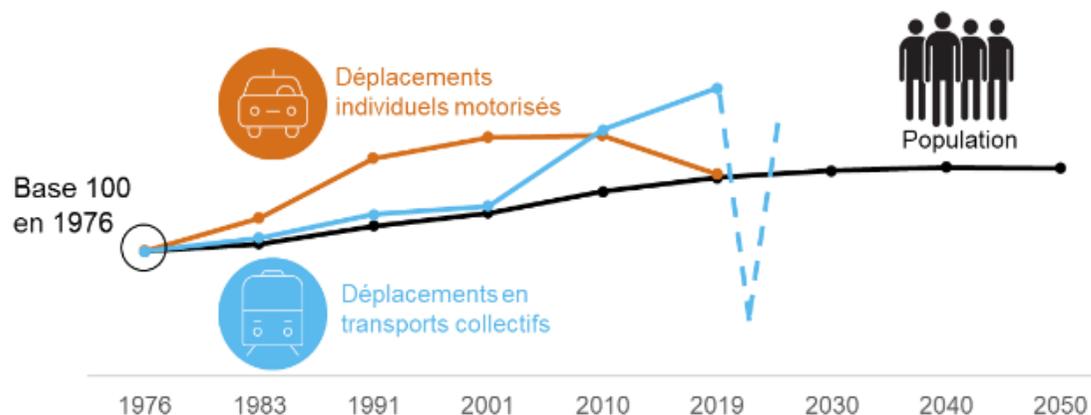
l'emploi avec le développement de l'offre de transports collectifs, notamment en petite couronne, devrait favoriser la redistribution des emplois au sein des départements.

Des évolutions de la mobilité des Franciliens qui s'observent sur le long terme

Jusqu'à la fin des années 90, la voiture connaît une croissance significative notamment portée par l'accès des femmes à l'automobile. A partir des années 2000, un changement radical de paradigme s'opère avec une croissance forte des transports collectifs au détriment de la voiture dont l'attractivité diminue du fait de politiques plus contraignantes sur son utilisation. En 2020, la crise sanitaire a entraîné une forte baisse de la mobilité, ainsi que des changements de comportements qui tendent à se pérenniser (recours au télétravail, essor des

Evolution de la population et du nombre de déplacements motorisés par rapport à 1976

(source : EGT-OMNIL, INSEE)



modes actifs, etc.). Dans le futur, la croissance démographique va décélérer et le vieillissement de la population s'accélérer. La croissance des transports collectifs sera dès lors moindre que celle observée sur la précédente décennie.

Un volume quotidien de déplacements important, néanmoins affecté par le contexte démographique et la crise sanitaire

Sous l'effet de la croissance démographique, les déplacements réalisés par les Franciliens avaient augmenté, avant la crise sanitaire, de 2 %, passant de 41,1 millions par jour en 2010 à 41,8 millions en 2019. Avec la crise sanitaire, la mobilité globale des Franciliens a diminué, chutant à 40,2 millions de déplacements par jour à l'automne 2021. La part des Franciliens ne se déplaçant pas un jour donné est passée de 7 % en 2019 à 9 % en 2021, tout particulièrement pour les actifs et les étudiants. Dans le même temps, la mobilité s'est pour partie recentrée autour du domicile, conduisant à des budgets temps moyens réduits d'environ 10 minutes par jour.

La mobilité fin 2021 ne peut toutefois être considérée comme la nouvelle situation de référence post crise sanitaire, les comportements n'ayant pas encore retrouvé à l'époque une complète stabilité. La mobilité qui a découlé de la crise sanitaire est mesurée depuis 2023 en continu via l'Enquête Globale Transport. Les premiers résultats seront connus en 2024 puis mis à jour annuellement.

Un essor des motifs de déplacements d'ordre personnel avant la crise, impact du télétravail depuis

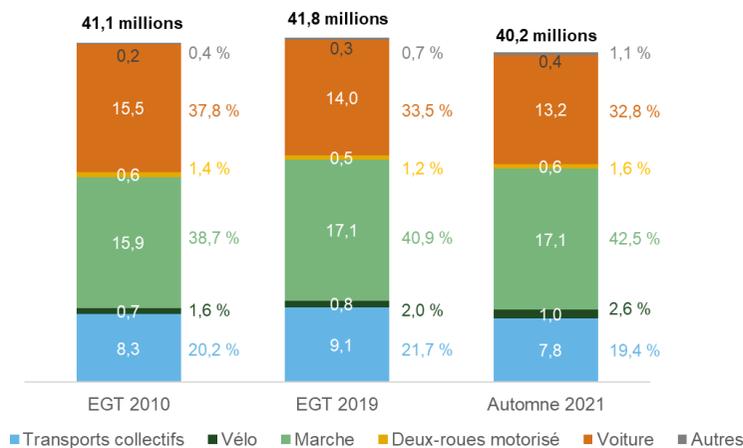
Avant la crise sanitaire, l'évolution des motifs de déplacements était marquée par une stabilité des déplacements domicile-travail mais une croissance des déplacements travail – autres motifs (pour la pause-déjeuner ou pour loisirs ou achats avant le retour au domicile le soir), une baisse des déplacements domicile - achats, et une augmentation des déplacements pour les loisirs, liée notamment au développement de ces motifs chez les babyboomers ayant atteint l'âge de la retraite. Depuis la crise sanitaire, le télétravail s'est fortement développé sur la quasi-totalité des catégories socio-professionnelles et plus particulièrement chez les cadres. Conséquence du télétravail et de la visioconférence, la mobilité en lien avec le travail a fortement diminué, de même que la

plupart des autres motifs, excepté les déplacements domicile – achats dont la hausse pourrait être liée à l'essor du télétravail.

Une trajectoire d'évolution des modes de déplacements fortement impactée par la crise sanitaire

À l'automne 2021, la marche reste plébiscitée et gagne en part modale, pour un usage centré sur les déplacements de proximité. L'usage du vélo continue d'augmenter, principalement à Paris et en petite couronne. Les transports collectifs sont le mode le plus touché par la crise sanitaire avec une baisse de près de 15 % sur les déplacements quotidiens, après avoir connu une forte croissance sur la décennie précédente. La voiture l'est également mais dans une moindre mesure avec une baisse de près de 6 %, principalement pour les déplacements en grande couronne.

Déplacements quotidiens par mode, en nombre (millions) et en part modale (%)



Ces évolutions de l'usage des modes sont à relier en premier lieu à celles des motifs de déplacements. Les modes motorisés utilisés pour les déplacements les plus longs, liés au travail, sont ainsi moins utilisés. Les modes de proximité résistent mieux en lien avec l'essor du télétravail, le maintien des activités de loisirs, la croissance des déplacements domicile-achats, le recentrage des activités autour du domicile. Le report entre modes de déplacements explique également une partie de ces évolutions mais dans une moindre mesure. Ainsi, l'essor du vélo à Paris et entre Paris et la petite couronne s'est fait au détriment des transports collectifs.

Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens

Reconquérir et développer la fréquentation des transports collectifs grâce à un choc d'offre et un gain de qualité de service

L'achèvement au plus vite des projets d'infrastructures, au premier rang desquels les lignes du Grand Paris Express (GPE), est un impératif pour permettre un choc d'offre dans des territoires aujourd'hui desservis par une offre lourde uniquement radiale, et des gains de confort par désaturation sur le réseau existant. Conforter la qualité de service du réseau, qu'il s'agisse de mass transit ou de transport de surface, constitue également un enjeu de taille pour en renforcer l'attractivité.

Optimiser l'usage de la voirie et le rendre plus durable

Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité en mettant en œuvre des mesures d'exploitation et en développant une utilisation plus multimodale (voies réservées aux bus et au covoiturage). Pour la voirie urbaine, également contrainte en termes d'espace, il s'agit d'optimiser son usage et de permettre une meilleure cohabitation entre les modes, au profit des usages les plus durables : marche, vélo, bus.

Conforter la mobilité piétonne et généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et tous les Franciliens

En premier lieu, il s'agit de conforter la mobilité piétonne, en plaçant le piéton au cœur de toutes les politiques de mobilité. Concernant le vélo, l'enjeu est de conforter la dynamique enclenchée à l'issue de la crise sanitaire et de généraliser son usage à tous les territoires et à tous les Franciliens, en proposant des infrastructures sûres et adaptées et en promouvant son usage.

Améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques

L'enjeu du rééquilibrage régional entre habitat et emploi est crucial pour réduire les distances domicile-travail. Il doit s'accompagner d'une amélioration des conditions d'accès aux zones d'emplois et d'activités économiques grâce à une offre de transports collectifs adaptée.

Équilibrer les besoins de mobilité

La recherche d'un nouvel équilibre en réponse aux besoins de mobilité aux jours et aux heures de pointe est un enjeu essentiel (répartition du télétravail selon les jours de la semaine, lissage des heures de pointe, attractivité des transports en heure creuse...).

Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux

Accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique

Le projet d'aménagement régional porté par le SDRIF-E vise à favoriser la structuration de bassins de vie, permettant aux Franciliens qui y résident d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, mais aussi à la nature. Pour structurer ces bassins de vie, l'enjeu est, au sein de chacun d'eux, de renforcer la complémentarité de territoires aux morphologies différentes, que le SDRIF-E classe selon six grandes entités territoriales. Ces dernières présentent des enjeux de mobilité différenciés : des solutions adaptées doivent donc émerger pour répondre aux besoins et aux attentes des Franciliens.

Au sein de l'agglomération parisienne :

L'hypercentre (Paris et communes limitrophes les plus denses)

L'enjeu est de conforter la démotorisation des ménages en les reportant vers des mobilités alternatives attractives, grâce à un meilleur partage de l'espace public entre les modes et les usages au profit des modes actifs et des transports collectifs. Il s'agit également d'y préserver et d'y développer des espaces de logistique urbaine.

Le cœur (communes en majorité urbanisées et denses en continuité de l'hypercentre)

Il s'agit de rapprocher les caractéristiques de la mobilité du cœur de celles de l'hypercentre : démotorisation des ménages et forte réduction des déplacements automobiles au profit d'un transfert modal massif vers les transports collectifs et le vélo, grâce à un développement orienté vers les transports collectifs et un renforcement de leur attractivité, et à un meilleur partage de l'espace public entre les modes et les usages. Il s'agit également d'y préserver et d'y développer des espaces pour la logistique.

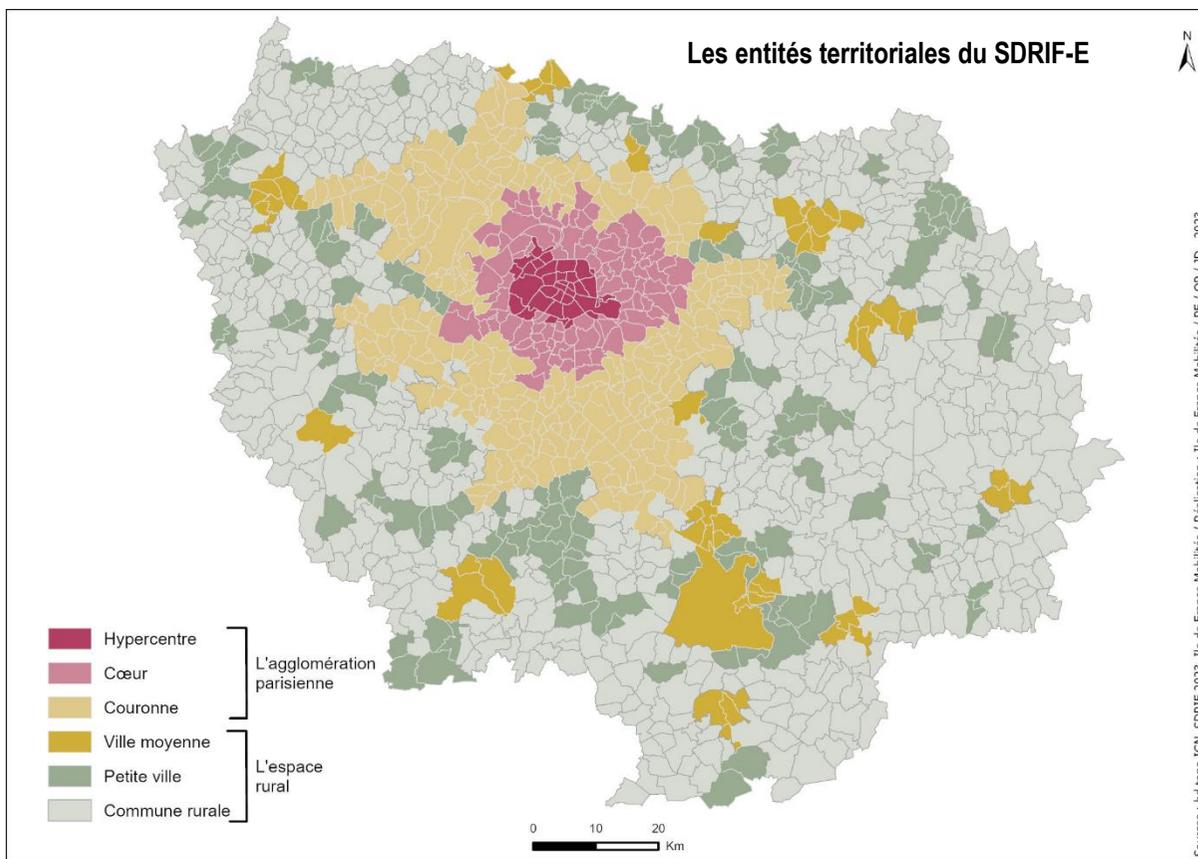
La couronne (autres communes appartenant à l'unité urbaine de Paris, en continuité du bâti)

L'enjeu est d'y encourager un changement de pratiques vers un moindre recours aux modes individuels motorisés, en renforçant l'attractivité des mobilités alternatives : marche et vélo pour les déplacements de proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec l'hypercentre et le cœur d'agglomération, usages partagés de la voiture.

Au sein de l'espace rural :

Les villes moyennes (plus de 10 000 habitants, situées hors agglomération parisienne)

Il s'agit principalement d'y encourager un changement de pratiques de mobilité vers un moindre recours aux modes individuels motorisés, en renforçant l'attractivité des mobilités alternatives : marche et vélo pour les déplacements de proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec l'agglomération, usages partagés de la voiture.



Les petites villes et les communes rurales

Pour ces territoires, le principal enjeu est d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires

Le Plan des mobilités vise notamment le renforcement de la cohésion territoriale, en améliorant l'accès à la mobilité des résidents des territoires qui en sont plus éloignés. À cette fin, deux types de territoires sont en particulier identifiés comme prioritaires et devant faire l'objet de mesures spécifiques, afin d'assurer l'équité territoriale dans l'accès à la mobilité.

Les quartiers de la politique de la ville

Desservir les quartiers populaires par des lignes de transport collectif ne suffit plus à répondre aux enjeux de désenclavement. Il faut à présent 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, ...).

Les territoires moins denses ou ruraux

Accompagner la transition énergétique du parc automobile, en particulier pour les ménages les plus modestes, est indispensable. Il s'agit aussi de renforcer l'accès et le rabattement vers les lignes structurantes ferroviaires et les cars express, en tirant parti notamment de la souplesse offerte par le transport à la demande (TàD). Il s'agit enfin de favoriser l'essor des modes actifs, en particulier pour les courtes distances (aménagement cyclables, pacification).

Assurer le droit à la mobilité pour tous

Le droit à la mobilité signifie que toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, doit pouvoir exercer ce droit de se déplacer selon les moyens qu'elle choisit, et dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité. Ce droit à la mobilité constitue un facteur majeur d'inclusion des personnes à mobilité réduite ou fragiles socialement.

Personnes à mobilité réduite

41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné (source enquête Île-de-France Mobilités 2014) : parmi eux, les 12 % de personnes en situation de handicap, mais aussi un nombre important de personnes présentant une gêne temporaire (problème physique, accompagnement d'enfants en poussette, transport d'objets encombrants). Vient s'y ajouter le phénomène actuel de vieillissement de la population francilienne.

L'enjeu se porte désormais sur l'achèvement du Schéma directeur d'accessibilité, mais aussi sur le maintien de l'accessibilité dans le temps et sur l'amélioration de la qualité de service pour les personnes à mobilité réduite (qualité de l'accueil, fonctionnement des équipements...). Un effort conséquent doit être réalisé concernant l'accessibilité de la voirie, en particulier à proximité des transports collectifs accessibles, pour viser l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements.

Personnes en difficulté sociale

L'enjeu pour ces publics fragiles (personnes en insertion, ménages précaires, demandeurs d'emploi de longue durée...) est double : d'une part, il convient de leur donner accès à des services de mobilité adaptés à leurs besoins ; d'autre part, il est nécessaire de mieux les accompagner en leur faisant connaître ces services et en leur donnant des clés pour mieux les appréhender. Pour ce faire, il est nécessaire de favoriser une meilleure coordination de l'action publique et associative visant à faciliter l'accès à la mobilité.

Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables

L'Île-de-France est l'une des premières destinations touristiques mondiales, attirant plus de 50 millions de visiteurs français et internationaux chaque année, pour du tourisme de loisirs ou d'affaires. Le tourisme constitue ainsi un secteur d'activité essentiel à la dynamique économique de la région mais il pose également des problématiques de mobilité spécifiques. L'activité touristique peut en outre constituer une source de nuisances pour le quotidien des Franciliens, ainsi que pour l'environnement, en raison de l'importance des flux et des pratiques collectives associées.

L'enjeu est donc de répondre aux attentes des visiteurs concernant leur mobilité pour accéder à l'Île-de-France et s'y déplacer, en adaptant l'offre de services et en améliorant l'expérience voyageur (accueil, information, billetterie...), tout en les orientant vers des modes de déplacement décarbonés.

Il convient, dans le même temps, de limiter les nuisances générées par certaines pratiques liées au tourisme de masse grâce à une meilleure régulation et à la promotion d'autres pratiques.

Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux

Le transport et l'entreposage des marchandises sont souvent perçus au travers du prisme des nuisances qu'ils génèrent sur leur

environnement. Ils répondent pourtant à des besoins d'approvisionnement nécessaires au fonctionnement des territoires et à leur développement économique.

L'action des acteurs publics doit donc s'orienter vers la consolidation d'un système logistique plus sobre, qui réponde aux besoins des habitants et des entreprises de l'Île-de-France tout en minimisant ses impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie.

Améliorer la structure de l'armature logistique francilienne pour limiter l'étalement

L'étalement de la fonction logistique qui s'est poursuivi au cours de la décennie précédente doit être enrayé. La localisation en grande couronne, voire dans les départements voisins, de nouvelles surfaces d'entrepôts servant à approvisionner la zone dense doit être abandonnée au profit de la réhabilitation, de la densification et du développement des espaces logistiques dans le cœur d'agglomération. C'est à cette condition que les distances parcourues par les marchandises sur le réseau routier pourront être réduites.

Développer les modes alternatifs à la route

Au-delà des distances, la diminution du trafic routier doit également passer par un effort de développement des modes alternatifs à la route : modes massifiés fluvial et ferroviaire pour l'approvisionnement, cyclologique pour la distribution urbaine en priorité. Si le mode fluvial dispose de réserves de capacité substantielles en Île-de-France, qui doivent être

mises à profit, le développement du fret ferroviaire suppose d'importantes améliorations de capacités sur le réseau et de qualité du service rendu, reposant pour certaines sur des investissements conséquents. De son côté, la cyclologique bénéficie du développement des infrastructures cyclables mais sa place dans l'espace urbain, où elle possède sa plus forte pertinence, doit être confortée.

Mieux intégrer les véhicules de transport de marchandises dans l'espace urbain

Les nuisances générées par le maillon final du trafic routier de marchandises devront être traitées par une meilleure organisation des outils et réglementations des livraisons. Les services offerts aux chauffeurs et aux transporteurs sur le réseau routier doivent également s'améliorer pour éviter les mésusages de la voirie et de l'espace public, en particulier du stationnement illicite, et permettre aux chauffeurs-livreurs de travailler dans des conditions confortables et en sécurité.

Accélérer la transition énergétique des poids lourds et véhicules utilitaires légers

La transition énergétique des véhicules routiers de transport de marchandises constitue un levier majeur de réduction de l'impact environnemental du fret (émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, nuisances sonores). Elle s'est très timidement amorcée au cours de la décennie passée et doit s'accélérer fortement, notamment au regard des enjeux de qualité de l'air ayant conduit à la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) qui interdit la circulation des véhicules les

plus polluants en journée dans le périmètre intra-A86. Les différents vecteurs énergétiques bas carbone (électrique, biogaz, hydrogène) doivent être saisis selon leur domaine de pertinence.

Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie

Le Plan des mobilités doit assurer un équilibre durable entre la réponse aux besoins de mobilité des Franciliens et la préservation de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie de ces derniers. Dans le cadre de son évaluation environnementale, plusieurs enjeux environnementaux ont été identifiés et hiérarchisés en lien avec les mobilités.

Enjeux majeurs à traiter en priorité

Cinq enjeux majeurs de criticité forte, et sur lesquels le Plan des mobilités possède d'importants leviers d'action, se distinguent.

Améliorer la qualité de l'air

D'après le bilan de la qualité de l'air publié par Airparif pour l'année 2022, la valeur limite réglementaire est respectée pour les particules fines PM₁₀ et PM_{2,5} sur l'ensemble du territoire, mais elle est dépassée pour le dioxyde d'azote, en particulier à proximité des axes routiers très fréquentés qui en constituent la principale source d'émission. Au regard des enjeux sanitaires liés à la pollution de l'air, il convient donc de poursuivre la baisse des émissions en combinant l'évolution technologique du parc de véhicules routiers et la baisse du trafic automobile.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Le secteur des transports, essentiellement le transport routier, est l'un des principaux postes d'émissions de gaz à effet de serre, avec 31 % des émissions au sein de la région (2019). La baisse des émissions liées au transport observée au cours des dernières années doit s'accroître pour suivre une trajectoire compatible avec le respect de l'accord de Paris de 2015 et l'atteinte du « zéro émission nette » (ZEN) en 2050 qui le sous-tend. La réduction des émissions de gaz à effet de serre doit aussi s'appuyer sur la mutation technologique du parc de véhicules et la baisse du trafic automobile.

Réduire la consommation énergétique du secteur des transports

Réduire la vulnérabilité régionale liée à la forte dépendance du transport routier aux énergies fossiles implique d'agir sur la mutation technologique du parc de véhicules routiers, la baisse de la dépendance à la voiture individuelle, ainsi que la baisse des distances parcourues par les marchandises.

Favoriser les continuités écologiques et la biodiversité

Il est important de bien veiller, dans les projets d'infrastructures mais également dans l'aménagement des infrastructures existantes, à limiter la consommation d'espaces naturels, conformément à l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) porté par le SDRIF-E, à maintenir ou à renforcer les continuités écologiques, à limiter les impacts sur les espèces animales et végétales, et à gérer l'impact sur la fréquentation des espaces naturels.

Préserver la santé des Franciliens

L'impact des mobilités sur de nombreux facteurs influençant la santé des individus est démontré, avec des effets combinés et différenciés territorialement. De premiers facteurs sont liés aux impacts des mobilités sur l'environnement : la qualité de l'air, l'exposition au bruit, ainsi que les épisodes de chaleur excessive liés au changement climatique. On recense également des impacts sanitaires plus directement liés à la mobilité : l'insécurité routière, le niveau de stress et l'activité physique. Il convient par conséquent d'adopter une vision systémique des interactions entre mobilités et santé, qui combine une réduction de l'exposition aux nuisances générées par les déplacements et les transports, une amélioration de la sécurité routière et des conditions de transport pour les usagers, ainsi qu'une facilitation de l'activité physique.

Enjeux importants nécessitant une vigilance accrue

Cinq enjeux importants ont également été identifiés, sur lesquels le Plan des mobilités apporte des réponses complémentaires à d'autres plans d'échelle régionale.

Réduire l'exposition aux risques naturels

L'enjeu de la réduction de l'exposition aux risques naturels est double du point de vue des mobilités : il s'agit, d'une part, de réduire l'impact des infrastructures de transport sur l'imperméabilisation des sols pour limiter les conséquences des inondations et, d'autre part, de veiller à la résilience du système de mobilités francilien aux risques qui pèsent sur le territoire.

Intégrer les effets actuels et futurs des aléas climatiques lors du développement des transports collectifs

Le changement climatique entraîne une hausse de la fréquence et de l'intensité des aléas climatiques. La conception des infrastructures et services de transport doit donc s'adapter à ces évolutions pour garantir une qualité de service aux usagers des transports collectifs et favoriser le report modal. La conception des matériels roulants (métros, trains et bus) et l'analyse de la vulnérabilité des infrastructures à ces aléas doivent aussi permettre de maîtriser leur impact sur les transports collectifs.

Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols

En se conformant aux orientations définies par le SDRIF-E qui visent le respect de l'objectif ZAN, la conception des infrastructures doit veiller à minimiser l'artificialisation des sols et l'imperméabilisation induite. Par ailleurs, la définition des projets de transport doit intégrer des enjeux de lutte contre l'étalement urbain.

Garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction des effets de coupure urbaine

Le patrimoine bâti et paysager en Île-de-France est exceptionnel mais également très fragile. La densification des zones urbaines entraîne une pression non négligeable sur le paysage et le patrimoine. La construction des infrastructures de transport et plus largement l'aménagement de l'espace urbain doivent tenir compte des nécessités de préservation de ce patrimoine,

dont une part importante est protégée aux niveaux régional, national ou international.

Réduire les consommations de matériaux

La consommation de matériaux du territoire francilien est en grande partie le fait de la forte demande du secteur de la construction et des travaux publics. Une part croissante des granulats nécessaires pour cette construction est importée dans la région. Les projets d'infrastructures de transport, particulièrement intenses en consommation de matériaux, doivent intégrer cet enjeu, en favorisant la sobriété et le réemploi dans une logique d'économie circulaire, portée par le SDRIF-E.

Améliorer la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité

Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens tout en préservant l'environnement, la santé et le cadre de vie nécessite une action coordonnée de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France et des moyens importants, dans un contexte de morcellement des compétences et de finances contraintes.

Renforcer la cohérence des politiques de mobilité entre elles et avec les autres planifications, en affirmant le rôle central du Plan des mobilités et des plans locaux de mobilité

L'enjeu de cohérence des politiques de mobilité sera plus prégnant dans la décennie à venir en raison du morcellement des compétences et de financements contraints, qui requièrent une plus grande efficacité de l'action publique. Le Plan

des mobilités joue un rôle central dans cette coordination en offrant un cadre régional, tant sur le plan technique que politique.

Il doit également constituer le document pivot pour assurer la cohérence des politiques de mobilité avec les planifications régionales en matière d'aménagement et d'environnement. À cet égard, l'exigence de compatibilité avec le SDRIF-E constitue un élément structurant qui a vocation à orienter le contenu du plan autour d'un modèle de développement régional fondé sur le polycentrisme et la sobriété.

Le Plan des mobilités a enfin vocation à être le document de référence pour les politiques de mobilité déployées dans la région et, à ce titre, cherche à proposer une palette d'actions adaptée à la diversité des territoires. Toutefois, sa mise en œuvre repose également sur des déclinaisons locales permettant de s'ancrer plus avant dans la réalité des territoires. Le rôle des PLM est donc crucial, impliquant de renforcer leur caractère partenarial et opérationnel.

Rechercher l'efficacité pour le financement du système de mobilité

La mise en œuvre du Plan des mobilités doit en premier lieu continuer de s'appuyer sur des systèmes de financement existants, identifiés dans le plan, mais adaptables au fil des années.

Face, d'un côté, à la forte hausse des dépenses en matière de transports, d'investissement comme de fonctionnement, et de l'autre, à la diminution des recettes, en particulier tarifaires, les enjeux de financement des transports collectifs sont majeurs d'ici à 2030 et

nécessitent la mise en place de ressources nouvelles pour en assurer la pérennité.

En parallèle, il est nécessaire d'optimiser les dépenses d'aménagement de la voirie en les allouant de façon prioritaire au profit des modes de déplacement plus durables (piétons, vélo, transports collectifs). Les dépenses de fonctionnement doivent, quant à elles, être confortées pour assurer la maintenance et l'entretien de voiries de qualité et sûres pour l'ensemble des usages.

Enfin, le coût de la transition énergétique des véhicules pèse aujourd'hui principalement sur les ménages et les entreprises. La fluctuation des prix des carburants et la nécessaire transition énergétique du parc de véhicules ont et auront un impact important pour les ménages peu aisés lorsqu'ils dépendent de la voiture pour se déplacer. Il en va de même pour la transition énergétique des parcs de véhicules routiers de transport de marchandises et de biens, dont la responsabilité incombe aux entreprises.

Objectifs

Afin de répondre aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités dans la région, le Plan des mobilités fixe des objectifs environnementaux et sanitaires à l'horizon 2030. Les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre engendrés par les transports ont ainsi été quantifiés, desquels découlent les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité en Île-de-France pour les voyageurs et les marchandises.

Les objectifs environnementaux et sanitaires

Améliorer la qualité de l'air

Le Plan des mobilités doit permettre une baisse des émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports compatible avec le respect des valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France.

Si ces seuils en vigueur sont d'ores et déjà respectés en 2022 pour les particules PM_{2,5} et PM₁₀, il convient de les atteindre également en tout point du territoire francilien pour le dioxyde d'azote, afin de protéger toute la population des effets délétères sur la santé de la pollution atmosphérique.

Les nouvelles recommandations émises par l'OMS en 2022 ciblent des concentrations de polluants bien inférieures aux normes actuelles au niveau européen, qu'il s'agisse des valeurs limites à respecter mais également des objectifs

de qualité définis dans la réglementation française. Si leur respect sur l'ensemble du territoire semble difficile à atteindre à horizon 2030, le respect de seuils intermédiaires, également recommandés par l'OMS pour accompagner une progression incrémentale de la qualité de l'air, doit demeurer une cible à moyen terme. Ces seuils intermédiaires sont susceptibles de constituer les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 (*discussions en cours à l'échelle européenne*).

Polluant	Valeur limite réglementaire en 2023 (µg/m ³)	Cible intermédiaire de l'OMS (µg/m ³)
PM _{2,5}	25 (cible 2 OMS)	10 (cible 4 OMS)
PM ₁₀	40 (cible 2 OMS)	20 (cible 4 OMS)
NO ₂	40 (cible 1 OMS)	20 (cible 3 OMS)

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

La baisse des émissions de gaz à effet de serre nécessaire pour respecter les objectifs d'atténuation du changement climatique fixés dans l'accord de Paris (2015) a été déclinée, en France, dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC – 2^{ème} version de 2020), en une trajectoire d'émissions à horizon 2050 par secteur. Pour le secteur des transports, cette trajectoire se traduit par une baisse de 25 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2020 et

2030, à l'échelle nationale, soit une réduction des émissions annuelles de 132 à 99 MteqCO₂.

En cohérence avec cette trajectoire et avec l'objectif ZEN à horizon 2050 porté par le SDRIF-E, le Plan des mobilités porte un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports hors aérien de 25 à 30 % entre 2020 (hors effet crise sanitaire – année de référence considérée 2019) et 2030.

Cet objectif est particulièrement ambitieux puisque l'Île-de-France est déjà la région française dont les émissions de gaz à effet de serre par habitant (tous secteurs confondus) sont les plus faibles et celle où les modes de déplacements les moins émetteurs sont les plus développés.

Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire

Pour réduire la vulnérabilité qu'engendre le recours à la voiture individuelle au regard de la dépendance à l'importation d'énergies fossiles nécessaires pour les véhicules à moteur thermique, l'électrification du parc est un levier. Toutefois, elle ne doit pas, en retour, faire peser un risque sur le système électrique dans son ensemble, dont l'usage est amené à se développer fortement dans un contexte de transition énergétique de l'ensemble des secteurs. De même, le recours au bioGNV de production nationale, qui permet de s'affranchir des risques liés à l'importation de combustibles fossiles, ne saurait être envisagé sans penser l'optimisation de l'usage de cette ressource entre secteurs.

Par ses actions, le Plan des mobilités doit donc soutenir, tout à la fois, une baisse accélérée du recours aux énergies fossiles et la sobriété énergétique des déplacements.

Adapter le système de mobilité au changement climatique

Dans un contexte de poursuite des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale à court et moyen termes, il est désormais certain que les aléas climatiques progresseront en fréquence et en intensité dans les prochaines décennies.

Le Plan des mobilités doit viser une amélioration de la résilience du système de mobilité à ces aléas climatiques, en en tenant compte dans la conception et la gestion des systèmes de transport, en particulier par la définition de plans d'adaptation au changement climatique intégrant les effets sur les infrastructures et sur les usagers.

Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires

La diminution de la part de la population francilienne exposée à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites réglementaires (actuellement, environ 10 % des habitants pour le bruit routier et 0,4 % pour le bruit ferroviaire) doit être poursuivie, avec comme cible à moyen terme un respect de ces seuils sur l'ensemble du territoire. Il convient de traiter en priorité les secteurs les plus exposés au bruit ferroviaire et/ou routier. A plus long terme, le respect des objectifs de qualité définis par l'OMS pour éviter

tout accroissement des risques sanitaires liés au bruit des transports doit être recherché.

Source et période	Valeur limite réglementaire en 2023 (dB(A))	Objectif de qualité de l'OMS (dB(A))
Bruit routier sur 24h (Lden)	68	53
Bruit routier la nuit (Ln)	62	45
Bruit ferroviaire sur 24h (Lden)	68 (lignes conventionnelles)	54
Bruit ferroviaire la nuit (Ln)	62 (lignes conventionnelles)	44

Améliorer la sécurité routière

Afin de poursuivre la dynamique observée d'amélioration de la sécurité routière, le Plan des mobilités s'inscrit dans la perspective « Vision zéro » décès et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050, adoptée par la Commission européenne en 2018.

L'objectif du Plan des mobilités est ainsi une réduction de moitié des tués et des blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France, avec une attention particulière portée aux usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes et usagers des deux-roues motorisés.

Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens

Au-delà de l'amélioration de la santé liée à la réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, et de l'insécurité routière, d'autres objectifs sanitaires sont poursuivis par le Plan des mobilités :

- encourager la pratique d'une activité physique grâce à des objectifs de développement du recours aux modes de déplacement actifs (marche et vélo) ;
- réduire le stress ressenti dans les transports collectifs en visant l'amélioration globale de la qualité de service (régularité), du confort et de la sûreté. Le développement de l'accessibilité des transports permet d'élargir ces effets pour toute la population.

Préserver la biodiversité

Si les leviers du Plan des mobilités pour agir sur la biodiversité sont réduits, il convient néanmoins que l'ensemble des actions inscrites au plan en tiennent compte.

Il s'agit ainsi de minimiser l'impact des projets d'infrastructures et d'aménagement sur les espèces et leur milieu, de minimiser la consommation des espaces naturels – conformément à la trajectoire ZAN portée par le SDRIF-E – et leur fragmentation, et de favoriser la végétalisation des espaces urbains.

Les objectifs de mobilité

Objectifs pour les déplacements des Franciliens

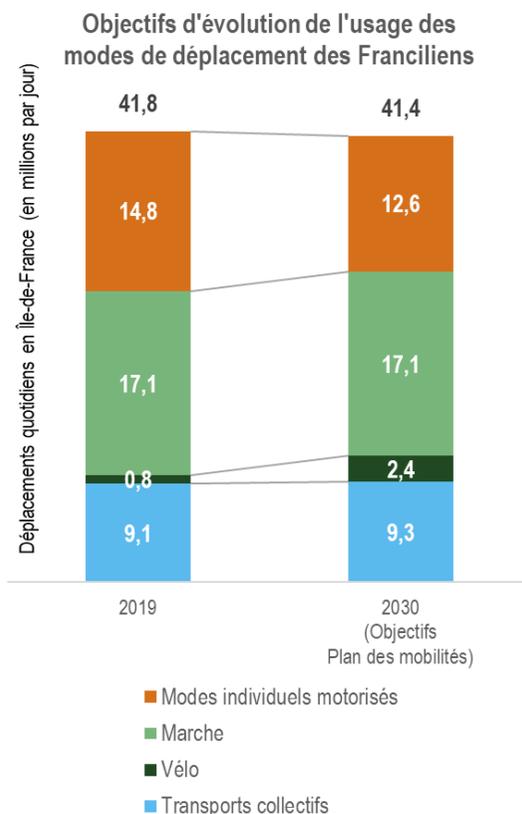
Les objectifs à l'échelle régionale

Les objectifs d'évolution de la mobilité francilienne s'inscrivent dans un contexte de baisse de la mobilité totale induite par une démographie moins porteuse que pendant les décennies précédentes (augmentation de la population francilienne de 3 % entre 2020 et 2030, en petite et en grande couronne ; vieillissement de la population), mais aussi par la diminution de la mobilité dite « contrainte » grâce à l'essor du télétravail, le développement des outils de communication à distance, etc.

Par ailleurs, les modélisations conjointes d'Île-de-France Mobilités et d'Airparif montrent que seul un scénario ambitieux de réduction des déplacements en modes individuels motorisés, accompagné par un volontarisme fort en matière de transition énergétique du parc automobile, permet d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessaire à l'échéance 2030 pour tenir la trajectoire de la neutralité carbone en 2050.

Le Plan des mobilités vise ainsi globalement :

- une diminution des déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030 ; cette baisse sera notamment permise par le télétravail et par le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs ;



- une croissance de 2 % du nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 (situation de référence avant la crise sanitaire) et 2030 ; compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 et 2030 ;
- un fort développement de l'usage du vélo avec un triplement du nombre de

déplacements effectués avec ce mode entre 2019 et 2030 ;

- un maintien de la marche en tant que mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030.

Ces objectifs se traduisent par un changement important des parts modales des différents modes de déplacement :

- une baisse de 5 points de la part des modes individuels motorisés, qui passe de 35 % à 30 % ;
- une stabilité pour les transports collectifs autour de 22 % ;
- une hausse de 4 points de la part modale du vélo qui atteint 6 % ;
- une stabilité pour la marche autour de 41 %.

Il faut néanmoins noter que seule une partie des déplacements en modes individuels motorisés pourront être reportés vers le vélo, les déplacements de plus grande portée seront davantage captés par les transports collectifs.

La proportion d'usage des transports collectifs n'évolue pas du fait d'un report d'une partie des déplacements de proximité vers le vélo et de l'essor du télétravail qui impacte particulièrement ce mode de déplacement.

Des objectifs d'usage des modes différenciés selon les territoires

Ces évolutions régionales sont différenciées selon les territoires.

Dans l'hypercentre, le développement marqué de l'usage du vélo induit un phénomène de report depuis la marche et les transports collectifs, l'usage des modes individuels motorisés y étant déjà très limité. En offrant une solution de mobilité alternative, l'essor du vélo contribuera à réduire la saturation de certaines lignes de transports collectifs, phénomène renforcé par les effets déjà évoqués de la démographie et de la diminution de la mobilité contrainte grâce au télétravail.

Le cœur de l'agglomération parisienne est le territoire qui portera la plus grande part de la baisse de l'usage des modes individuels motorisés. En effet, le développement de l'offre de transports collectifs y sera massif avec la mise en service du GPE qui bouleversera les temps de déplacements. Par ailleurs, ce territoire est propice à l'usage du vélo compte tenu de sa densité urbaine.

Dans la couronne de l'agglomération parisienne, la baisse des déplacements en modes individuels motorisés sera moins marquée en proportion mais conséquente en volume, ce territoire accueillant aujourd'hui une grande partie des déplacements effectués par ces modes. Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et, dans une moindre mesure, par le développement des transports collectifs (notamment sous l'effet du GPE et des cars express) et l'essor du vélo.

La proportion d'usage des différents modes de déplacement évoluera moins dans le territoire en dehors de l'agglomération parisienne (constitué des villes moyennes, des petites villes et des communes rurales au sens du

Parts de véhicules faiblement émetteurs dans le parc circulant en Île-de-France dans le scénario objectif du Plan des mobilités en 2030

	Electrique	Hybride rechargeable	(bio)GNV	Hydrogène
Voitures	20%	10%	-	-
Véhicules utilitaires légers	25%	5%	8%	3,5%
Poids lourds	8%	2%	20%	2%
Bus et cars publics	30%	-	70%	-
Deux-roues motorisés	13,5%	-	-	-

SDRIF-E). Une baisse modérée de l'utilisation des modes individuels motorisés y sera observée sous l'impulsion du télétravail dans les communes rurales et les petites villes mais également grâce à un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs, en particulier dans les villes moyennes.

Rééquilibrer l'accès à l'emploi et améliorer l'accessibilité des pôles économiques

Pour répondre à l'enjeu d'un meilleur accès à l'emploi et du soutien du développement économique régional, le Plan des mobilités se fixe également pour objectif d'améliorer l'accès aux pôles économiques, et donc de rééquilibrer l'accès à l'emploi pour les Franciliens.

Cela se traduit par une hausse du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis une part importante de la région, en particulier depuis le cœur et la couronne de l'agglomération parisienne.

Objectifs de transition des parcs de véhicules

En matière de transition énergétique des parcs de véhicules, les objectifs les plus ambitieux doivent aussi être retenus pour satisfaire aux ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air.

Ils s'appuient principalement sur l'électrification de l'ensemble des parcs mais également sur le développement des poids lourds au bioGNV, qui constitue une technologie à faibles émissions éprouvée pour ces usages et disponible à court terme.

La technologie hydrogène restera marginale à l'horizon du plan, suivant un processus de constitution en cours de la filière au niveau régional.

Objectifs pour les flux de marchandises

Le scénario le plus ambitieux en matière de flux de marchandises est retenu pour permettre l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques :

- la baisse des distances parcourues pour les flux de marchandises internes à la région (-5 % de véhicules-kilomètres) ;
- le report modal vers les modes massifiés pour les flux en échange interrégional (-13 % de véhicules-kilomètres routiers) ;
- le report modal vers la cyclologistique pour les flux de véhicules utilitaires légers internes à la région (-8% de véhicules.kilomètres routiers).

L'ensemble de ces hypothèses et objectifs mène à une reconfiguration des flux routiers de marchandises dans le scénario objectif du plan.

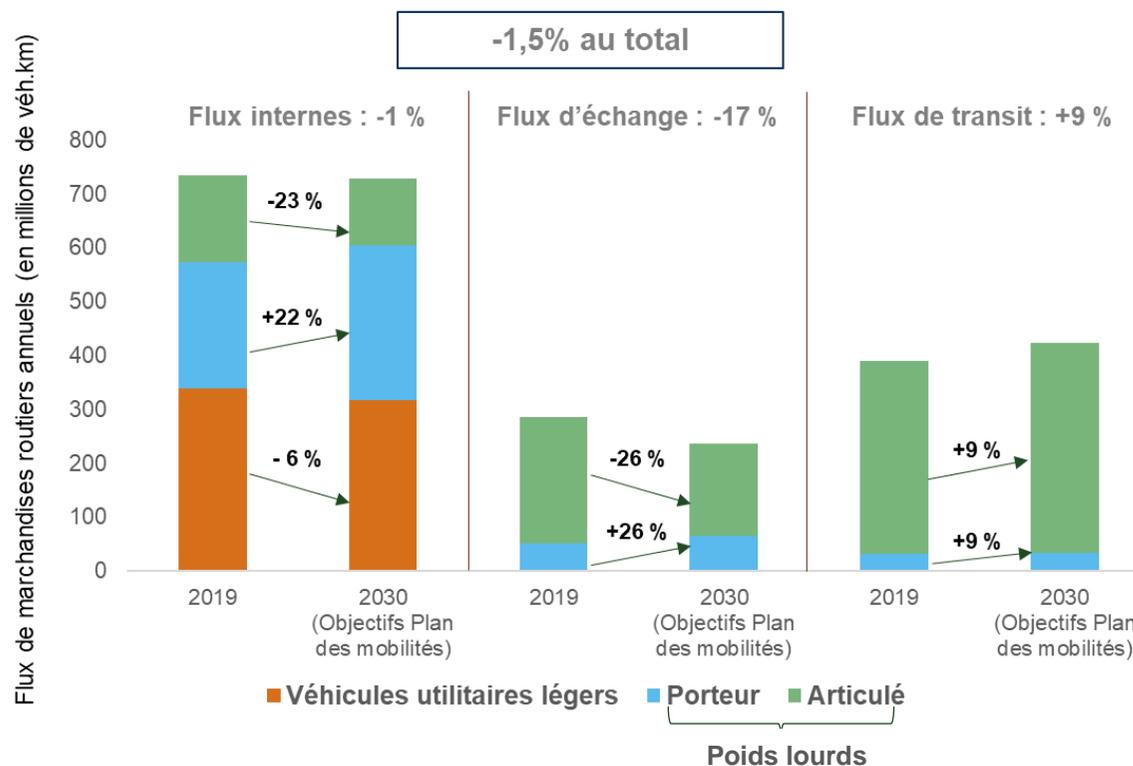
On constate ainsi une stagnation des flux internes, l'augmentation des volumes étant compensée par la diminution des distances parcourues et le report modal vers la cyclologistique.

Les flux d'échanges diminuent grâce au report modal vers les modes massifiés et les flux de transit augmentent sous l'effet de tendances indépendantes du Plan des mobilités.

Ces différentes dynamiques se compensent et le scénario objectif projette une faible baisse des flux routiers de marchandises, d'environ 1,5% de véhicules-kilomètres, dans un contexte d'augmentation des volumes transportés.

Par ailleurs, le scénario objectif affiche une augmentation de la part des véhicules de type porteurs (camions dont le châssis supporte à la fois la cabine et le conteneur), au détriment des poids lourds articulés (composés d'un tracteur routier et d'une semi-remorque).

Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises



Simulations réalisées à partir de la base SIRENE, des enquêtes TMV et TRM

L'atteinte des principaux objectifs environnementaux

Une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre

Cumulés, les hypothèses et objectifs définis pour le Plan des mobilités permettent le respect de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les travaux de simulation réalisés par Airparif font en effet état d'une baisse de 26 % des émissions entre 2019 et 2030, conforme à l'objectif posé.

Ce résultat montre cependant que le cumul d'objectifs ambitieux dans tous les domaines (baisse des circulations routières de personnes et de marchandises, transition énergétique du parc) est indispensable pour respecter la trajectoire à 2030 permettant d'atteindre la cible de « zéro émissions nettes » à horizon 2050. Une analyse différenciée des facteurs permet par ailleurs de constater que les baisses d'émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et le scénario objectif 2030 sont imputables pour environ un tiers à la baisse du trafic automobile et pour deux tiers à l'évolution technologique du parc de véhicules routiers, démontrant l'importance des efforts à soutenir en ce domaine.

Une forte amélioration de la qualité de l'air

Concernant les émissions de polluants atmosphériques dues aux transports routiers, les simulations démontrent des baisses importantes pour l'ensemble d'entre eux :

- une baisse de 54 % des émissions d'oxydes d'azote ;
- une baisse de 26 % des émissions de PM₁₀ ;
- une baisse de 35 % des émissions de PM_{2,5}.

Ces baisses d'émissions mènent à des baisses des concentrations auxquelles sont exposés les Franciliens sur l'ensemble du territoire. En tenant compte à la fois des hypothèses prises par Airparif relatives aux baisses de trafic sur le réseau routier et complétées par des hypothèses sur l'évolution des autres secteurs (aérien, résidentiel, industriel, agricole), ainsi que des objectifs du Plan des mobilités, les valeurs limites réglementaires actuelles sont respectées sur l'ensemble du territoire pour les trois polluants considérés. Concernant les cibles intermédiaires de l'OMS, susceptibles de constituer les nouvelles valeurs limites à horizon 2030, les objectifs du plan permettent de réduire drastiquement le nombre de personnes exposées à des concentrations dépassant ces seuils en comparaison du scénario tendanciel.

Stratégie et plan d'action

Pour atteindre son objectif premier de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports et en réponse aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités, le Plan des mobilités repose sur une stratégie d'action fondée sur l'activation de tous les leviers.

Un plan d'action en quatorze axes et quarante-six actions

Le plan d'action du Plan des mobilités s'articule ainsi autour de quatorze axes, chaque axe se déclinant en actions faisant l'objet de fiches-actions portant diverses mesures.

Les cinq premiers axes concernent le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture utilisée individuellement :

1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

L'attractivité des transports passe par le développement de l'offre et par l'amélioration de leur performance et de leur fiabilité. Elle s'appuie aussi sur l'amélioration de l'expérience voyageurs : information, sûreté, billettique.

2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

Il s'agit de systématiser la prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la voirie et d'adopter une approche globale de

planification de l'amélioration de la mobilité piétonne.

3. Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

La mise en accessibilité des transports collectifs ferroviaires et routiers doit être poursuivie et des efforts importants doivent être consentis pour améliorer l'accessibilité de la voirie.

4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

Soutenir l'essor du vélo passe par une approche systémique : développement d'infrastructures cyclables linéaires, de stationnement vélo dans les espaces publics et privés, de services vélo, et promotion de son usage.

5. Développer les usages partagés de la voiture

Encourager le covoiturage dans les territoires peu denses, ou faiblement desservis par les transports collectifs, nécessite de lui accorder des bénéfices en termes financiers, de circulation et de stationnement. Concernant l'autopartage, il s'agit de l'ancrer dans les pratiques de mobilité en assurant la qualité de l'offre et la visibilité des services.

Les quatre axes suivants visent les infrastructures au travers du partage de la voirie et de l'espace public entre les différents modes :

6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

Il s'agit de faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire le passage d'un mode à un autre lors d'un déplacement, et en particulier l'accès aux pôles de transports collectifs ferroviaires et routiers par les différents modes. Il s'agit aussi de faciliter la multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation alternative de modes pour un même déplacement, grâce à une meilleure information sur les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

L'optimisation de l'usage du réseau routier hors agglomération repose sur une plus grande fiabilité et un usage plus multimodal (voies réservées). Il s'agit également d'en améliorer la performance environnementale et la sécurité pour tous les usagers.

8. Mieux partager la voirie urbaine

L'optimisation de l'usage de la voirie urbaine repose sur un meilleur partage entre les modes, au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle (marche, vélo, transports collectifs). Pour les modes actifs, cela passe notamment par la pacification de la voirie et la résorption des coupures urbaines.

9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux.

Une approche globale des politiques de stationnement est prônée, en traitant à la fois les espaces privés (normes PLU pour les constructions neuves) et le stationnement public sur voirie, en assurant la cohérence avec les autres politiques de mobilité, notamment

transports collectifs, et entre communes voisines.

Le dixième axe décline l'ensemble de la stratégie d'action sur le transport de marchandises :

10. Soutenir une activité logistique performante et durable

Cet axe actionne tous les leviers pour une logistique plus durable : report modal depuis la route vers les modes ferré et fluvial, optimisation des flux logistiques routiers, amélioration de la logistique urbaine, transition énergétique des véhicules.

Le onzième axe s'intéresse aux véhicules et à leur évolution vers la décarbonation :

11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Cette accélération de la transition des véhicules passe par des aides à l'achat et le déploiement d'infrastructures d'avitaillement en énergies plus durables.

Enfin, les trois derniers axes visent à soutenir et promouvoir des changements de comportements, individuels ou collectifs, au travers d'actions ciblées à destination de publics spécifiques :

12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et

de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Il s'agit de faciliter la mobilité des touristes pour accéder à l'Île-de-France et visiter les sites touristiques en améliorant l'expérience voyageur, tout en les incitant à recourir à des modes durables.

14. 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.

Une nécessaire mise en action de tous les partenaires

La réussite d'un plan de mobilité à l'échelle d'un territoire tel que l'Île-de-France (cas unique en France de plan d'échelle régionale) repose sur la mise en action de tous les partenaires, qu'il s'agisse des acteurs publics aux différents échelons territoriaux ou des opérateurs économiques agissant dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises, ou des bénéficiaires des services eux-mêmes.

En particulier, s'il existe une autorité organisatrice unique de la mobilité avec Île-de-France Mobilités, les compétences ayant trait à la mobilité sont morcelées entre de nombreuses collectivités territoriales. A cet égard, le Plan

des mobilités se doit d'être le plan de tous les acteurs de la mobilité franciliens.

Une stratégie déclinée par territoire

La variété des territoires qui constituent la région et de leurs composantes géographiques, socio-démographiques et économiques, rend impensable l'application du plan de manière uniforme dans tous ces territoires.

Autrement dit, les actions concernent de façon plus ou moins forte certains types de territoires et seront déclinées de manière différenciée dans les différentes typologies de territoires (hypercentre, cœur, couronne, villes moyennes, petites villes et communes rurales), en fonction des enjeux et objectifs identifiés pour chacun par le Plan des mobilités.

Pour autant, certains leviers d'action transcendent les limites territoriales. C'est en particulier le cas de l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du réseau de mass transit, qui constitue l'armature des transports collectifs franciliens. De même, la transition énergétique des véhicules est un impératif sur tous les territoires, pour améliorer la qualité de l'air dans le cœur de l'agglomération, et pour réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre pour la couronne et les territoires de l'espace rural, plus dépendants à la voiture individuelle.

Concernant le transport de marchandises, dans l'agglomération parisienne, de façon générale, le maintien des sites logistiques multimodaux et les entrepôts contribue d'une part à développer une armature logistique plus efficiente et d'autre part à offrir des conditions pour le report modal.

Les 14 axes et les 46 actions du Plan des mobilités en Île-de-France

<p>1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs</p> <p>1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience</p> <p>1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit</p> <p>1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance</p> <p>1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie</p> <p>1.5 Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses</p> <p>1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs</p> <p>1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun</p> <p>1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne</p> <p>1.9 Suivre les expérimentations de véhicules autonomes collectifs ou partagés</p>	<p>8. Mieux partager la voirie urbaine</p> <p>8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain</p> <p>8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines</p>
<p>2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité</p> <p>2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne</p>	<p>9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux</p> <p>9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales dans une approche intercommunale</p> <p>9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et une mobilité plus durable</p> <p>9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé</p>
<p>3. Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements</p> <p>3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération</p> <p>3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs</p>	<p>10. Soutenir une activité logistique performante et durable</p> <p>10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique</p> <p>10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire</p> <p>10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines</p> <p>10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises</p>
<p>4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo</p> <p>4.1 Développer les infrastructures cyclables</p> <p>4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo</p> <p>4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés</p>	<p>11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules</p> <p>11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques</p> <p>11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds</p> <p>11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone</p> <p>11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules</p>
<p>5. Développer les usages partagés de la voiture</p> <p>5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France</p> <p>5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage</p>	<p>12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire</p> <p>12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilité</p> <p>12.2 Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire</p>
<p>6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité</p> <p>6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée</p> <p>6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers</p> <p>6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle</p>	<p>13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable</p> <p>13.1 Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien</p> <p>13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables</p> <p>13.3 Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs</p>
<p>7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable</p> <p>7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable</p> <p>7.2 Améliorer la sécurité routière</p> <p>7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral</p> <p>7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier</p> <p>7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier</p>	<p>14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements</p> <p>14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable</p> <p>14.2 Développer l'écomobilité scolaire</p> <p>14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés</p>

Mise en œuvre

La mise en œuvre effective du Plan des mobilités repose sur des outils et des moyens, en termes de financement, de planification et de pilotage, ainsi que sur la mobilisation de tous.

Le financement du Plan des mobilités

Le plan de mobilité doit être accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des actions et mesures qu'il contient.

Par conséquent, un chapitre du Plan des mobilités présente les principaux éléments de coût des actions dont les contours sont définis et donne des perspectives financières pour d'autres politiques thématiques particulières.

Transports collectifs

Dépenses d'investissement

D'ici 2030, les transports collectifs continueront de faire l'objet d'investissements massifs, entre autres pour créer et étendre des lignes de transports collectifs structurants, moderniser le réseau et entretenir le patrimoine, aménager des pôles d'échanges multimodaux, renouveler le matériel roulant ou mettre en accessibilité des gares et des points d'arrêt bus.

En particulier, le Contrat de plan État-Région (CPER) Mobilités 2023-2027, négocié entre l'Etat, la Région et leurs partenaires (protocole d'accord sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités

approuvé en décembre 2023), prévoit 7,4 milliards d'euros d'investissements, pour moderniser les infrastructures ferroviaires afin de fiabiliser l'exploitation des RER et des trains franciliens et d'accueillir les nouveaux trains, pour achever le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, pour achever des projets de tramway et de bus à haut niveau de service et en engager de nouveaux, ainsi que pour transformer les pôles gares majeurs et préparer l'arrivée du métro du Grand Paris Express (GPE). Les transports collectifs franciliens représentent ainsi une part très majoritaire des dépenses du CPER mobilités 2023-2027 dont le protocole Etat-Région de décembre 2023 a fixé l'enveloppe globale à 8,4 milliards d'euros.

Île-de-France Mobilités prend en charge une part importante des investissements pour les transports collectifs, notamment pour l'acquisition et la rénovation du matériel roulant, poste qui représente plus de vingt milliards d'euros sur la période 2024-2030, ou par exemple pour l'aménagement des pôles d'échanges ou les centres opérationnels bus.

Le GPE fait de son côté l'objet d'un mécanisme de financement particulier, porté par la Société du Grand Paris, qui dispose de ressources qui lui sont propres pour piloter le projet qui lui a été confié par l'Etat (recettes fiscales franciliennes, subventions, recours à l'emprunt auprès d'investisseurs publics, levées de fonds sur les marchés financiers). Au total, il représente un investissement d'environ 36 milliards d'euros (conditions économiques de 2012).

Dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement annuelles des transports collectifs, qui sont prises en charge par Île-de-France Mobilités, devraient fortement augmenter dans les années à venir, sous l'effet de la hausse du coût des contrats d'exploitation avec les opérateurs, de la mise en service de nouvelles infrastructures et coûts liés à l'offre nouvelle, et de la hausse des frais financiers induite par l'augmentation de l'endettement. Elles passeront de 11,5 milliards d'euros en 2024 à 13,4 milliards d'euros en 2030, soit une hausse de 1,9 milliard en six ans.

Cette forte hausse sera financée par les ressources d'Île-de-France Mobilités. En effet, un protocole de financement pérenne de l'exploitation du système de transport francilien, signé par l'État et Île-de-France Mobilités le 26 septembre 2023 et concrétisé dans la loi de finances 2024, permet d'assurer l'équilibre financier du système de transport francilien et de mettre en œuvre de nombreuses actions structurantes du Plan des mobilités. Ce protocole prévoit en outre une clause de revoyure en 2027 pour évaluer la situation financière d'Île-de-France Mobilités et déterminer les ajustements nécessaires.

Les ressources de fonctionnement des transports collectifs en Île-de-France sont ainsi de différentes natures, pour les principales : recettes tarifaires, versement Mobilité, concours publics, taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, taxe additionnelle régionale à la taxe de séjour (*nouvelle recette prévue par le protocole*).

Voirie

Les dépenses relatives à la voirie et à l'espace public constituent un bloc bien identifié au sein des dépenses des collectivités locales. Ces dépenses ont par nature un caractère transversal car la voirie est support de la quasi-totalité des modes de transport de personnes et de marchandises. Compte tenu de la contrainte financière, il est probable que l'enveloppe globale soit inchangée dans les années à venir, et qu'il faille en conséquence optimiser ces dépenses et les répartir différemment pour favoriser l'usage de modes plus durables et en réduire l'impact environnemental.

Dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement de voirie recouvrent en réalité des opérations très diverses et peuvent concerner tous les modes : chaussées et stationnement pour les voitures, aménagements en faveur des tramways et des bus, pistes cyclables et stationnement vélo, aménagement de l'espace public en faveur des piétons et mise en accessibilité de la voirie, aires de livraison, protections acoustiques et aménagements paysagers, etc.

Ces dépenses d'investissement pour la voirie en Île-de-France s'élevaient à environ un milliard d'euros en 2021, en très forte baisse par rapport à 2010 mais relativement stables depuis 2015. On peut donc estimer que les dépenses d'investissement prévisionnelles seront du même ordre de grandeur, soit environ sept milliards d'euros sur la période 2024-2030. Suivant les années, la voirie communale et intercommunale représente 55 à 60 % de ces

dépenses, la voirie départementale, 25 à 30 %, et la voirie nationale non concédée, 10 à 15 %.

Le financement des projets sur le réseau routier national (autoroutes et voies rapides) est assuré par l'Etat et la Région dans le cadre du CPER, avec des contributions le cas échéant de Départements et de collectivités locales. 622 millions d'euros sont ainsi prévus dans le protocole d'accord pour le volet mobilités du CPER 2023-2027 pour financer des opérations ciblées sur le réseau national, mais également pour la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Île-de-France (100 millions d'euros).

Un dispositif de financement complémentaire mis en place entre la Région Île-de-France et les Départements vise à accélérer la réalisation de projets ponctuels ou de réaménagements ainsi que d'innovations sur le réseau routier d'intérêt régional. 335 millions d'euros seront ainsi investis par la Région dans les cinq ans à venir pour la modernisation des routes départementales, la fluidité, l'intégration environnementale et l'innovation routière au travers du plan « Route de demain » de 2022. Enfin des subventions sont octroyées par les Départements aux communes et EPCI.

Dépenses de fonctionnement

La qualité de service offerte par la voirie, reposant sur un maintien en état des voies, leur entretien et leur propreté, fait partie des enjeux majeurs de la décennie. En conséquence, un effort particulier doit être consenti pour les dépenses d'entretien et de maintenance de la voirie, afin de maintenir ou de restaurer un

niveau de qualité permettant d'assurer sécurité et confort pour tous les usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), que ce soit en agglomération ou en dehors.

Les dépenses de fonctionnement pour la voirie en Île-de-France s'élevaient à environ 600 millions d'euros en 2020 et 2021 (incluant les dépenses de personnel), en baisse d'environ 15 % sur la deuxième partie de la décennie, après une période de relative stabilité entre 2010 et 2015. Il convient donc *a minima* de prolonger ce niveau de dépenses, ce qui représenterait un peu plus de quatre milliards d'euros entre 2024 et 2030.

Autres domaines d'action relatifs à la mobilité

Vélo

L'essor du vélo repose sur la mise en œuvre d'une politique cyclable globale visant non seulement les aménagements « linéaires » de voirie mais aussi la création de stationnement et la mise en place de services dédiés au vélo, et enfin la promotion de ce mode.

Les politiques cyclables relatives à l'aménagement de voirie, à la création de stationnement vélo et à la promotion de la pratique sont essentiellement de la responsabilité des communes, des EPCI et des Départements. Des financements sont octroyés par la Région Île-de-France (Plan vélo), la Métropole du Grand Paris (Plan vélo métropolitain) et l'Etat (appels à projets).

Le coût de réalisation des aménagements cyclables est très variable selon leur typologie. L'ordre de grandeur pour un aménagement de type réseau Vélo Île-de-France (VIF) est d'environ un million d'euros par kilomètre (coût 2023). Le coût prévisionnel pour la mise en œuvre de ce réseau de 750 km a été estimé à 500 millions d'euros, certaines sections étant déjà aménagées. Sur la période 2023-2027, la Région a prévu d'investir 300 millions d'euros sur le réseau VIF. Pour ce qui concerne les réseaux cyclables programmés par les Départements, le coût d'investissement pour les 2 700 km à créer d'ici 2030, pourrait représenter de l'ordre de 1,8 milliards d'euros.

En ce qui concerne les services vélo, le budget d'Île-de-France Mobilités pour les aides à l'achat et le service Véligo location, atteignait presque 50 millions d'euros en 2021. Ce budget devrait augmenter significativement dans les prochaines années pour atteindre près de 100 millions d'euros à horizon 2030. Le service de vélos partagés d'échelle métropolitaine, Vélib', représente quant à lui un budget d'au moins 40 millions d'euros par an.

Stationnement public sur voirie

Le Plan des mobilités recommande la mise en place de stationnement sur voirie payant dans 382 communes, sur l'ensemble de leur territoire pour 26 d'entre elles, associée à un contrôle du respect de la réglementation. Il convient de rappeler qu'en portant les pratiques aux meilleurs standards actuels (surveillance rationalisée, passage sur toute la plage horaire d'application du stationnement payant...), cette

politique doit permettre de générer des revenus pour les communes ou les EPCI.

Infrastructures de transport de marchandises

Les principaux coûts portés par les acteurs publics pour l'amélioration de l'armature logistique francilienne concernent les investissements pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires, fluviales et multimodales.

Leur financement est principalement assuré par le CPER, avec 119 millions d'euros fléchés sur le fret ferroviaire dans le protocole d'accord pour le volet mobilités du CPER 2023-2027, ainsi que par le CPIER Vallée de la Seine (en cours de négociation). Le financement de l'acte 2 de la Stratégie Fret et logistique de la Région Île-de-France, doté d'un budget de près de 115 millions d'euros sur la période 2022-2027, permettra également de financer l'amélioration de la connaissance, l'innovation pour la décarbonation du transport de marchandises et la planification de la logistique.

Transition énergétique des parcs de véhicules

Le Plan des mobilités vise un objectif de 10 000 points de charge d'accès public équivalents 24kW en Île-de-France à horizon 2030, soit l'installation d'une capacité de recharge d'environ deux millions de kW supplémentaires par rapport à la situation à mi-2023. Ces points de charge peuvent être de maîtrise d'ouvrage publique ou privée, l'équilibre devant être trouvé pour chaque contexte territorial. L'estimation des coûts porte donc sur l'ensemble de cette enveloppe, et non sur les seuls coûts imputés aux acteurs publics. Le coût d'installation d'un

point de charge – une station de recharge pouvant contenir plusieurs points de charge – varie fortement en fonction de la puissance installée. Le coût total pour parvenir à l'objectif dépendra donc fortement du choix de répartition des puissances par les acteurs, qui sera différent selon les territoires. En prenant une hypothèse centrée sur des puissances moyennes, le coût total est de l'ordre de 500 millions d'euros sur 2024-2030, qui doit donc se répartir entre acteurs privés et acteurs publics.

L'accélération de la transition énergétique des véhicules s'appuie aussi sur des aides à l'achat de véhicules mises en place principalement par l'Etat, la Région et la Métropole du Grand Paris, à destination des ménages et des professionnels.

Les prescriptions du Plan des mobilités

La grande majorité des actions du Plan des mobilités constituent des recommandations. Toutefois, le plan comporte cinq mesures prescriptives s'imposant aux documents d'urbanisme, aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ou aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Une pérennisation, voire un renforcement des prescriptions du PDUIF 2010-2020

Trois prescriptions sont conservées et voient leur ambition accrue dans le Plan des mobilités. En particulier, ce dernier :

- renforce, par rapport au PDUIF, les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec l'évolution de la desserte en transports collectifs, notamment la mise en service à venir du GPE ;
- fixe des normes de stationnement vélo dans les PLU plus exigeantes que celles du PDUIF, notamment pour les logements et les bureaux, mais cohérentes avec celles du code de la construction et de l'habitation ;
- définit un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes sur le domaine public plus ambitieux que celui du PDUIF, en particulier pour Paris et ses communes limitrophes.

La prescription visant à assurer la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service (BHNS) dans la gestion des carrefours est conservée à l'identique par rapport au PDUIF.

Une nouvelle prescription en faveur des axes bus prioritaires

Par rapport au PDUIF, une nouvelle prescription est ajoutée concernant les axes bus prioritaires.

Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, deux sens confondus, la réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné.



En outre, sur ces axes, les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.

Le rôle clé des plans locaux de mobilité

Le code des transports prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional est complété par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu.

Ces plans sont établis à l'initiative d'un EPCI ou d'un syndicat mixte. Leur élaboration est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2021 pour la ville de Paris, les EPT de la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine.

Les communautés de communes ne sont pas soumises à cette obligation. Elles peuvent toutefois élaborer un PLM à titre volontaire et doivent alors suivre la même procédure d'élaboration que les autres EPCI.

Des plans concrets et engageants

L'élaboration d'un PLM permet d'améliorer la cohérence entre les différentes politiques sectorielles de mobilité, entre les politiques de mobilité et les autres politiques publiques locales, ainsi qu'entre les politiques de mobilité menées par des communes voisines.

Le PLM est avant tout un programme d'actions opérationnel, qui décline et territorialise les actions du Plan des mobilités régional, avec des objectifs de court terme, mesurables et évaluable. Un horizon à cinq ans pour la programmation des actions d'un PLM apparaît donc souhaitable. Ces actions ne relèvent pas seulement de l'instance intercommunale qui porte le PLM, mais aussi de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire concerné.

Processus d'élaboration

Pour accélérer le changement des pratiques de mobilité, il est essentiel de réduire les délais de mise en œuvre opérationnelle des PLM en mettant en place un processus d'élaboration efficace, centré sur un nombre limité d'objectifs

prioritaires et associant étroitement les acteurs responsables de la mise en œuvre des actions.

L'initialisation de la démarche

La première étape consiste à définir le périmètre du plan, qui doit être fixé par arrêté préfectoral, ainsi que les modalités de pilotage. En parallèle, il s'agit d'identifier les acteurs à associer à la démarche : les communes concernées par le périmètre du plan, ainsi que les organismes visés par le code des transports. Enfin, cette phase préalable est l'occasion d'identifier les enjeux principaux en matière de politiques de mobilité sur lesquels porter l'effort en termes d'enquête ou d'études dans le cadre du PLM.

Un diagnostic ciblé pour dégager des priorités

Cette phase est essentielle pour construire une vision partagée des mobilités sur le territoire et définir des priorités d'action. Le diagnostic doit être court, pédagogique et ciblé sur les enjeux identifiés lors de l'initialisation de la démarche. Il est indispensable de le partager avec l'ensemble des parties prenantes. À cette fin, il est important que chaque partenaire porte à la connaissance du pilote du plan les projets en cours ou envisagés sur le territoire concerné. Pour certains enjeux spécifiques, le périmètre d'étude peut être plus large que celui du PLM pour correspondre au bassin de déplacements.

La définition d'objectifs et d'orientations partagés

Sur la base des enjeux validés à l'issue de la phase de diagnostic, il convient de définir les grands objectifs que le PLM doit poursuivre. Ceux-ci doivent être conformes aux objectifs

globaux du Plan des mobilités régional, en tenant compte de la spécificité du territoire

couvert, et portent sur l'évolution de la mobilité des personnes et des biens. Afin de répondre à ces objectifs, la seconde étape consiste à définir les orientations pour l'élaboration des actions. Établies de préférence par thème afin de préfigurer les grandes lignes des actions à définir dans la phase suivante, elles doivent être hiérarchisées et validées par l'ensemble des acteurs associés en comité de pilotage.

Un plan d'action concret et engageant

Le plan d'action du PLM décline les actions du Plan des mobilités régional, et en particulier celles relevant de la responsabilité des EPCI et des Communes. Pour ce faire, le Plan des mobilités définit, pour les collectivités ayant l'obligation d'élaborer un PLM, un volet socle obligatoire reposant sur vingt actions du Plan des mobilités, réparties en onze axes correspondant à cinq grands leviers d'actions (cf. ci-contre). Ces actions doivent être traitées dans le cadre du PLM. Les mesures devant être

Volet socle obligatoire pour la Ville de Paris et les EPCI hors communautés de communes

Cinq grands leviers d'action	Onze axes	Vingt actions
I. Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement de transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo 4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
II. Partager la voirie et l'espace public entre les modes	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée <i>La question du rabattement vers les pôles d'échanges routiers multimodaux (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.</i>
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Mieux partager la voirie urbaine	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
III. Optimiser la logistique urbaine	Soutenir une activité logistique performante et durable	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique 10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
IV. Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
V. Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

déclinées dans le PLM sont signalées par un pictogramme dédié dans le plan d'actions. Elles font également l'objet d'un encart dans la mesure, qui précise les modalités demandées ou suggérées de cette déclinaison.

Pour les communautés de communes qui établissent un PLM à titre volontaire, une recommandation de volet socle à traiter est également proposée.

Le dispositif de suivi et d'évaluation

Un suivi et une évaluation en continu sont essentiels pour orienter la mise en œuvre du PLM, mais aussi pour préparer son éventuelle révision au bout de cinq ans. En parallèle de la définition des objectifs et du plan d'action, des indicateurs doivent être définis pour suivre l'avancée de la mise en œuvre du plan ainsi que son impact sur la mobilité.

L'évaluation environnementale

Les PLM sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas. La démarche d'évaluation environnementale doit donc être engagée dès le lancement de la démarche PLM, et sa réalisation prévue en parallèle des étapes d'élaboration du PLM.

La consultation et la concertation

Le projet de PLM est arrêté par l'instance intercommunale qui le pilote et soumis pour avis aux partenaires associés à son élaboration. C'est lors de cet avis que les partenaires associés peuvent s'engager sur la réalisation des actions qui sont de leur ressort. Il fait

ensuite l'objet d'une consultation du public par voie électronique. Le plan est ensuite amendé pour tenir compte des résultats de la concertation et enfin approuvé par le pilote.

Mise en œuvre et suivi

Une fois le plan approuvé, il est essentiel de prévoir un pilotage et une animation dans la durée, afin de s'assurer régulièrement de la mise en œuvre des actions. Il s'agit pour cela de s'appuyer sur le dispositif de suivi et d'évaluation défini lors de l'élaboration du PLM.

La mise en œuvre du PLM passe aussi par les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation, qui doivent être compatibles avec le PLM, dès lors qu'elles ont des effets sur les déplacements. Les PLU sont également soumis à cette exigence de compatibilité avec le PLM.

Un appui renforcé aux porteurs

Pour faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des PLM, et s'assurer de leur cohérence avec le Plan des mobilités régional, Île-de-France Mobilités apporte un appui technique et financier à leurs porteurs. Un dialogue constant avec Île-de-France Mobilités est mis en place tout au long du processus d'élaboration.

L'accompagnement technique porte sur un appui méthodologique tout au long de la phase d'élaboration, la transmission de données et d'études clés, un appui pour la réalisation de l'évaluation environnementale dans le cas où le PLM y est soumis et la mise en réseau des EPCI, pour renforcer le partage de bonnes pratiques entre eux.

L'accompagnement financier consiste quant à lui en un cofinancement, par Île-de-France Mobilités et la Région, de l'élaboration des PLM.

La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux

Le Plan des mobilités s'impose aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, afin d'en assurer la bonne mise en œuvre dans le respect des spécificités locales. S'ils ne peuvent traiter des déplacements qu'en termes d'aménagement de l'espace et d'occupation des sols, les documents d'urbanisme locaux permettent d'agir sur la mobilité, tant sur la demande de déplacement que sur le mode de déplacement choisi. Ils constituent par conséquent des relais pour influencer sur les politiques d'aménagement suivant les orientations du Plan des mobilités.

Plusieurs fiches-actions du Plan des mobilités sont identifiées comme ayant vocation à être prises en compte dans les SCoT et les PLU, avec un niveau d'intensité différent :

- Prescription : norme (de stationnement) à reprendre a minima dans le SCoT et/ou PLU, ce dernier pouvant être plus contraignant ;
- Recommandation : norme qu'il est conseillé de reprendre dans le SCoT et/ou PLU (stationnement, espaces de livraison) ;
- Suggestion : proposition de déclinaison de l'action dans le SCoT et/ou PLU, que la collectivité est libre de suivre ou non.

Les prescriptions et les recommandations concernant les normes fixées par le Plan des mobilités pour le stationnement automobile privé et pour celui des vélos, et pour la création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions neuves, s'appliquent directement aux PLU. Dans le cas d'un territoire couvert par un SCoT, il est demandé à ce dernier de les reprendre.

Pour les autres thématiques, des suggestions de déclinaison des actions du Plan des mobilités sont détaillées par axe en indiquant, le cas échéant, le levier mobilisable : transports collectifs, modes actifs, pôles d'échanges multimodaux, route multimodale, partage de la voirie, stationnement automobile, marchandises et logistique, transition énergétique.

Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu

La réussite du Plan des mobilités dépend de deux facteurs : la dynamique collective d'action et l'évolutivité du plan dans la durée. La gouvernance qui sera mise en place pour le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du plan aura pour objectif d'en faire une démarche en continu, autant qu'une planification stratégique.

Un suivi en continu

Le suivi de la mise en œuvre des actions du plan et l'évaluation de l'atteinte des objectifs globaux (mobilité, environnement, etc.) sera placé sous l'égide de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil) pour ce qui concerne la mobilité des personnes. Le volet

marchandises sera suivi en lien avec le futur Observatoire régional du fret et de la logistique.

Deux séries d'indicateurs sont définies : des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du plan, définis en fonction des objectifs chiffrés fixés par action, et des indicateurs d'impact sur la mobilité et l'environnement.

Un suivi des dépenses relatives aux mobilités en Île-de-France (transports collectifs, voirie, voiture, etc.) sera également réalisé, en lien avec l'élaboration du Compte déplacements de voyageurs en Île-de-France.

Des instances de pilotage au niveau régional

Deux instances seront mises en place pour suivre la mise en œuvre du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 :

- un comité de pilotage stratégique, constitué des élus représentant les partenaires, notamment Île-de-France Mobilités, la Région, les Départements et la Ville de Paris, la Métropole du Grand Paris, les EPCI à PLM obligatoire et l'État ;
- un comité technique, miroir du comité de pilotage, composé des représentants techniques des mêmes organismes.

Des outils d'animation pérennisés et modernisés

Les Assises et les Trophées des mobilités en Île-de-France

Il s'agit de poursuivre l'organisation des Assises des mobilités en Île-de-France qui réunissent annuellement tous les acteurs concernés par

les mobilités. Elles sont l'occasion de partager le bilan de l'action réalisée chaque année par les partenaires et d'échanger collectivement pour faire remonter des difficultés ou partager des pratiques sur les conditions de mise en œuvre du Plan des mobilités.

À cette occasion peuvent être décernés, selon les années et l'actualité, des Trophées de la mobilité, dont le but est de récompenser des réalisations particulièrement exemplaires menées par des acteurs franciliens. Il s'agit de valoriser des bonnes pratiques auprès des autres acteurs de la mobilité, mais aussi de mettre en lumière des thématiques moins avancées afin d'inciter les partenaires à agir.

Une animation technique en continu

En complément de ces événements ponctuels, une animation technique sera assurée de façon permanente par Île-de-France Mobilités par :

- la mise en place d'un site internet dédié, qui a vocation à être un centre de ressources, une boîte à outils et le support d'un espace d'échanges dédié aux collectivités locales ;
- l'organisation d'ateliers ou de groupes de travail et d'échanges. en tant que de besoin.

Rapport environnemental

Le plan de mobilité doit faire l'objet, préalablement à son adoption, d'une évaluation environnementale dite « stratégique ». Celle-ci a conduit à la rédaction d'un rapport environnemental annexé au plan qui présente les étapes de la démarche d'évaluation, l'état initial de l'environnement en Île-de-France au regard des enjeux de mobilités, la justification des choix d'objectifs et d'actions au regard des enjeux environnementaux, les incidences notables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement, et les indicateurs retenus pour suivre les effets du plan sur l'environnement.

La réalisation d'une évaluation environnementale stratégique

La démarche d'évaluation environnementale a été menée de façon continue et en interaction avec les travaux d'élaboration du Plan des mobilités dès leur initialisation. Le processus itératif a permis de mettre en évidence, le plus en amont possible, les enjeux environnementaux associés aux mobilités en Île-de-France et les impacts potentiels du plan sur l'environnement et la santé publique.

Une fois les objectifs et le plan d'action définis, l'analyse des incidences environnementales, menée de façon matricielle en croisant chaque action avec les enjeux environnementaux, a permis de définir des mesures complémentaires directement intégrées au plan d'action pour en réduire les incidences négatives et en améliorer les incidences positives.

D'autres mesures dites « ERC », pour éviter les incidences environnementales négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées ou compenser celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites, sont intégrées dans le rapport environnemental.

Analyse des incidences du Plan des mobilités sur l'environnement

Un impact global positif sur les enjeux majeurs

Le profil environnemental du plan d'action montre un impact globalement positif sur les cinq enjeux environnementaux majeurs du Plan des mobilités.

L'impact du plan sur les enjeux liés à la consommation énergétique des transports et aux émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre qui en découlent est très largement positif. Ce résultat est conforme aux objectifs de mobilité du plan qui ont été construits pour atteindre les cibles fixées pour les émissions de gaz à effet de serre et les concentrations de polluants atmosphériques.

Deux groupes d'actions contribuent aux incidences positives : d'une part, le nombre important de mesures concourant à la baisse du recours aux véhicules motorisés (report vers des modes alternatifs, réduction des distances parcourues pour le transport de marchandises, usages partagés de la voiture) et, d'autre part, les actions accompagnant la transition énergétique du parc de véhicules routiers.

L'enjeu de préservation de la santé est aussi concerné par de nombreuses mesures à l'impact positif majeur (baisse du trafic automobile, mutation technologique du parc, développement des modes actifs, pacification et accessibilité de la voirie), de même que celui de la sécurité routière.

Les impacts du plan sur la biodiversité sont majoritairement positifs. Toutefois, quelques mesures impliquant la construction d'infrastructures de transport, de stationnement ou d'avitaillement présentent, au niveau local, des impacts incertains ou négatifs limités, dont il est par ailleurs tenu compte dans la conception et la mise en œuvre des projets.

Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés

L'impact du plan d'action sur les enjeux environnementaux classés comme importants ou modérés (prise en compte des risques, adaptation au changement climatique, lutte contre l'artificialisation des sols, etc.) est, quant à lui, principalement neutre.

Une majorité des mesures inscrites au plan induisent en effet des impacts non significatifs sur ces enjeux moins directement liés au système de mobilité que les enjeux majeurs. En particulier, l'ensemble des actions traitant de services de mobilité ou de mesures incitatives aux changements de comportements n'ont que peu d'incidence sur ces enjeux. Ces derniers sont principalement affectés par les mesures liées à la construction et à l'aménagement.



Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030



Une stratégie d'action pour une mobilité plus durable



1	PREAMBULE	38
2	ENJEUX	51
3	OBJECTIFS	82
4	STRATEGIE D'ACTION	95
5	MISE EN ŒUVRE	104
6	IMPACT ENVIRONNEMENTAL	133

1 PREAMBULE

1.1	Le cadre réglementaire	39
1.1.1	L'évolution du contexte juridique	39
1.1.2	Le contenu et les objectifs des plans de mobilité	40
1.1.3	Le processus réglementaire de l'élaboration des plans de mobilité	40
1.1.4	L'articulation avec les planifications en matière d'aménagement, de mobilité et d'environnement	42
1.2	Le contexte institutionnel	44
1.2.1	Les compétences relatives à la mobilité dévolues à Île-de-France Mobilités	44
1.2.2	Les principales compétences ayant un lien avec la mobilité dévolues aux autres acteurs	44
1.2.3	Une carte intercommunale stabilisée, des EPCI aux compétences renforcées en matière de mobilité	45
1.3	La révision du PDUIF 2010-2020 et l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030	47
1.3.1	L'évaluation du PDUIF 2010-2020	47
1.3.2	La mise en révision du PDUIF 2010-2020	48
1.3.3	Une démarche partenariale, une double approche territoriale et thématique	48
1.3.4	L'évaluation environnementale	50

1.1 Le cadre réglementaire

L'article L.1214-9 du code des transports dispose que « *[Un] plan de mobilité couvre l'ensemble du territoire de la région Île-de-France. Son établissement y est obligatoire.* »

1.1.1 L'évolution du contexte juridique

Les plans de déplacements urbains (PDU) ont été instaurés par l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Depuis lors, le périmètre et la portée juridique des PDU ont fortement évolué sous l'effet de lois successives.

La loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) rend obligatoire l'élaboration d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en fait un instrument de prévention de la pollution atmosphérique provoquée par les déplacements automobiles. Le PDU doit définir des orientations sur la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des modes de déplacement les moins polluants, l'organisation du stationnement. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent désormais être compatibles avec le PDU.

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) donne au PDU un caractère plus normatif et plus prescriptif, en renforçant les contenus relatifs au stationnement, aux transports de marchandises, et à la sécurité des déplacements par un partage équilibré de la voirie entre les modes. Cette loi ajoute également un objectif relatif à la cohésion sociale et de nouveaux thèmes : la mise en place des plans de mobilité employeurs et l'intermodalité. Enfin, elle prévoit, pour l'Île-de-France, la possibilité de décliner le PDU régional en plans locaux de déplacements.

L'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement rend obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale des PDU préalablement à leur adoption.

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (loi handicap) impose une prise en compte accrue des problématiques d'accessibilité lors de l'élaboration d'un PDU, en instaurant une « annexe accessibilité » obligatoire, présentant les dispositions techniques permettant d'atteindre les objectifs fixés par l'article 45 de cette loi en termes

d'accessibilité accrue des transports collectifs ou de mise en place de systèmes de substitution.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi Grenelle 2) impose l'évaluation des émissions de dioxyde de carbone évitées grâce à la mise en œuvre du PDU. Elle ajoute aux sujets à traiter par les PDU la réalisation, la configuration et la localisation des infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) remplace la terminologie « plan de déplacements urbains » par celle de « plan de mobilité ». Elle étend les objectifs de ces plans à l'ensemble des nouvelles formes de mobilité et à la prise en compte des besoins en matière de mobilités actives et partagées et de mobilités inclusives, ainsi qu'à la limitation de l'étalement urbain. Elle complète les plans de mobilité avec un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Elle prévoit la possibilité d'y intégrer un schéma de desserte ferroviaire ou fluviale. En Île-de-France, elle rend obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité sauf pour les communautés de communes.

La loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le

renforcement de la résilience dite loi « climat et résilience » complète certaines dispositions relatives au stationnement (localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel).

1.1.2 Le contenu et les objectifs des plans de mobilité

Au regard de l'article L.1214-1 du code des transports :

« Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

Pour atteindre cet objectif premier de diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, le plan de mobilité établit des principes directeurs dans différents domaines d'intervention relatifs à la mobilité, précisés aux articles L.1214-2 et suivants du code des transports :

- onze objectifs spécifiques (art. L.1214-2) ;
- un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons (art. L.1214-2-1) ;
- en option, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire (art. L.1214-2-2) ;
- les périmètres et les limites des obligations en matière d'aires de stationnement imposées pour les véhicules motorisés et non motorisés dans les documents d'urbanisme (art. L.1214-4).

Les dispositions spécifiques applicables au plan de mobilité en Île-de-France, notamment les liens de compatibilité à respecter avec l'ensemble des documents de planification et d'urbanisme s'appliquant sur le territoire francilien, sont définies aux articles L.1214-9 à L.1214-12 du code des transports.

Le plan de mobilité se doit également de répondre aux dispositions générales précisées aux articles L.1214-2, L.1214-2-1, L.1214-2-2, L.1214-4, L.1214-5, L.1214-8, L.1214-8-1 et L.1214-8-2 du code des transports.

1.1.3 Le processus réglementaire de l'élaboration des plans de mobilité

Les articles L.1214-24 à L.1214-28 du code des transports précisent les modalités d'élaboration du plan de mobilité en Île-de-France.

C'est à l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités qu'il revient d'évaluer le plan de mobilité (art. L.1214-8 du code des transports),

et de décider de son élaboration ou de sa mise en révision pour le compte des collectivités qui le constituent.

Le plan est alors élaboré par Île-de-France Mobilités en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité en Île-de-France (art. L.1214-24 et suivants du code des transports). La participation des services de l'Etat et des gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan est obligatoire.

Les représentants des professions et des usagers des transports, des chambres consulaires et des associations agréées de protection de l'environnement mentionnées au code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet de plan.

Le conseil régional d'Île-de-France arrête ensuite, sur proposition d'Île-de-France Mobilités, le projet de plan de mobilité. Il recueille les avis des Communes, des Départements, des groupements de collectivités territoriales compétents en matière de déplacements et de la Métropole du Grand Paris, ainsi que de l'autorité environnementale, puis il soumet le projet de plan à enquête publique.

Le plan de mobilité, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et après avis préalable des autorités compétentes de l'Etat, est approuvé par le conseil régional d'Île-de-France.

Article L1214-2 du code des transports

« Le plan de mobilité vise à assurer :

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 " autopartage " ;

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. »

1.1.4 L'articulation avec les planifications en matière d'aménagement, de mobilité et d'environnement

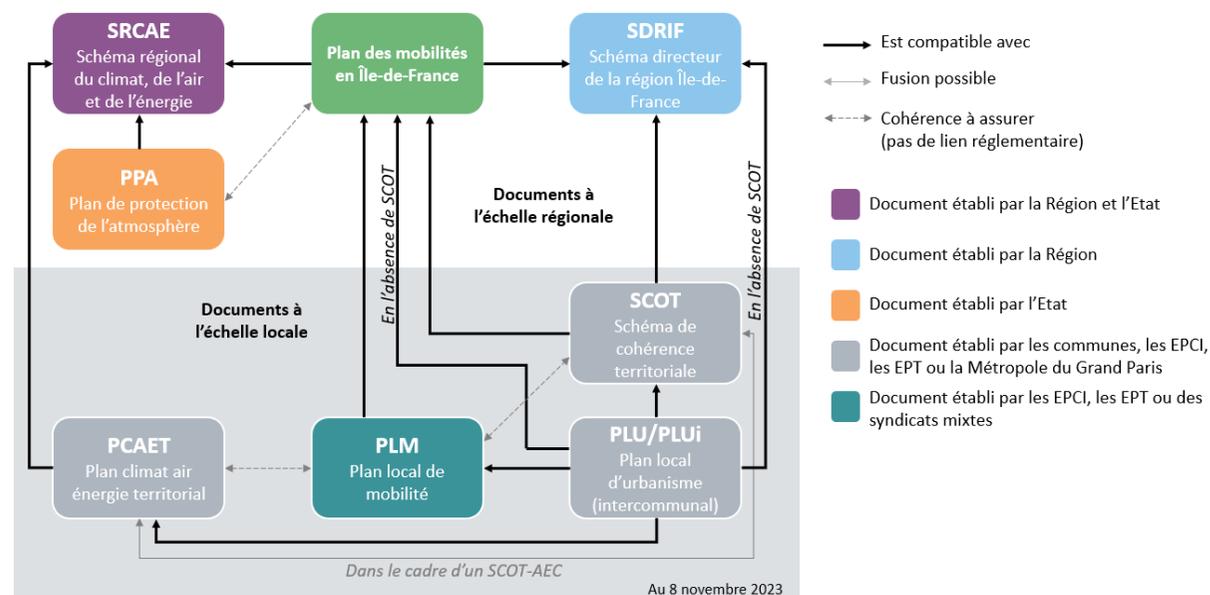
Le plan de mobilité est au cœur de la planification des politiques relatives à l'aménagement du territoire, la mobilité et l'environnement. Il doit être compatible ou s'inscrire en cohérence avec des schémas ou des plans d'échelle régionale. Lui-même s'impose dans un rapport de compatibilité aux documents d'urbanisme locaux et doit être complété par des plans locaux de mobilité.

Le plan de mobilité en Île-de-France doit être compatible avec le SDRIF et le SRCAE

Selon les dispositions de l'article L1214-10 du code des transports, le plan de mobilité en Île-de-France doit être compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) prévu à l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, avec le Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) prévu à l'article L.222-1 du code de l'environnement, et cohérent avec le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) prévu à l'article L.222-4 du code de l'environnement.

Le lien de compatibilité signifie que le plan de mobilité ne doit pas faire obstacle à la mise en œuvre des orientations ou des principes fondamentaux des documents de portée supérieure et qu'il doit contribuer, même partiellement, à leur réalisation.

Le SDRIF « Île-de-France 2030 » approuvé par décret 2013-1241 du 27 décembre 2013 a été



mis en révision par délibération du Conseil régional d'Île-de-France le 17 novembre 2021 en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental ayant pour horizon 2040 (SDRIF-E 2040). Le projet de SDRIF-E a été arrêté par le Conseil régional le 12 juillet 2023. Son approbation en Conseil d'Etat est prévue pour la fin de l'année 2024. Le plan de mobilité en Île-de-France a été élaboré en tenant compte des objectifs et des orientations du projet de SDRIF-E arrêté.

Le SRCAE, approuvé par le Conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le préfet de la région Île-de-France le 14 décembre 2012, a été mis en révision à l'été 2022. Il aura pour horizon final l'année 2050 et pour horizon intermédiaire l'année 2030. Le SRCAE révisé devrait être adopté en 2025. Le plan de mobilité en Île-de-France devra être compatible avec les objectifs

et les orientations du SRCAE visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les domaines de la mobilité et des transports, et à atteindre les normes de qualité de l'air.

Le plan de mobilité en Île-de-France doit être cohérent avec le PPA

Le PPA actuellement en vigueur a été approuvé par arrêté inter préfectoral le 31 janvier 2018. Sa mise en révision a été décidée en mars 2022. Un projet de PPA 2022-2030 a été arrêté en juillet 2023 et sera approuvé dans le courant de l'année 2024. Le plan de mobilité en Île-de-France doit être cohérent avec le PPA afin de contribuer conjointement à l'amélioration de la qualité de l'air sur le volet relatif aux mobilités.

Les documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles avec le plan de mobilité

Le plan de mobilité s'impose aux documents d'urbanisme locaux (schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme) dans un rapport de compatibilité, afin d'en assurer la bonne mise en œuvre dans le respect des spécificités locales.

Le plan de mobilité en Île-de-France s'impose directement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), qui doivent lui être compatibles (art. L.131-1 17° du code de l'urbanisme).

En l'absence de SCoT, la compatibilité avec le plan de mobilité en Île-de-France doit être assurée par les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)), les documents en tenant lieu et les cartes communales (art. L.131-6 du code de l'urbanisme).

En Île-de-France, les modalités de déclinaison du plan de mobilité par les SCoT et les PLU(i) sont explicitées dans le *chapitre 5. Mise en œuvre*.

En Île-de-France, le plan de mobilité est complété par des plans locaux de mobilité

En Île-de-France, le plan de mobilité est complété au niveau local par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu (art. L.1214-30 du code des transports).

La LOM a introduit l'obligation d'établir un PLM pour la ville de Paris et les établissements publics de coopération intercommunale (hors

communautés de communes), qui peuvent se regrouper pour ce faire dans le cadre d'un syndicat mixte.

Par ailleurs, les décisions prises par les autorités en charge de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Île-de-France doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan de mobilité (art. L.1214-11 du code des transports).

Les modalités de déclinaison, en Île-de-France, du plan de mobilité par les plans locaux de mobilité sont explicitées dans le *chapitre 5. Mise en œuvre*.

1.2 Le contexte institutionnel

1.2.1 Les compétences relatives à la mobilité dévolues à Île-de-France Mobilités

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) a introduit la notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) dont les compétences ont été progressivement élargies jusqu'à la LOM du 24 décembre 2019 qui a redéfini les contours de la compétence mobilité, notamment en Île-de-France.

En Île-de-France, l'organisation de la mobilité est spécifique dès lors qu'Île-de-France Mobilités, dénommée ainsi depuis la LOM, est l'autorité organisatrice unique sur tout le territoire francilien. Les compétences dévolues à Île-de-France Mobilités évoluent autour de six services de mobilité dont l'organisation lui est confiée (article L1241-1 du code des transports) : services réguliers de transport public de personnes, services de transport public de personnes à la demande, services de transport scolaire, services relatifs aux mobilités actives, services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur, services de mobilité solidaire.

Des compétences facultatives peuvent également être exercées par Île-de-France Mobilités : service de conseil et

d'accompagnement à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, service de conseil en mobilité destiné aux employeurs, services de transport de marchandises et de logistique urbaine en cas de carence de l'initiative privée.

Il est toutefois possible à Île-de-France Mobilités de déléguer tout ou partie de ses attributions mentionnées aux I et II de l'article L. 1241-1 du code des transports, à l'exception de la politique tarifaire, à des collectivités territoriales ou à leurs groupements (article L.1241-3 du code des transports).

Île-de-France Mobilités assure également la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. C'est à ce titre qu'elle élabore notamment le plan de mobilité pour la région Île-de-France, dont le périmètre excède largement l'organisation des services de mobilité confiés à Île-de-France Mobilités.

1.2.2 Les principales compétences ayant un lien avec la mobilité dévolues aux autres acteurs

Les objectifs définis à l'article L1214-2 du code des transports pour le plan de mobilité d'Île-de-France concernent de nombreuses compétences ayant trait à la mobilité :

aménagement et gestion de la voirie, organisation du stationnement sur voirie, etc.

Ces compétences relèvent de nombreux acteurs en Île-de-France, notamment des services de l'État, de la Région, des Départements, des EPCI et des Communes.

En Île-de-France, la mise en œuvre plan de mobilité repose donc sur l'articulation et la coordination de leurs différentes interventions.

La vocation du présent chapitre n'est pas de constituer un guide exhaustif, mais simplement de fournir un éclairage sur la répartition des principales compétences.

L'aménagement et l'entretien de la voirie

La réalisation des projets de mobilité et la performance des services de mobilité déployés sont largement tributaires des décisions prises par les différents gestionnaires de voirie.

La compétence en matière de voirie est distribuée selon la nature des voies :

- à l'État : autoroutes et routes nationales non transférées,
- au Département : ex-routes nationales transférées et routes départementales,
- à l'EPCI, soit à titre obligatoire, soit à titre optionnel ou facultatif par délégation des Communes : voirie d'intérêt communautaire,

- à la Commune : voirie communale.

La création, l'aménagement et l'entretien de la voirie sont normalement du ressort de chaque gestionnaire de voirie. Toutefois, en agglomération, l'entretien peut être partagé entre plusieurs acteurs, en fonction des éléments de la voie : chaussée, trottoirs, aménagements spécifiques de chaussée, espaces dédiés au stationnement, etc. Ces interventions sur la voirie recouvrent également l'aménagement de pistes cyclables ou de sites propres pour les transports collectifs par exemple.

La police de la circulation

Au-delà de la gestion de la voirie, de nombreuses décisions se rapportant à son usage relèvent du pouvoir de police de la circulation. En agglomération, ce pouvoir incombe au maire sur l'ensemble des voies, quelle que soit leur domanialité, à l'exception des routes classées « à grande circulation ». C'est le cas par exemple de la définition des vitesses de circulation maximales autorisées ou des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules ou d'usages (zones à faibles émissions, zones à trafic limité).

Le stationnement

L'organisation du stationnement concerne plusieurs compétences.

Le stationnement sur voirie relève du pouvoir de police du maire, éventuellement délégué à l'EPCI ou à l'EPT. Celui-ci est compétent pour définir la durée, les usages prioritaires,

l'instauration ou non d'une redevance et le niveau de la redevance concernée.

La création, l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement au niveau local relèvent de la compétence des Communes ou des EPCI pour les parcs d'intérêt communautaire : communautés urbaines à titre obligatoire, communautés d'agglomération à titre optionnel et communautés de communes à titre facultatif. En outre, Île-de-France Mobilités est compétente pour créer et exploiter des parcs de stationnement d'intérêt régional situés à l'extérieur de Paris, à proximité immédiate d'une station de transport de personnes.

Enfin, les normes de stationnement dans les constructions neuves sont définies dans les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)), qui relèvent soit des Communes soit des EPCI ou EPT.

1.2.3 Une carte intercommunale stabilisée, des EPCI aux compétences renforcées en matière de mobilité

La carte intercommunale de l'Île-de-France est stabilisée depuis le 1^{er} janvier 2020 avec 63 EPCI de tailles et de compétences diverses : la Métropole du Grand Paris (MGP), onze établissements publics territoriaux (EPT), une communauté urbaine, vingt communautés d'agglomération et trente communautés de communes.

Les EPCI disposent de compétences renforcées en matière de planification :

- Les EPT et la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise ont l'obligation d'élaborer un plan local d'urbanisme intercommunal. Sept autres Communautés d'agglomération ou de communes se sont également dotées de cette compétence.
- L'obligation d'élaborer un plan climat air-énergie territorial (PCAET) a été généralisée en 2019 à tous les EPCI de plus de 20 000 habitants, soit la quasi-totalité des EPCI franciliens.
- L'élaboration d'un plan local de mobilité est désormais obligatoire pour tous les EPCI franciliens hors Communautés de communes (EPT, Communauté urbaine, Communautés d'agglomération) et pour la Ville de Paris, soit trente-trois collectivités en tout.

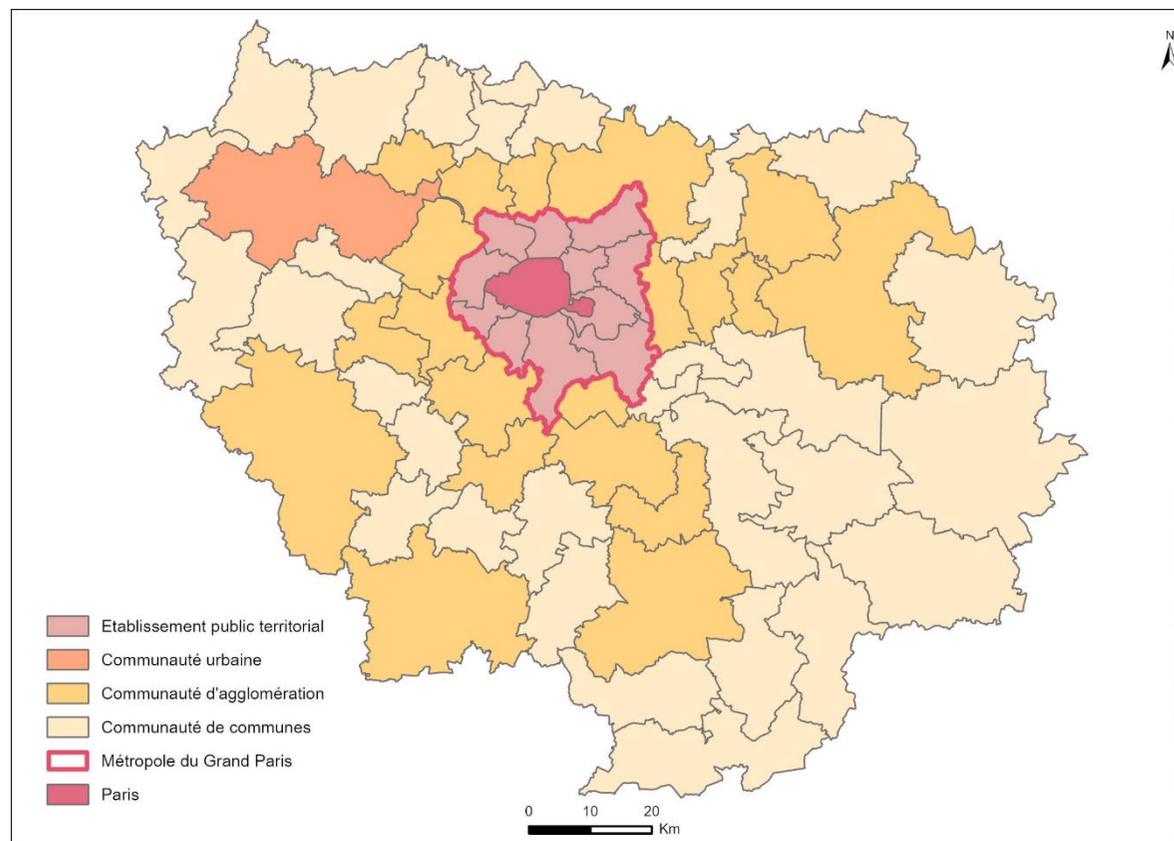
Le renforcement des intercommunalités leur a permis de prendre de nouvelles compétences ou d'en renforcer l'exercice. La majorité des EPCI disposent ainsi de la compétence voirie, principalement pour la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie communautaire et, parmi les communautés d'agglomération surtout, pour l'aménagement et la gestion de parcs de stationnement.

L'intervention des EPCI en lien avec la mobilité s'inscrit également dans le cadre de la mise en œuvre de la compétence relative à l'aménagement de l'espace et plus spécifiquement l'organisation de la mobilité, en particulier pour la mise en place d'un service de transport à la demande (délégation d'Île-de-

France Mobilités), surtout parmi les communautés de communes.

La Métropole du Grand Paris exerce quant à elle la compétence de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique cadre de vie, qui inclut notamment la lutte pour la qualité de l'air. C'est à ce titre qu'elle coordonne notamment la mise en place de la Zone à faibles émissions métropolitaine ou intervient pour soutenir des projets de déploiement de bornes de recharge ou d'infrastructures cyclables.

L'intercommunalité en Île-de-France (Situation au 1^{er} janvier 2023)



1.3 La révision du PDUIF 2010-2020 et l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030

1.3.1 L'évaluation du PDUIF 2010-2020

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010 – 2020 et sa Feuille de route 2017 – 2020 ont défini le cadre des politiques de mobilités franciliennes pour la décennie qui vient de s'écouler. L'évaluation du PDUIF 2010-2020, pilotée par Île-de-France Mobilités en 2021, a fait l'objet d'un rapport d'évaluation comportant deux volets, disponibles sur le site d'Île-de-France Mobilités :

- une synthèse résumant l'évolution du contexte de la mobilité depuis 2010, l'atteinte des objectifs globaux du PDUIF, le bilan de la mise en œuvre des actions et les enseignements transversaux ;
- un document présentant l'évaluation détaillée de la mise en œuvre des actions selon les thématiques du PDUIF.

Le bilan du PDUIF témoigne de l'engagement de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France et démontre une trajectoire d'évolution des modes de déplacements en phase avec les objectifs.

A fin 2021, les deux-tiers des actions du PDUIF 2010-2020 et de sa Feuille de route 2017-2020 étaient bien engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont

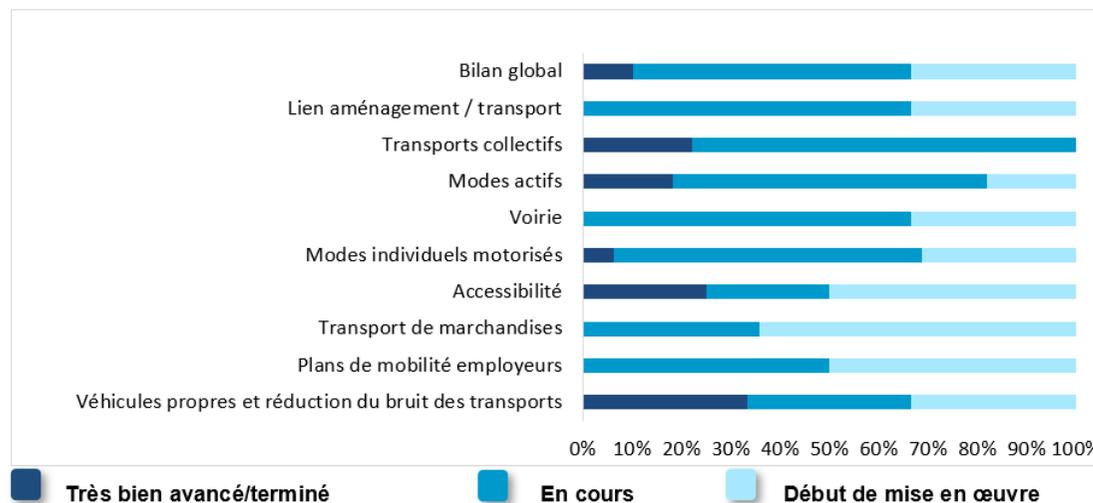
concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent, en particulier, la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Ces actions ne sont pas toujours les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et elles font peur par leur ampleur.

L'atteinte des objectifs de mobilité fixés dans le PDUIF 2010-2020 a été perturbée par la crise sanitaire. Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements suivait les tendances fixées par

le PDUIF avec une diminution de l'usage des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs. La crise sanitaire est venue bouleverser cette tendance : seuls les modes actifs, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte où le nombre global de déplacements quotidiens est tombé en deçà de son niveau de 2010.

Concernant les objectifs environnementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la situation s'est améliorée mais pas encore suffisamment. Il en est de même pour les objectifs de sécurité routière.

AVANCEMENT DES ACTIONS SELON LES THEMATIQUES



1.3.2 La mise en révision du PDUIF 2010-2020

Faisant suite à l'évaluation du PDUIF 2010-2020, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a décidé le 25 mai 2022 la mise en révision du plan. Plusieurs raisons l'y ont conduit :

- Certaines actions du PDUIF, qui avaient explicitement pour horizon l'année 2020, ont été mises en œuvre et doivent donc être renouvelées ;
- Le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014 : contexte démographique, évolutions institutionnelles, émergence de nouvelles solutions de mobilité, renforcement des enjeux en matière d'environnement et de santé liés aux mobilités, impacts de la crise sanitaire sur la mobilité quotidienne ;
- Les principaux documents de planification en matière d'aménagement et d'environnement avec lesquels le PDUIF devait être compatible ou cohérent (SDRIF, PPA et SRCAE) ont été mis en révision en 2021 et 2022.

La mise en révision du PDUIF 2010-2020 s'est donc avérée indispensable pour adapter ses ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France. Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en a ainsi décidé et s'est fixé un mandat en vue de l'élaboration du plan de mobilité de la région Île-de-France pour la

décennie 2020-2030, intitulé **Plan des mobilités en Île-de-France 2030**.

1.3.3 Une démarche partenariale, une double approche territoriale et thématique

Le calendrier d'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 a été construit en interaction avec les procédures de révision des autres documents de planification avec lesquels il doit être compatible, en particulier le SDRIF-E. Les travaux d'élaboration se sont déroulés sous l'égide d'Île-de-France Mobilités de l'automne 2022 à l'automne 2023. Ils ont été structurés en deux grandes phases :

- d'octobre 2022 à avril 2023 : sur la base de l'évaluation du PDUIF conduite en 2021 et des orientations pour la révision, identification des grands enjeux et des pistes d'actions permettant d'y répondre ;
- de mai à octobre 2023 : définition des objectifs du plan, élaboration du plan d'action constituant le cœur du Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

Ces travaux se sont appuyés sur une démarche fortement partenariale, permettant d'intégrer les retours d'expérience et les propositions des différents acteurs et parties prenantes de la mobilité francilienne.

Des ateliers de travail avec les EPCI et les Départements, centrés sur les enjeux territoriaux

Les enjeux de mobilité diffèrent entre le cœur dense de la région, les pôles de grande couronne, et les territoires périurbains ou ruraux. La prise en compte de la variété des contextes, des enjeux, et des responsabilités en matière de mobilité a donc été placée au cœur de l'élaboration du Plan des mobilités.

Trois ateliers de travail collaboratifs ont été constitués en regroupant les EPCI et les Départements partageant des problématiques territoriales proches :

- Ville de Paris, Départements de petite couronne, Métropole du Grand Paris, Etablissements publics territoriaux (EPT) ;
- Communautés d'agglomération, Communauté urbaine et Départements de grande couronne ;
- Communautés de communes et Départements de grande couronne.

Les représentants de la Région Île-de-France, de l'Etat (DRIEAT), de L'Institut Paris Region (IPR), et de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) ont aussi été associés à ces ateliers.

Ces trois ateliers se sont réunis chacun entre deux et quatre fois de novembre 2022 à mars 2023 pour partager les enjeux et identifier des pistes d'actions sur les thématiques suivantes :

- changer la voiture et son usage ;
- les marchandises et la logistique ;

- poursuivre le développement de transports collectifs attractifs ;
- favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité.

Les participants à ces ateliers ont été réunis à nouveau entre mai et juillet 2023, afin d'échanger sur les projets de fiches actions, puis sur le rôle des plans locaux de mobilité, le pilotage de la mise œuvre du plan de mobilité régional et le dispositif de suivi.

Des ateliers thématiques associant de nombreuses parties prenantes de la mobilité francilienne

Les travaux d'élaboration du Plan des mobilités se sont aussi appuyés sur plusieurs séries d'ateliers et d'entretiens permettant d'élargir le spectre des parties prenantes consultées :

- Trois ateliers avec les associations d'usagers ont permis à celles-ci d'exprimer leurs attentes vis-à-vis du plan : le premier avec les associations de piétons et de cyclistes ; le deuxième avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite ; le troisième avec les associations d'usagers des transports collectifs ;
- Un atelier avec les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif ;
- Un atelier sur les infrastructures routières avec l'Etat, les Départements, la Ville de Paris, la Région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris ;

- Un atelier sur les politiques de mobilité solidaire avec la Région Île-de-France, les Départements, la Ville de Paris, les services de l'Etat (la Préfecture, la DRIEETS), Pôle emploi, L'Institut Paris Region et l'association Wimoov ;
- Un atelier avec les conseillers en mobilité auprès des entreprises et les organismes partenaires du réseau Pro'Mobilité ;
- Des entretiens bilatéraux avec les acteurs du transport de marchandises et un atelier avec les gestionnaires d'infrastructures fluviales, portuaires et ferroviaires de transport de marchandises ;
- Un entretien avec la Chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France ;
- Des entretiens bilatéraux avec les acteurs de la mobilité électrique et GNV et avec ceux du véhicule autonome.

Ce sont ainsi environ 250 participants représentant plus de 120 organismes qui ont pu contribuer à la réflexion.

Un questionnaire en ligne pour cibler les actions prioritaires

Afin de recueillir les attentes du plus grand nombre d'acteurs de la mobilité francilienne sur les enjeux et les actions prioritaires du futur Plan des mobilités, Île-de-France Mobilités a souhaité recourir à un questionnaire en ligne entre mi-janvier et début mars 2023. Ce questionnaire a été adressé aux acteurs suivants :

- 1 357 collectivités : Départements, EPCI, toutes les Communes d'Île-de-France ;
- 110 acteurs économiques et associatifs : membres du Comité des partenaires de la mobilité en Île-de-France, chambres consulaires départementales et régionale, associations d'entreprises, organismes représentatifs des chargeurs, des opérateurs de la logistique, et du transport de marchandises, associations d'usagers des transports collectifs, du vélo, de la marche, de personnes à mobilité réduite, associations environnementales ;
- 18 gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports collectifs et de services de mobilité.

Près de trois cents collectivités locales, une trentaine d'acteurs économiques et associatifs ainsi que les principaux opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructure ont ainsi apporté leur contribution.

Un séminaire rassemblant les élus franciliens

La phase de concertation s'est achevée par la tenue d'un séminaire de travail à destination des élus franciliens, qui s'est tenu le 13 juin 2023 avec l'objectif d'éclairer les sujets en débat et d'échanger autour des modalités d'action locale.

Il a été conçu autour de deux thématiques concernant l'action locale, en lien avec les préoccupations et priorités exprimées par les acteurs de la mobilité au travers du questionnaire en ligne :

- le partage multimodal de la voirie en faveur des mobilités partagées et des mobilités actives ;
- l'attractivité des transports collectifs via une action locale complémentaire de l'action d'Île-de-France Mobilités.

Ce séminaire a permis d'initier une dynamique de réflexion et de travail en commun entre les principaux acteurs de la mise en œuvre du Plan des mobilités, dynamique qui a vocation à se poursuivre pendant toute la durée de vie du plan.

1.3.4 L'évaluation environnementale

En application de l'article R122-17 du code de l'environnement, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 doit faire l'objet, préalablement à son adoption, d'une évaluation environnementale dite « Évaluation Environnementale Stratégique » régie par la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et par le code de l'environnement (articles L122-1 et suivants).

La démarche d'évaluation environnementale a été menée de façon continue et en interaction avec les travaux d'élaboration du Plan des mobilités dès leur initialisation. Elle a débuté par l'établissement de l'état initial de l'environnement en Île-de-France, qui s'est fortement appuyé sur le travail réalisé par l'Institut Paris Region pour l'évaluation environnementale du SDRIF-E.

Le processus itératif a permis de mettre en évidence, le plus en amont possible, les enjeux environnementaux associés aux mobilités en Île-de-France et les impacts potentiels du plan sur l'environnement et la santé publique. Une fois les objectifs et le plan d'action définis, l'analyse des incidences environnementales, menée de façon matricielle en croisant chaque action avec les enjeux environnementaux hiérarchisés, a permis de définir des mesures complémentaires directement intégrées au plan d'action pour en réduire les incidences négatives et en améliorer les incidences positives. D'autres mesures dites « ERC » pour éviter les incidences environnementales négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées ou compenser celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites sont intégrées dans le rapport environnemental et signalées dans le Plan des mobilités par une pastille « ERC ».

Pour garantir la qualité de l'évaluation environnementale, un comité scientifique environnemental a réuni sous l'égide d'Île-de-France Mobilités les organismes régionaux experts des thématiques environnementales entrant en interaction avec le système de mobilités : qualité de l'air (Airparif), énergie et climat (Agence régionale de l'énergie et du climat), bruit (Bruitparif), biodiversité et espaces naturels (Agence régionale de la biodiversité, Île-de-France Nature), santé publique (Observatoire régional de la santé). Les acteurs impliqués dans la compréhension et la gestion de l'environnement dans son ensemble ont également été conviés (Institut Paris Region,

ADEME Île-de-France, Région Île-de-France, DRIEAT).

L'évaluation environnementale stratégique a conduit à la rédaction d'un rapport environnemental annexé au plan qui présente les étapes de la démarche d'évaluation, l'état initial de l'environnement en Île-de-France au regard des enjeux de mobilité, la justification des choix d'objectifs et d'actions au regard des enjeux environnementaux, les incidences notables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement, et les indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du plan sur l'environnement.

2 ENJEUX

2.1. Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens.....	52
2.1.1. Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens	52
2.1.2. Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens.....	58
2.2. Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux.....	60
2.2.1. Accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique	60
2.2.2. Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires	65
2.3. Assurer le droit à la mobilité pour tous.....	66
2.3.1. Améliorer l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite	66
2.3.2. Améliorer l'accès à la mobilité des personnes en difficulté sociale	68
2.4. Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables	70
2.4.1. La mobilité touristique en Île-de-France	70
2.4.2. Répondre aux besoins de mobilité des touristes tout en limitant les impacts négatifs	71
2.5. Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux	72
2.5.1. Une logistique largement routière, dont l'étalement géographique se poursuit.....	72
2.5.2. Réorganiser l'armature logistique francilienne vers plus de sobriété.....	73
2.6. Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie.....	75
2.6.1. Cinq enjeux majeurs à traiter en priorité	75
2.6.2. Cinq enjeux importants nécessitant une vigilance accrue	78
2.7. Améliorer la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité	80
2.7.1. Renforcer la cohérence des politiques de mobilité entre elles et avec les autres planifications	80
2.7.2. Rechercher l'efficacité pour le financement du système de mobilité	81

Le Plan des mobilités en Île-de-France doit permettre de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens (enjeux exposés dans les paragraphes 2.1 à 2.5), tout en préservant l'environnement et la santé (2.6) et en assurant la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité (2.7).

2.1. Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens

2.1.1. Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens

La population francilienne connaît une dynamique positive mais elle vieillit

Avec 12,3 millions d'habitants en 2020, l'Île-de-France représente 18 % de la population française et progresse au même rythme que celle-ci. Cette croissance est aujourd'hui portée par la petite couronne et la grande couronne qui ont toutes deux accueilli 6 % d'habitants supplémentaires entre 2010 et 2020, avec une dynamique plus marquée en Seine-Saint-Denis. A l'inverse, Paris a perdu 4 % de ses habitants sur la même période.

La population francilienne augmente du fait d'un solde naturel positif extrêmement élevé en comparaison des autres régions (23 % des naissances françaises en 2020, représentant 95 % de l'excédent naturel national). Cette fécondité a néanmoins tendance à diminuer.

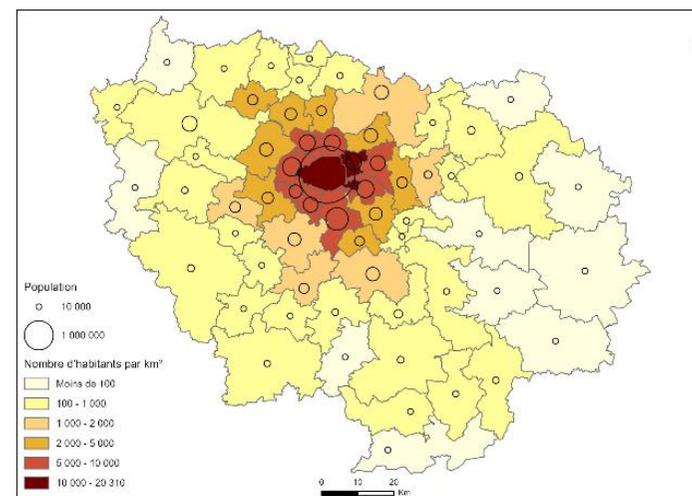
A contrario, le solde migratoire est globalement négatif : si le solde est positif à l'international, le déficit avec le reste de la France se creuse car les arrivées nettes permanentes de jeunes adultes ne compensent pas les départs de retraités et de familles avec enfants.

Le dynamisme de l'Île-de-France est porté par sa jeunesse. Le nombre d'enfants en âge scolaire a ainsi augmenté de 3 % depuis 2010. Cette tendance ralentit toutefois avec la baisse récente du taux de fécondité.

Pour autant, la région est également confrontée au vieillissement de sa population. Si la part des moins de 20 ans est restée stable entre 2010 et 2020 (26 %), celle des plus de 60 ans a augmenté de 2,3 points pour atteindre 20 %. La classe d'âge des 60-74 ans est celle qui a le plus progressé (+21 %), suivie de celle des plus de 75 ans (+11 %). Elle est notamment portée par une espérance de vie plus élevée, malgré de fortes disparités territoriales liées au revenu.

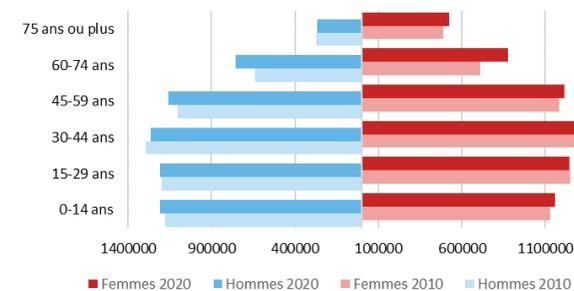
Les projections de population dans les années à venir reposent sur de nouvelles hypothèses retenues par l'Insee :

Population en Île-de-France en 2020



Source : Insee - Recensement de la population

Evolution de la pyramide des âges de la population francilienne (source : INSEE)



- une baisse continue du nombre moyen d'enfants par femme ;
- une espérance de vie qui progresse moins vite qu'auparavant ;
- un solde migratoire international qui augmente et sa localisation en Île-de-France qui s'accélère ;
- un solde migratoire avec les autres régions de France qui continue de se dégrader.

Dans les prochaines années, la population francilienne va donc connaître un ralentissement de sa croissance et une accélération de son vieillissement, même si elle restera jeune par rapport au reste de la population française.

Une économie francilienne fortement tertiaisée avec une polarisation de l'emploi dans le cœur de la région

La décennie écoulée a connu une concentration accrue des emplois au cœur de la région. Entre 2010 et 2020, le nombre d'emplois a ainsi augmenté de 3 % à Paris et de 4 % en petite couronne, alors qu'il est demeuré plutôt stable (+1 %) dans les territoires de grande couronne.

En 2020, l'Île-de-France générait 31 % du produit intérieur brut de la France, une part relativement stable, et concentrait 36 % des emplois de cadres. Dans un contexte de croissance du nombre total d'emplois de 3 % en dix ans, la hausse des emplois de catégories socio-professionnelles supérieures s'est portée à 8 % et celle des emplois de cadres à 14 %. Paris et les Hauts-de-Seine continuent à accueillir la plus grande part de ces emplois : 1,8 million pour les catégories socio-

professionnelles supérieures dont 1,1 million de cadres.

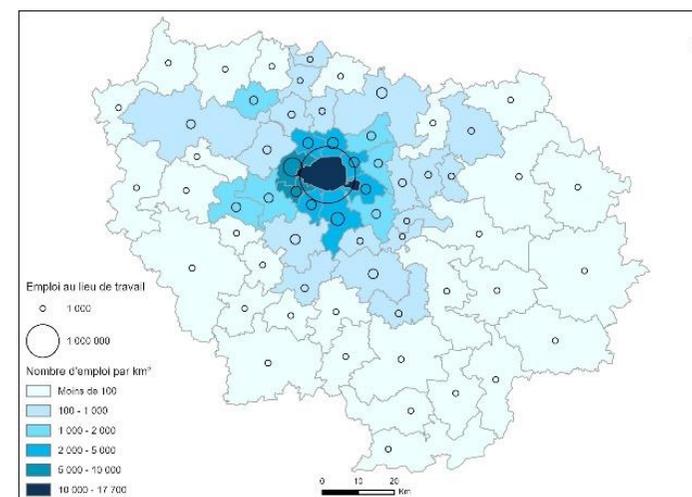
La crise sanitaire a profondément affecté l'économie francilienne à plusieurs égards. D'une part, elle a bouleversé le marché de l'emploi dans une région dont les spécificités de l'activité économique se sont avérées être des faiblesses en temps de restriction des déplacements (culture, tourisme, loisirs, automobile, aéronautique...).

D'autre part, l'intensification du télétravail a réinterrogé les modèles traditionnels du foncier tertiaire et par conséquent de la localisation des bureaux. Le recentrage des activités au centre de la région sur des surfaces plus contraintes freine le développement des bureaux en grande couronne et interroge sur le remplissage des grandes zones d'emplois tertiaires. Le télétravail et les outils de connexion à distance ont aussi modifié l'organisation des salons, séminaires et congrès, dont l'Île-de-France était l'une des principales régions d'accueil en Europe.

Un accès à l'emploi inégal

L'Île-de-France a un marché de l'emploi riche et relativement résilient bien qu'en première ligne des crises économiques ou sanitaires. Le chômage y est plus faible qu'ailleurs en France. Le niveau de qualification y est élevé et accompagne la tertiarisation de l'emploi.

Emploi en Île-de-France en 2020



Source : Insee – Recensement de la population

Malgré la croissance de l'emploi à l'échelle régionale, la cohérence entre la localisation des emplois, la localisation des actifs et les profils sociaux des candidats à l'emploi n'est pas toujours bonne. L'appariement du marché du travail se fait donc à l'échelle régionale et non à l'échelle des territoires. Ce phénomène est renforcé par la tension portée sur le marché du logement. Cela crée des navettes domicile-travail présentant de grandes disparités géographiques. Les cadres ont été les premiers bénéficiaires de la polarisation des emplois tertiaires grâce à la centralité de leur résidence et à une localisation des emplois au cœur de l'agglomération parisienne. Au contraire, les autres catégories socio-professionnelles ont vu leur distance domicile-travail augmenter.

Dans les années futures, l'amélioration de l'accessibilité à l'emploi avec le développement de l'offre de transports collectifs, notamment en petite couronne, favorisera la redistribution des emplois au sein des départements. Néanmoins, la volatilité du marché de l'emploi fortement dépendant du contexte macroéconomique résulte de phénomènes complexes et doit être appréhendé avec précaution.

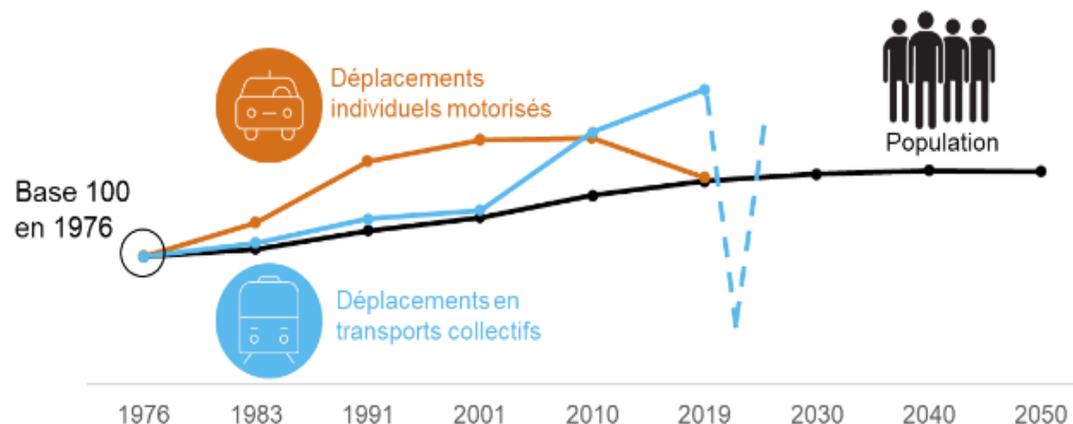
Des évolutions de la mobilité des Franciliens qui s'observent sur le long terme

Jusqu'à la fin des années 90, la voiture connaît une croissance significative notamment portée par l'accès des femmes à l'automobile. Les transports collectifs connaissent une croissance modérée sous l'effet de la croissance démographique.

A partir des années 2000, un changement radical de paradigme s'opère avec une croissance forte des transports collectifs qui répond au fort développement de l'offre et à l'amélioration de la qualité de service en plus de l'effet démographique. Cela se fait au détriment de la voiture dont l'attractivité diminue du fait de politiques plus contraignantes sur son utilisation. L'urbanisation et la tertiarisation des emplois dans des pôles attractifs et accessibles en transports collectifs participent également à ce phénomène.

En 2020, la crise sanitaire a entraîné une forte baisse de la mobilité, ainsi que des changements de comportements qui tendent à se pérenniser : recours au télétravail et développement des modes actifs.

Evolution de la population et du nombre de déplacements motorisés par rapport à 1976 (source : EGT-OMNIL, INSEE)



Dans le futur, la croissance démographique va décélérer et le vieillissement de la population s'accroître. La croissance des transports collectifs sera en conséquence moindre que celle observée sur la précédente décennie.

Un volume quotidien de déplacements important, néanmoins affecté par le contexte démographique et la crise sanitaire

L'évolution de l'usage des modes de déplacements n'est que pour partie liée aux politiques de mobilité mises en œuvre car elle est indissociable de l'évolution des comportements, indépendamment de l'offre de mobilité : évolutions socio-démographiques, évolutions des modes de vie, etc.

L'analyse de la mobilité observée avant la crise sanitaire en 2019/2020, année de référence du Plan des mobilités en Île-de-France, est

nécessaire pour appréhender les enjeux pour la décennie à venir. La compréhension des mécanismes de changement ayant eu lieu pendant la crise sanitaire l'est tout autant.

L'analyse de l'évolution de la mobilité présentée ici distingue ainsi l'évolution de 2010 jusqu'à 2019 et la situation à l'automne 2021, période de crise sanitaire pendant laquelle les restrictions étaient les plus limitées.

La mobilité fin 2021 ne peut toutefois être considérée comme la nouvelle situation de référence post crise sanitaire, les comportements n'ayant pas encore retrouvé à l'époque une complète stabilité. La mobilité qui a découlé de la crise sanitaire est mesurée depuis 2023 en continu via l'Enquête Globale Transport. Les premiers résultats seront connus en 2024 puis mis à jour annuellement.

L'analyse est fondée sur les données suivantes :

- Les résultats de l'Enquête Globale Transport de 2010 (EGT 2010 - Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEAT) ;
- Les résultats de l'Enquête Globale Transport réalisée entre janvier 2018 et mars 2020 (EGT 2019 - Île-de-France Mobilités - OMNIL-DRIEAT) référence pour les objectifs du Plan des Mobilités en Île-de-France ;
- Les résultats de l'enquête sur la mobilité au temps de la Covid-19 (automne 2021 - Île-de-France Mobilités) réalisée du 6 septembre au 18 novembre 2021.

Nota : Les résultats présentés dans l'ensemble du rapport correspondent aux jours ouvrables, hors périodes de vacances scolaires et mouvements sociaux dans les transports collectifs. On se reportera au site www.omnil.fr pour les caractéristiques méthodologiques de ces enquêtes, plus d'analyses et les résultats au long de la crise sanitaire.

Avant la crise sanitaire, chaque jour, un Francilien réalisait en moyenne 3,7 déplacements, parcourait 17 kilomètres, et passait 1h29 à se déplacer. Ces valeurs étaient restées relativement stables entre 2010 et 2019.

Le budget temps moyen était identique selon le lieu de résidence. Toutefois, pour les habitants de grande couronne, le budget temps des actifs venant travailler dans le cœur de l'Île-de-France, extrêmement long, était compensé par

celui des habitants restant dans leur bassin de vie.

Les distances parcourues par les Parisiens étaient les plus faibles (environ 11 km par jour), celles des habitants de grande couronne les plus longues (environ 22 km).

Avec la crise sanitaire, la part des Franciliens ne se déplaçant pas un jour donné, est passée de 7 % (EGT 2019) à 9 % (automne 2021), tout particulièrement pour les actifs et les étudiants.

Dans le même temps, la mobilité s'est pour partie recentrée autour du domicile conduisant à des budgets temps moyens réduits d'environ 10 minutes par jour.

Sous l'effet de la croissance démographique, les déplacements réalisés par les Franciliens avaient augmenté, avant la crise sanitaire, de 2 %, passant de 41,1 millions par jour en 2010 à 41,8 millions en 2019. Avec 40,2 millions de déplacements par jour à l'automne 2021, la mobilité globale a diminué.

Un essor des motifs de déplacements d'ordre personnel avant la crise, impact du télétravail depuis

Avant la crise sanitaire, l'évolution des motifs de déplacements était marquée par :

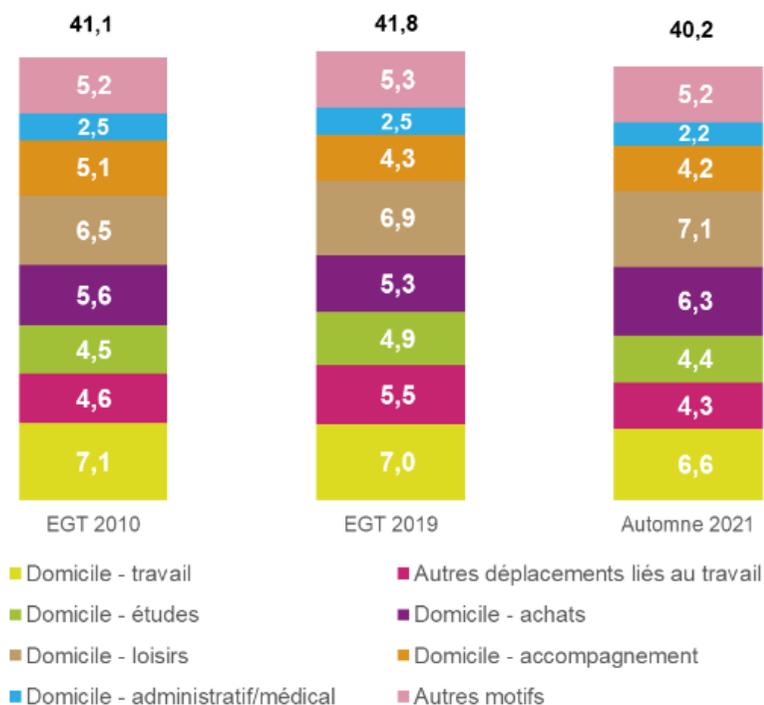
- une relative stabilité du nombre de déplacements domicile-travail même si la distance de ces déplacements avait tendance à augmenter ;
- une croissance des déplacements travail - autres motifs liée à l'augmentation des déplacements pour la pause-déjeuner et des déplacements pour loisirs ou achats avant le retour au domicile le soir ;
- une croissance des déplacements pour les études sous l'effet de la croissance du nombre d'enfants en âge scolaire ;
- une diminution des déplacements domicile - achats résultant sans doute d'évolutions contraires : des achats du quotidien réalisés à une fréquence supérieure dans des enseignes plus petites, moins d'achats occasionnels compte tenu du développement du e-commerce, des achats réalisés à la sortie du travail ;
- une augmentation des déplacements pour les loisirs qui s'expliquait notamment par le développement de ces motifs chez les babyboomers ayant atteint l'âge de la retraite.

Depuis la crise sanitaire :

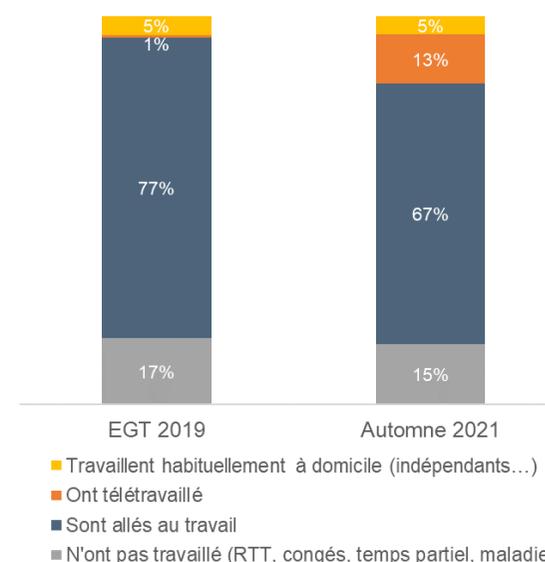
- le télétravail s'est fortement développé sur la quasi-totalité des catégories socio-professionnelles mais de manière plus appuyée pour les cadres ;
- conséquence de l'essor du télétravail et de la visioconférence, la mobilité en lien avec le travail a fortement diminué, en particulier pour les déplacements travail - autres motifs (diminution des réunions professionnelles et des pauses déjeuner au lieu de travail) ;

- les déplacements domicile – achats sont les seuls qui ont augmenté, les achats du quotidien étant devenus une occasion de sortie pour les actifs en télétravail ;
- les autres motifs d'ordre personnel ont fortement diminué. A cet égard, il n'est pas aisé de déterminer s'il s'agit d'un effet d'évitement temporaire en lien avec le contexte sanitaire ou bien d'une évolution plus profonde des comportements.

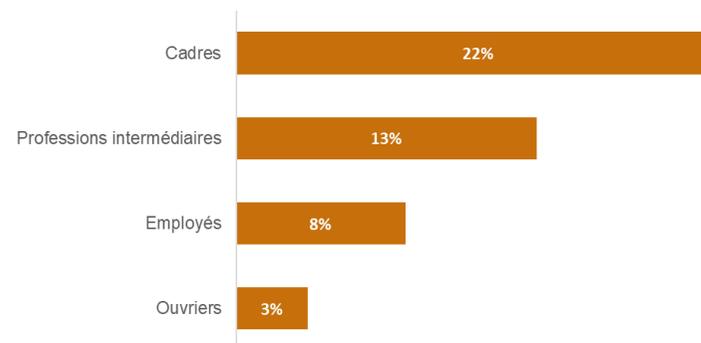
Déplacements quotidiens par motif (en millions)



Evolution d'actifs en télétravail un jour donné



Part des actifs en télétravail selon les catégories socio-professionnelles (automne 2021)



En 2023, les niveaux de télétravail sont toujours en évolution, à la baisse ou à la hausse selon les secteurs d'activités. Les enseignements de l'automne 2021 sont néanmoins toujours d'actualité : le télétravail s'est fortement développé sur la quasi-totalité des catégories socio-professionnelles mais de manière plus appuyée pour les cadres.

Source : Île-de-France Mobilités

Une trajectoire d'évolution des modes de déplacements fortement impactée par la crise sanitaire

Depuis 2010 et jusqu'à la crise sanitaire :

- avec 9,1 millions de déplacements en jour ouvrable, l'usage des transports collectifs était en croissance de 10 % et leur part modale augmentait ;
- les déplacements en voiture diminuaient de 9 % sur l'ensemble de l'Île-de-France et voyaient ainsi leur part modale diminuer ; les déplacements en deux-roues motorisés baissaient fortement ;
- les déplacements en modes actifs étaient en croissance de 7 % pour les déplacements à pied et de 29 % pour les déplacements à vélo, avec, pour ces derniers, un taux de recours décroissant à mesure de l'éloignement à l'hypercentre de la région.
- de nouvelles mobilités émergeaient, avec l'apparition de volumes, certes faibles mais tout de même détectables, de déplacements en VTC et taxis, ainsi qu'en trottinettes.

A l'automne 2021 :

- la marche reste plébiscitée et gagne en part modale, pour un usage centré sur les déplacements de proximité (loisirs, achats, école ou pauses déjeuner) en partie développés sous l'essor du télétravail, par les enfants, les seniors et les femme ;
- l'usage du vélo continue d'augmenter, principalement à Paris et en petite couronne,

par des cyclistes qui restent majoritairement des hommes, des cadres ou des scolaires ;

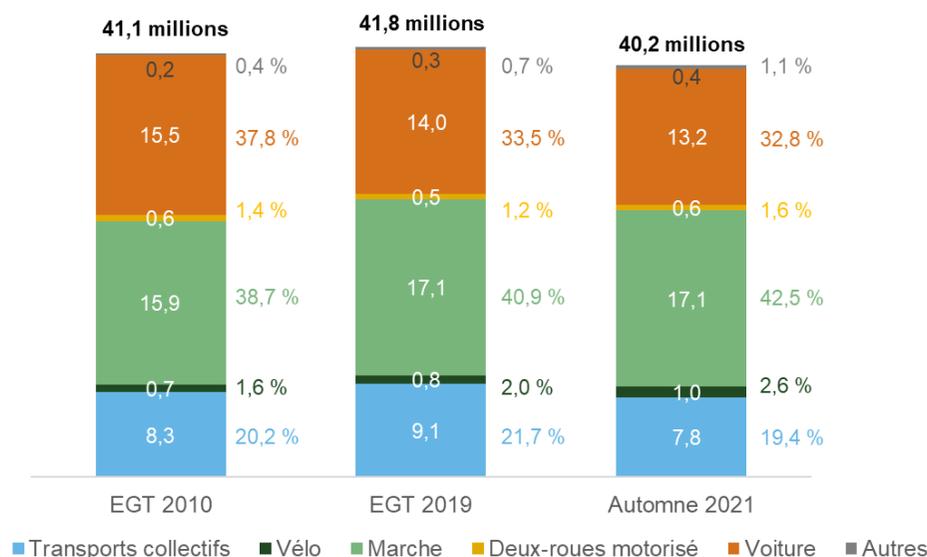
- les transports collectifs sont le mode le plus touché par la crise sanitaire avec une baisse de près de 15 % sur les déplacements quotidiens ;
- la voiture l'est également mais dans une moindre mesure avec une baisse de près de 6 %, principalement pour les déplacements en grande couronne.

Ces évolutions de l'usage des modes sont à relier en premier lieu à celles des motifs de déplacements. Les modes motorisés utilisés pour les déplacements les plus longs, liés au travail, sont ainsi moins utilisés. Les modes de

proximité résistent mieux en lien avec l'essor du télétravail, le maintien des activités de loisir, la croissance des déplacements domicile-achats, ainsi que le recentrage des activités autour du domicile.

Le report entre modes de déplacements explique également une partie de ces évolutions mais dans une moindre mesure. Ainsi, l'essor du vélo à Paris et entre Paris et la petite couronne s'est fait au détriment des transports collectifs.

Déplacements quotidiens par mode, en nombre (millions) et en part modale (%)



Source : Île-de-France Mobilités

2.1.2. Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens

Reconquérir et développer la fréquentation des transports collectifs grâce à un choc d'offre et un gain de qualité de service

Entre 2010 et 2019, le nombre de déplacements quotidiens des Franciliens est passé de 41,1 millions à 41,8 millions, soit une croissance de 2 %. Cela résulte de l'effet de la croissance démographique et économique de l'Île-de-France, en partie contrebalancée par une légère baisse de la mobilité individuelle qui a d'ailleurs été observée dans la plupart des métropoles françaises.

A l'automne 2021, le nombre de déplacements quotidiens des Franciliens est inférieur à celui de 2010, à 40,2 millions.

Concernant les transports collectifs, la croissance de l'offre (+ 22 % pour l'offre commandée par Île-de-France Mobilités entre 2010 et 2019) a été plus importante que celle de la fréquentation (+ 12 % de fréquentation annuelle entre 2010 et 2019 et + 14 % en jour ouvrable hors vacances scolaires et mouvements sociaux).

La mise en service des grands projets d'infrastructures (tramways, prolongements de métro, en particulier celui de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen...) et le développement de l'offre bus (accroissement des fréquences, passage à des bus articulés sur les lignes les plus chargées) ont eu un impact majeur pour contenir la saturation. La rénovation de grands

pôles de correspondance a également permis la résolution de situations de congestion.

Toutefois, à la veille de la crise sanitaire, des situations de surcharge sont effectivement apparues ou se sont renforcées sur certaines lignes compte tenu de marges de manœuvre limitées aux heures de pointe.

A l'automne 2021, la fréquentation des transports collectifs atteignait en moyenne 80 % du niveau avant la crise sanitaire. Cette diminution était plus importante pour les lignes empruntées par les actifs des secteurs tertiaires et moins marquées sur les autres.

Le phénomène de saturation des lignes a donc été en partie freiné par la crise sanitaire. Dans le même temps, les aspirations des Franciliens ont évolué et les niveaux de congestion observés dans les transports collectifs avant la crise sanitaire ne sont plus acceptés.

- **L'achèvement au plus vite des projets d'infrastructures, au premier rang desquels les lignes du Grand Paris Express, est un impératif pour permettre un choc d'offre dans des territoires aujourd'hui desservis par une offre lourde uniquement radiale, et des gains de confort par désaturation sur le réseau existant. Conforter la qualité de service du réseau, qu'il s'agisse de mass transit ou de transport de surface, constitue également un enjeu de taille pour en renforcer l'attractivité.**

Optimiser l'usage de la voirie et le rendre plus durable

Avant la crise sanitaire, l'évolution du trafic sur les réseaux routiers était contrastée. Le trafic avait diminué dans le cœur de l'Île-de-France. Dans le même temps la capacité allouée à la voiture y avait été réduite par le développement des offres de transport alternatives (tramways, sites propres et aménagements en faveur des bus, aménagements cyclables, trottoirs élargis...) et par la diversification des usages de l'espace public, entraînant potentiellement des conflits entre modes. En grande couronne, le trafic routier avait plutôt eu tendance à croître. Enfin, les flux routiers liés aux livraisons et au transport de marchandises avaient sans doute augmenté, bien que les données manquent au niveau régional pour quantifier ces évolutions. Néanmoins, la croissance rapide du e-commerce dont les livraisons sont quasi entièrement réalisées en mode routier avait très probablement contribué à augmenter l'encombrement de la voirie. En conséquence, la congestion augmentait avant la crise sanitaire mais pour des raisons différentes selon les territoires.

A l'automne 2021, le trafic sur le réseau routier national (hors réseau concédé) a retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire voire l'a dépassé sur le réseau instrumenté.

- **Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité en mettant en œuvre des mesures d'exploitation et en développant une utilisation plus**

multimodale (voies réservées aux bus et au covoiturage). Pour la voirie urbaine, également contrainte en termes d'espace, il s'agit d'optimiser son usage et de permettre une meilleure cohabitation entre les modes, au profit des usages les plus durables : marche, vélo, bus.

Conforter la mobilité piétonne et généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et tous les Franciliens

Malgré une baisse de la mobilité globale avec la crise sanitaire, les déplacements en modes actifs ont augmenté. C'est particulièrement marqué pour les déplacements à vélo, qui ont également bénéficié d'une accélération des politiques en leur faveur en fin de décennie, mais qui sont réalisés essentiellement dans le cœur de l'agglomération et par certaines catégories (hommes, cadres, jeunes). La marche reste, quant à elle, le premier mode de déplacements des Franciliens.

- **En premier lieu, il s'agit de conforter la mobilité piétonne, en plaçant le piéton au cœur de toutes les politiques de mobilité. Concernant le vélo, l'enjeu est de conforter la dynamique enclenchée à l'issue de la crise sanitaire et de généraliser son usage à tous les territoires et à tous les Franciliens, en proposant des infrastructures sûres et adaptées et en promouvant son usage.**

Améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques

L'accès aux emplois et aux pôles économiques dépend de la performance des réseaux de transport mais également de la localisation respective des emplois et des lieux de résidence des actifs.

L'amélioration de la desserte en transports collectifs des pôles d'emplois est au cœur des mesures mises en œuvre par Île-de-France Mobilités depuis 2010. Ajustements de la desserte des lignes de RER et de train, grands projets d'infrastructures, création ou renforts de lignes de bus, développement important du réseau Noctilien, ont permis de mieux desservir les pôles d'emplois dans l'ensemble de l'Île-de-France et de faciliter l'accès aux emplois en horaires décalés.

Toutefois, l'évolution des navettes domicile – travail s'avère contrastée. La distance domicile-travail s'est légèrement accrue pour la quasi-totalité des catégories d'actifs. La tertiarisation de l'emploi et sa concentration majoritairement dans les secteurs bien desservis par les lignes de RER, train et métro ont d'ailleurs été des moteurs de la croissance de l'usage des transports collectifs depuis 2010. Depuis la crise sanitaire et le recours au télétravail par une partie des actifs, l'éloignement du domicile au lieu de travail pourrait s'accélérer.

- **L'enjeu du rééquilibrage régional entre habitat et emploi est crucial pour réduire les distances domicile-travail et doit s'accompagner d'une amélioration des conditions d'accès aux zones d'emplois**

et d'activité économique par une offre de transports collectifs adaptée.

Équilibrer les besoins de mobilité

Les évolutions de la société et la crise sanitaire ont des impacts sensibles sur la mobilité :

- les perspectives démographiques prévoient un vieillissement de la population, entraînant une évolution des déplacements vers un usage renforcé de la voiture et des transports collectifs en dehors des heures de pointe, ainsi qu'un essor des déplacements pour les services à la personne ;
 - la hausse des déplacements le week-end et en dehors des heures de pointe est également prégnante sur l'ensemble du territoire francilien ;
 - l'essor massif du télétravail depuis la crise sanitaire qui n'est pas réparti de manière homogène sur l'ensemble des jours de la semaine soulève un réel besoin d'adéquation avec l'offre de transport proposée.
- **La recherche d'un nouvel équilibre en réponse aux besoins de mobilité aux jours et aux heures de pointe est un enjeu essentiel (répartition du télétravail selon les jours de la semaine, lissage des heures de pointe, attractivité des transports en heure creuse...).**

2.2. Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux

2.2.1. Accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique

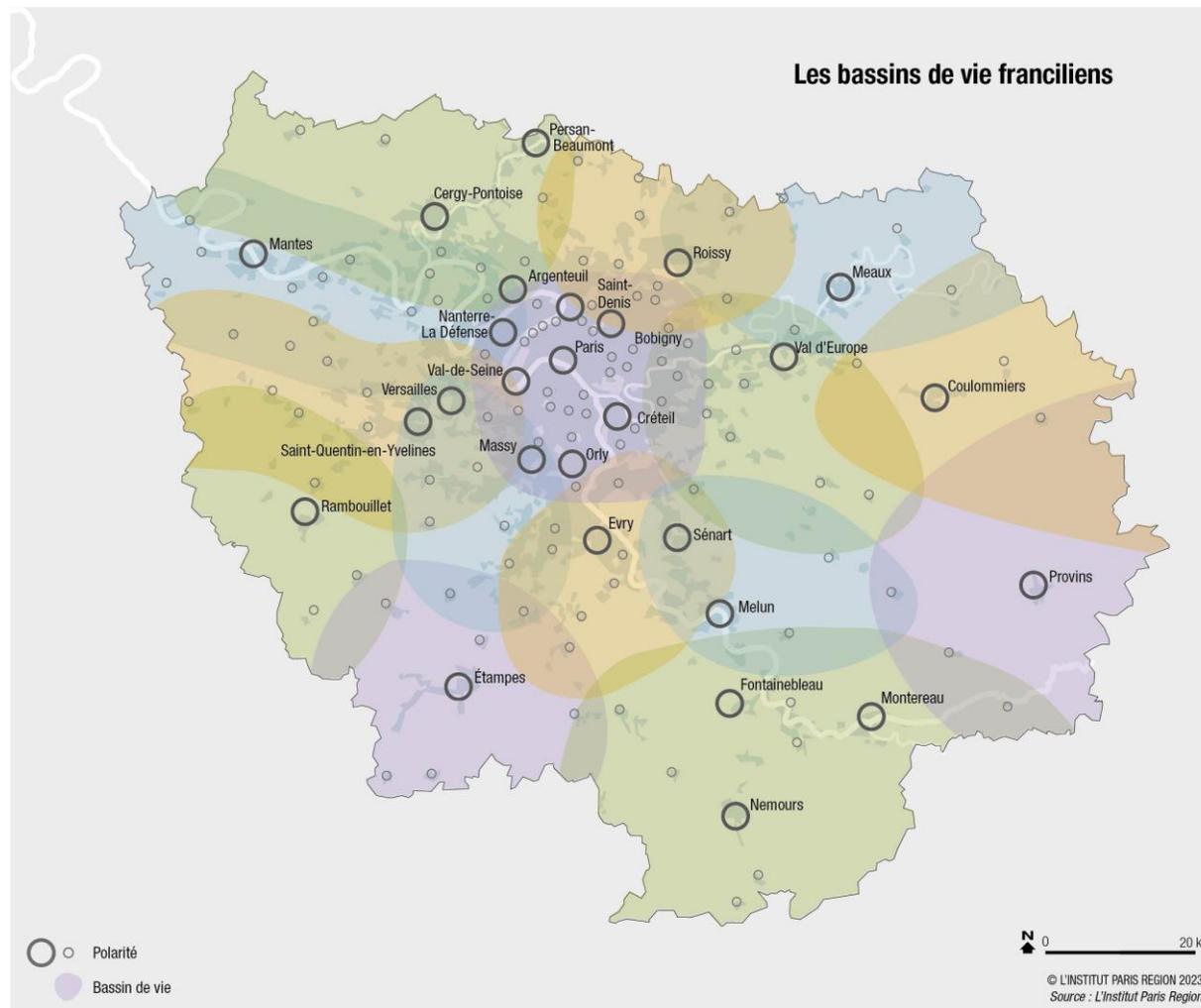
Le Schéma directeur régional d'Île-de-France environnemental (SDRIF-E) porte l'ambition d'organiser un aménagement équilibré du territoire régional, ainsi que de favoriser un développement moins concentré dans l'hypercentre de l'agglomération parisienne, afin de répondre à l'aspiration des Franciliens de pouvoir vivre à plus grande proximité de leur emploi, des commerces, des services, et des équipements dont ils ont besoin, mais aussi de la nature.

Renforcer les bassins de vie et de mobilité

Si le projet d'une région plus polycentrique anime la planification francilienne depuis plusieurs décennies, avec un succès relatif, il est aujourd'hui susceptible de trouver un nouvel élan, sous l'effet de six évolutions majeures :

- la mise en service du Grand Paris Express ;
- la prise de conscience de la vulnérabilité des métropoles aux effets du changement climatique, en particulier leur hypercentre ;
- l'obligation de stopper l'étalement urbain et de réinvestir les espaces urbains existants ;
- l'ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050, en se déplaçant mieux et moins ;

- les besoins de réindustrialisation et d'essor des filières d'une économie plus durable ;
- la structuration de l'échelon intercommunal.



Le polycentrisme vise le renforcement des capacités d'autonomie et le rééquilibrage entre les emplois et les logements dans les bassins de vie franciliens. Ces bassins de vie doivent ainsi permettre aux Franciliens qui y résident d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, mais aussi à la nature.

Pour cela, le SDRIF-E favorise la structuration de ces bassins par un renforcement hiérarchisé des polarités urbaines existantes et en identifie de nouvelles à conforter pour assurer l'équilibre entre l'habitat et l'emploi, pour organiser les bassins locaux de déplacement, et pour garantir à tous une accessibilité aux aménités. Le SDRIF-E identifie ainsi 140 polarités (dont 27 polarités principales dénommées centralités), autour desquelles se structurent les bassins de vie.

Au sein de chaque bassin de vie, l'enjeu est de renforcer la complémentarité de territoires aux morphologies différentes, que le SDRIF-E classe selon six grandes entités territoriales :

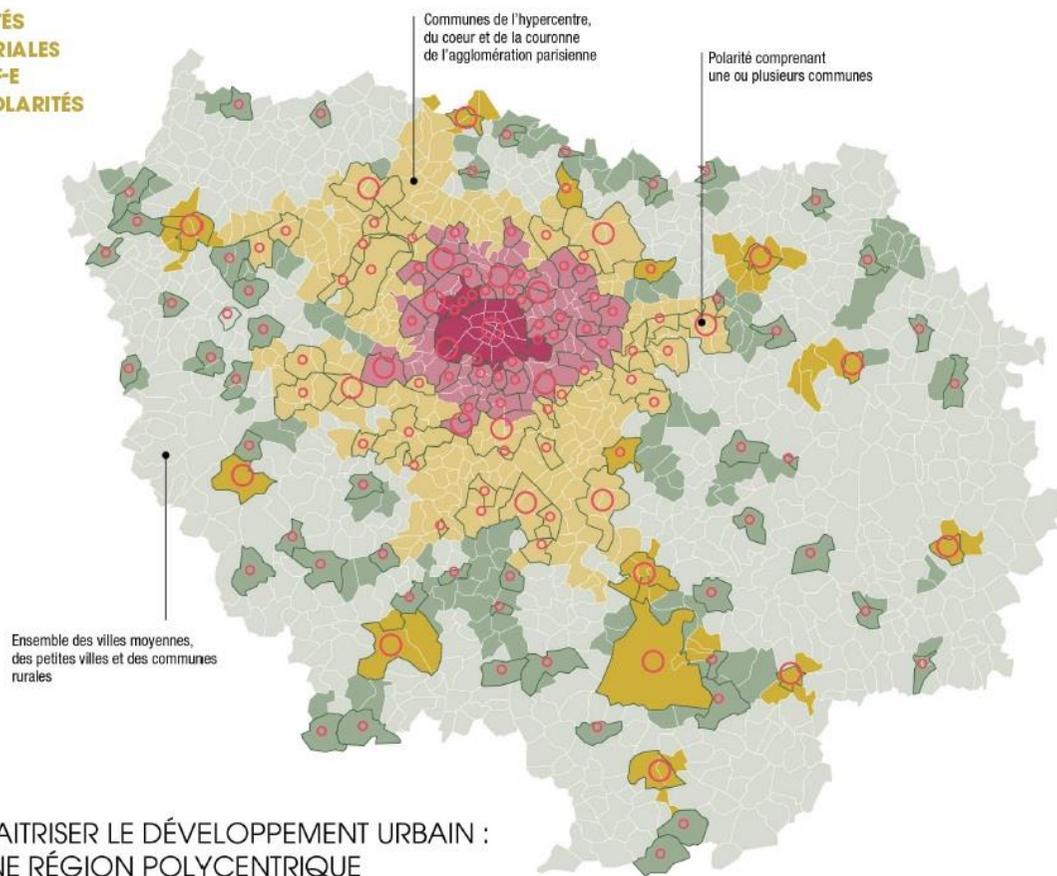
Au sein de l'agglomération parisienne :

- l'hypercentre, constitué de Paris et des communes limitrophes les plus denses ;
- le cœur, constitué des communes majoritairement urbanisées et denses en continuité de l'hypercentre ;
- la couronne, constituée des communes appartenant à l'unité urbaine de Paris (en continuité du bâti) et situées à l'extérieur de l'hypercentre et du cœur de l'agglomération ;

Au sein de l'espace rural :

- les villes moyennes, constituées des communes de plus de 10 000 habitants situées à l'extérieur de l'agglomération parisienne et de leurs communes proches ;
- les petites villes constituées des autres communes urbaines et de leurs communes agglomérées, aujourd'hui caractérisées par une fonction résidentielle prononcée ;
- les communes rurales au sens de l'Insee.

LES ENTITÉS TERRITORIALES DU SDRIF-E ET LES POLARITÉS



Une répartition géographique des déplacements hétérogène en fonction des territoires

Pour rappel, les chiffres présentés ci-après et dans le 2.2.1.3 sont principalement issus de l'Enquête Globale Transport réalisée entre janvier 2018 et mars 2020 (EGT 2019 - Île-de-France Mobilités -OMNIL-DRIEAT), complétés le cas échéant par des résultats d'enquêtes réalisées pendant la crise sanitaire (voir 2.1.2).

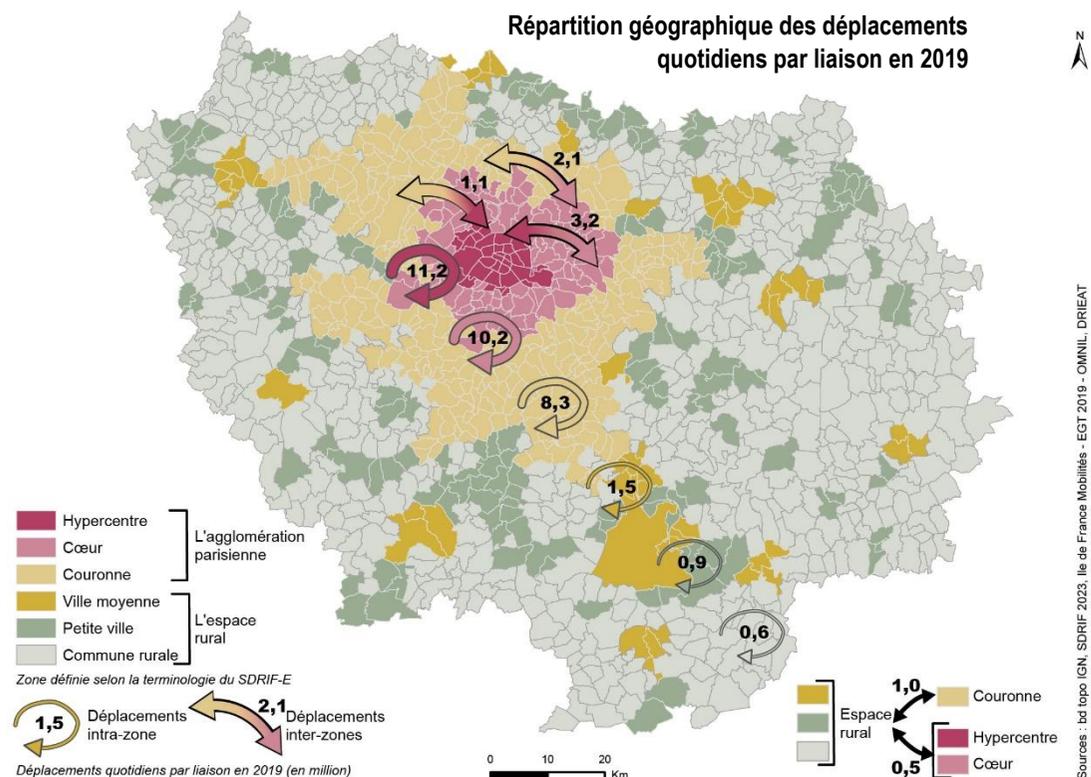
A l'échelle de l'Île-de-France, en 2019 :

- les déplacements se faisaient majoritairement (environ 80 %) à l'intérieur de chaque entité territoriale. Les déplacements radiaux entre les différentes couronnes et l'hypercentre ne représentaient qu'environ 10 % des déplacements quotidiens ;
- les déplacements étaient en grande majorité de faible portée : 4,5 km en moyenne. 42 % faisaient moins de 1 km et 14 % seulement faisaient 10 km et plus ;
- le constat en durée est un peu différent. La durée moyenne d'un déplacement s'élevait à 24 minutes avant la crise sanitaire. Un peu moins d'un tiers des déplacements duraient plus de 30 minutes et 17 % plus de 45 minutes. Les déplacements les plus longs étaient réalisés en transports collectifs et duraient 45 minutes en moyenne pour parcourir 9 km à vol d'oiseau.

Ces répartitions sont peu différentes de celles observées en 2010 : la mobilité de proximité reste prédominante au sein de la mobilité quotidienne, et les déplacements les plus longs en temps ou en distance ne sont pas plus fréquents.

A la suite de la crise sanitaire, les déplacements ont diminué sur la quasi-totalité des territoires. De fortes baisses s'observent notamment à l'échelle de l'agglomération parisienne. Une part importante des déplacements liés à ces territoires est affectée par le développement du télétravail. A l'inverse, les déplacements liés

aux communes rurales ou internes à l'hypercentre ont augmenté, signe d'un recentrage de certains déplacements non-contraints autour des bassins de vie. Les équilibres entre territoires ne sont pas pour autant modifiés.



Des territoires aux objectifs de développement et aux enjeux de mobilité différenciés

Les six grandes catégories d'entités territoriales identifiées dans le SDRIF-E présentent des objectifs de développement, un usage des modes et des enjeux de mobilité différenciés. La mobilité évolue différemment selon les territoires, résultante des populations qui y habitent, des formes urbaines qui les composent, et de l'offre de transport. Des solutions adaptées à chaque territoire doivent donc émerger pour répondre aux besoins et aux attentes des Franciliens.

Dans l'agglomération parisienne

L'hypercentre

Ce territoire bénéficie d'une accessibilité exceptionnelle ayant contribué à une concentration particulièrement forte des emplois et des équipements structurants. Il accueille en outre un patrimoine riche et varié, porteur de forts enjeux de préservation et de valorisation. Zone la plus imperméabilisée de la région, elle est la plus exposée à certains effets du changement climatique. L'hypercentre devra accueillir un développement modéré assurant sa résilience et permettant d'engager un rééquilibrage vers les autres espaces de la région.

Dans ce territoire, la part modale de la marche atteint 62 %. Le vélo, qui atteint sa part modale la plus haute (3 %) à la fois pour les déplacements internes et en liaison avec le cœur, s'est renforcé avec la crise sanitaire. Ce report vers le vélo provient majoritairement des

transports collectifs et de la marche. De plus, l'attractivité des transports collectifs qui s'observait majoritairement avec l'hypercentre (et l'influence de Paris en tant que pôle d'emploi et centralité du réseau radial de transport lourd) diminue. A la suite de la crise sanitaire, l'essor du télétravail a entraîné une baisse des déplacements domicile-travail et fait chuter l'utilisation des transports collectifs sur les radiales en lien avec l'hypercentre. La baisse la plus drastique s'observe depuis et vers les villes moyennes pour lesquelles les transports collectifs sont le mode prédominant (autour de 90 %) pour se rendre dans l'hypercentre. En regard, la voiture, peu utilisée dans l'hypercentre (6 % de part modale) reste globalement stable, ainsi que sur les déplacements radiaux.

- **Pour l'hypercentre, le principal enjeu de mobilité est de conforter la démotorisation des ménages en les reportant vers des mobilités alternatives attractives, grâce à un meilleur partage de l'espace public entre les modes et les usages, au profit des modes actifs et des transports collectifs. Il s'agit également, sur ce territoire, de préserver et développer des espaces de logistique urbaine.**

Le cœur de l'agglomération

Avec le Grand Paris Express, c'est l'espace qui va connaître la plus grande progression de sa desserte en transports collectifs à l'horizon du SDRIF-E. Les polarités du cœur de l'agglomération constitueront pour cette raison des espaces privilégiés du développement

économique et résidentiel, en s'appuyant notamment sur les quartiers de gare. Le développement urbain devra y être équilibré avec la reconquête de la trame verte et bleue au sein d'espaces à forte majorité urbanisée.

Du point de vue de l'usage des modes, la photographie est différente de l'hypercentre. D'un côté, la marche est prédominante dans les déplacements internes (54 %) et s'est renforcée à la suite de la crise sanitaire mais le vélo a connu un essor moins important. La part des transports collectifs, notamment pour rejoindre le cœur de l'agglomération, est nettement moins importante que pour l'hypercentre (entre 20 % et 50 % selon les territoires). La concurrence de la voiture y demeure importante.

- **Pour le cœur de l'agglomération, le principal enjeu est de rapprocher les caractéristiques de la mobilité de celles de l'hypercentre : démotorisation des ménages et forte réduction des déplacements en modes individuels motorisés au profit d'un transfert modal massif vers les transports collectifs et le vélo, grâce à un développement orienté vers les transports collectifs et à un renforcement de leur attractivité, et à un meilleur partage de l'espace public entre les modes et les usages. Il s'agit également d'y préserver et d'y développer des espaces pour la logistique.**

La couronne de l'agglomération parisienne

Dans cet espace périurbain caractérisé par l'interpénétration de la ville et de la nature, le développement économique et résidentiel doit se poursuivre, essentiellement en renouvellement urbain et sans fragiliser les pénétrantes agricoles et boisées de la Ceinture verte. Il sera structuré autour des polarités urbaines existantes et des secteurs bénéficiant d'une nouvelle desserte en transports collectifs.

Le mode prédominant est la voiture pour les déplacements internes au territoire ainsi que pour les déplacements radiaux. La crise sanitaire a néanmoins entraîné une baisse des déplacements de la couronne et notamment de la voiture. Le vélo n'est que peu utilisé sur ce territoire.

- **Pour la couronne de l'agglomération parisienne, le principal enjeu est d'encourager un changement de pratiques vers un moindre recours aux modes individuels motorisés, en renforçant l'attractivité des mobilités alternatives : marche et vélo pour les déplacements de proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec l'hypercentre et le cœur d'agglomération, usages partagés de la voiture.**

Dans l'espace rural**Les villes moyennes**

Les villes moyennes ont connu un fort développement résidentiel sur la dernière période, en parallèle d'une fragilisation économique. Le SDRIF-E en conforte les communes centres, notamment en termes économiques, afin d'en faire les points d'appui du polycentrisme régional.

Dans ces villes, malgré un éloignement à Paris, la part de la marche dans les déplacements internes est importante (45 %). L'utilisation du vélo demeure faible. La voiture reste le mode prédominant, a fortiori pour les déplacements avec les petites villes et les communes rurales. La spécificité des villes moyennes repose sur la très bonne desserte depuis l'hypercentre en transports collectifs alors même que les temps de parcours en voiture sont longs. La crise sanitaire a freiné l'usage des transports collectifs sur ces liaisons principalement utilisées dans le cadre de la mobilité domicile-travail.

- **Pour ces villes moyennes, l'enjeu de mobilité est d'encourager un changement de pratiques de mobilité vers un moindre recours aux modes individuels motorisés, en renforçant l'attractivité des mobilités alternatives : marche et vélo pour les déplacements de proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec l'agglomération, usages partagés de la voiture.**

Les petites villes et les communes rurales

Concernant les petites villes, caractérisées par une fonction résidentielle prononcée, l'étalement urbain y sera contenu et l'offre d'emplois, de commerces, de services, et d'équipements développée au cœur des espaces urbanisés afin de répondre aux besoins de proximité.

Les communes rurales connaîtront un développement urbain modéré, proportionné aux besoins locaux, afin de préserver les espaces naturels, agricoles, et forestiers essentiels à la souveraineté et à la résilience régionale.

Dans ces territoires, la part de la marche est moindre (respectivement de 38 % et 32 % pour les déplacements internes), même si la crise sanitaire l'a renforcée avec l'augmentation des déplacements dans les bassins de vie. Le vélo reste peu utilisé. La voiture est le mode de prédilection dans les déplacements internes (respectivement à 55 % et 62 %) et transverses, hormis ceux tournés vers l'hypercentre où les transports collectifs sont très concurrentiels.

- **Pour ces territoires, le principal enjeu est d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.**

2.2.2. Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 vise le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, en améliorant l'accès à la mobilité des territoires ou des publics qui en sont plus éloignés (cf. 2.3 *La mobilité pour tous*).

Deux types de territoires sont en particulier identifiés comme prioritaires par le code des transports (article L1214-2 2°) et devant faire l'objet de mesures spécifiques, afin d'assurer l'équité territoriale dans l'accès à la mobilité.

Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)

Si ces quartiers sont globalement de mieux en mieux desservis par les réseaux de transports collectifs structurants (train/RER, métro, tramway, BHNS), l'offre ne permet pas toujours un accès aisé aux sites d'activités économiques, en particulier pour des salariés travaillant en horaires décalés.

La voiture reste pour certains d'entre eux un moyen de déplacement quasi incontournable. Or, le coût d'usage de la voiture fluctue au gré de l'évolution des prix des carburants. En outre, la nécessaire transition énergétique du parc de véhicules, en lien notamment avec la mise en place de la ZFE, impacte les automobilistes peu aisés qui ne disposent pas d'une solution de transport alternative et pour lesquels les aides à l'achat de véhicules mises en place par l'Etat, la Région et d'autres collectivités ne sont pas suffisantes du fait d'un reste-à-charge trop élevé.

Le développement des mobilités actives constitue également l'une des pistes pour permettre le désenclavement de ces quartiers tout en luttant contre l'autosolisme. Il ne pourra toutefois se faire sans un engagement fort de la puissance publique pour aménager et sécuriser l'espace public et la voirie, pour développer le stationnement des vélos, pour favoriser l'accès à l'usage d'un vélo ou pour aider à l'apprentissage du vélo par exemple.

- **Desservir les quartiers populaires par des lignes de transport collectif ne suffit plus à répondre aux enjeux de désenclavement. Il faut à présent 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, ...).**

Territoires moins denses ou ruraux

L'Île-de-France est la région la moins rurale de France métropolitaine, puisque 5 % seulement de ses habitants vivent dans une commune rurale au sens de l'Insee. Toutefois, la moitié des 1 300 communes de la région sont rurales.

Les ménages résidant dans les petites villes et les communes rurales les plus éloignées de l'agglomération parisienne (voir 2.2.1.3) partagent des contraintes de mobilité similaires : desserte faible par les transports massifiés, recours privilégié à l'usage de la

voiture individuelle, part plus faible des modes actifs dans la mobilité, etc. En revanche, les impacts de ces contraintes sont plus particulièrement accrus pour les ménages les plus vulnérables (voir 2.3.2), où l'absence de solutions alternatives à la voiture individuelle les pénalise pour accéder à un emploi, à une formation ou encore à une offre de soins.

Afin de répondre à ces besoins, Île-de-France Mobilités a d'ores-et-déjà développé une palette de solutions pour faciliter la mobilité dans ces territoires les moins denses : développement massif de l'offre bus en grande couronne, création de services qualitatifs de transport à la demande (TàD), création de parcs relais dont une partie offre la gratuité pour les usagers abonnés Navigo, ... Le Navigo à tarif unique a par ailleurs permis d'offrir aux Franciliens abonnés des transports collectifs un tarif identique quel que soit leur lieu de résidence.

- **Pour les territoires peu denses, l'enjeu est triple : accompagner la transition énergétique du parc automobile, en particulier pour les ménages les plus modestes, renforcer l'accès et le rabattement vers les lignes structurantes ferroviaires et les cars express, en tirant parti notamment de la souplesse offerte par le TàD, et favoriser l'essor des modes actifs, en particulier pour les courtes distances (aménagements cyclables, pacification).**

2.3. Assurer le droit à la mobilité pour tous

Le droit à la mobilité pour tous est inscrit dans le code des transports. Il se traduit par le fait que toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, doit pouvoir exercer ce droit de se déplacer selon les moyens qu'elle choisit, et dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité. Ce droit à la mobilité constitue un facteur majeur d'inclusion des personnes à mobilité réduite ou fragiles socialement.

2.3.1. Améliorer l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite

La mobilité des personnes à mobilité réduite

Les éléments présentés ci-après sont issus d'une enquête pilotée par Île-de-France Mobilités et réalisée par TNS Sofres en 2013 et 2014, par téléphone, auprès d'un échantillon représentatif de la population francilienne. Le détail de la méthode d'enquête et de ses résultats est disponible sur www.omnil.fr

L'enquête a notamment distingué les personnes ayant un handicap reconnu administrativement et celles dont le handicap vis-à-vis de la mobilité a été détecté par des questions portant sur des difficultés fonctionnelles, spécifiques à la mobilité.

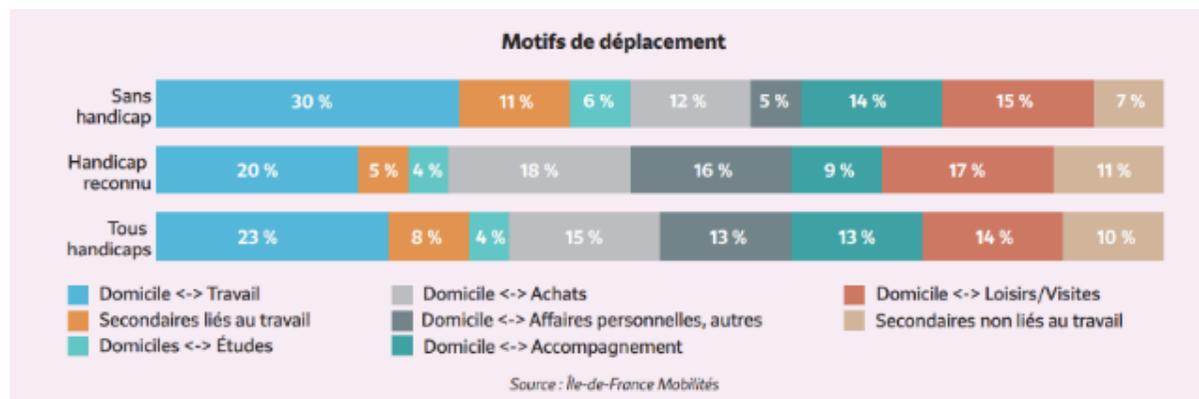
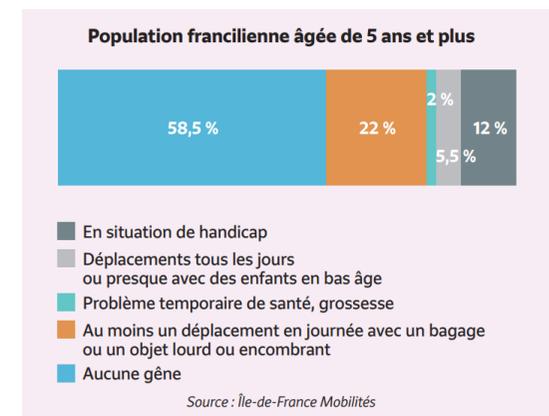
41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné.

Aux 12 % de Franciliens qui sont en situation de handicap, s'ajoute un nombre important de personnes qui connaissent une gêne temporaire, qu'il s'agisse d'un problème physique, du transport d'objets encombrants, ou de l'accompagnement d'enfants en poussettes. A cet état des lieux mesuré en 2014, s'ajoute le phénomène actuel de vieillissement de la population francilienne qui contribue à la croissance du nombre de personnes concernées par des difficultés de mobilité.

La mobilité des personnes en situation de handicap diffère en termes de motifs et de modes de déplacements.

Compte tenu du plus faible taux d'activité des personnes en situation de handicap, le travail ne représente qu'une part limitée de leurs

déplacements : moins d'un déplacement sur cinq et seulement 8% pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), âgés de 16 ans et plus. À l'inverse, le motif « affaires personnelles » qui regroupe notamment les déplacements liés à la santé ou les démarches administratives, est en moyenne trois fois plus important dans leur programme d'activités que pour la population sans handicap.

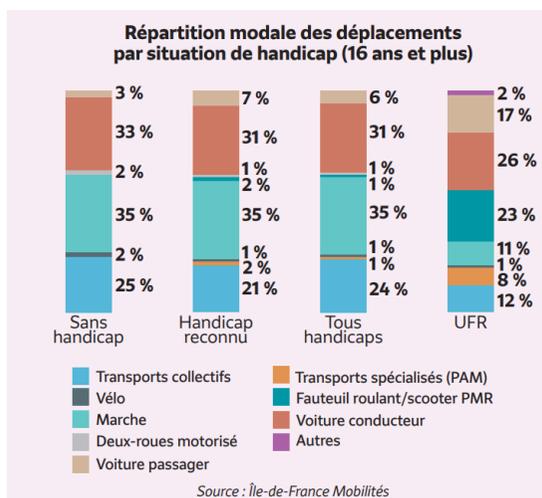


En ce qui concerne les modes de déplacement, la voiture est le mode le plus utilisé par les personnes en situation de handicap (38% de leurs déplacements). Cette part modale de la voiture est peu différente de celle des personnes sans handicap mais la part d'utilisation en tant que passager est plus importante pour les personnes en situation de handicap.

La marche fait jeu égal avec la voiture. Les modes spécifiques, fauteuils roulants et scooters PMR, contribuent à la réalisation des déplacements quotidiens.

Les transports collectifs sont autant utilisés par les personnes en situation de handicap que par les autres. Ce résultat est certainement à mettre en regard de l'effort qui a été réalisé afin de rendre progressivement le réseau accessible.

La mobilité des personnes utilisatrices de fauteuil roulant apparaît toutefois très distincte de celle de l'ensemble des personnes en situation de handicap. La voiture est certes leur mode de déplacement privilégié, mais la part de ceux qui l'utilisent en tant que passager est importante. Leur recours aux transports collectifs est deux fois moins fréquent que pour les autres Franciliens en situation de handicap. Les services de transports spécialisés type PAM sont utilisés pour 8 % de leurs déplacements.



Des efforts conséquents à consentir pour viser l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements

Concernant les transports collectifs, l'accessibilité s'est fortement améliorée pour les handicaps visuels, auditifs et cognitifs, qui ont bénéficié des renouvellements massifs des matériels roulants et d'équipements en gares et stations. Pour les usagers en fauteuil roulant, le programme du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmé (SD'AP) est bien avancé mais pas encore achevé (mise en accessibilité des gares, stations et lignes de bus). Les services spécifiques se sont également développés : services d'accueil et d'accompagnement en gares, service dédié PAM pour les personnes ne pouvant emprunter les transports collectifs, transport scolaire adapté...

A contrario, le niveau d'accessibilité de la voirie reste disparate, son amélioration étant principalement tributaire de travaux de voirie réalisés pour d'autres motifs.

- **L'enjeu de la mobilité des personnes à mobilité réduite se porte désormais sur l'achèvement du Schéma directeur d'accessibilité, mais aussi sur le maintien de l'accessibilité dans le temps et sur l'amélioration de la qualité de service pour les personnes à mobilité réduite (qualité de l'accueil, fonctionnement des équipements...). Un effort conséquent doit être réalisé concernant l'accessibilité de la voirie, en particulier à proximité des transports collectifs accessibles, pour viser l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements.**

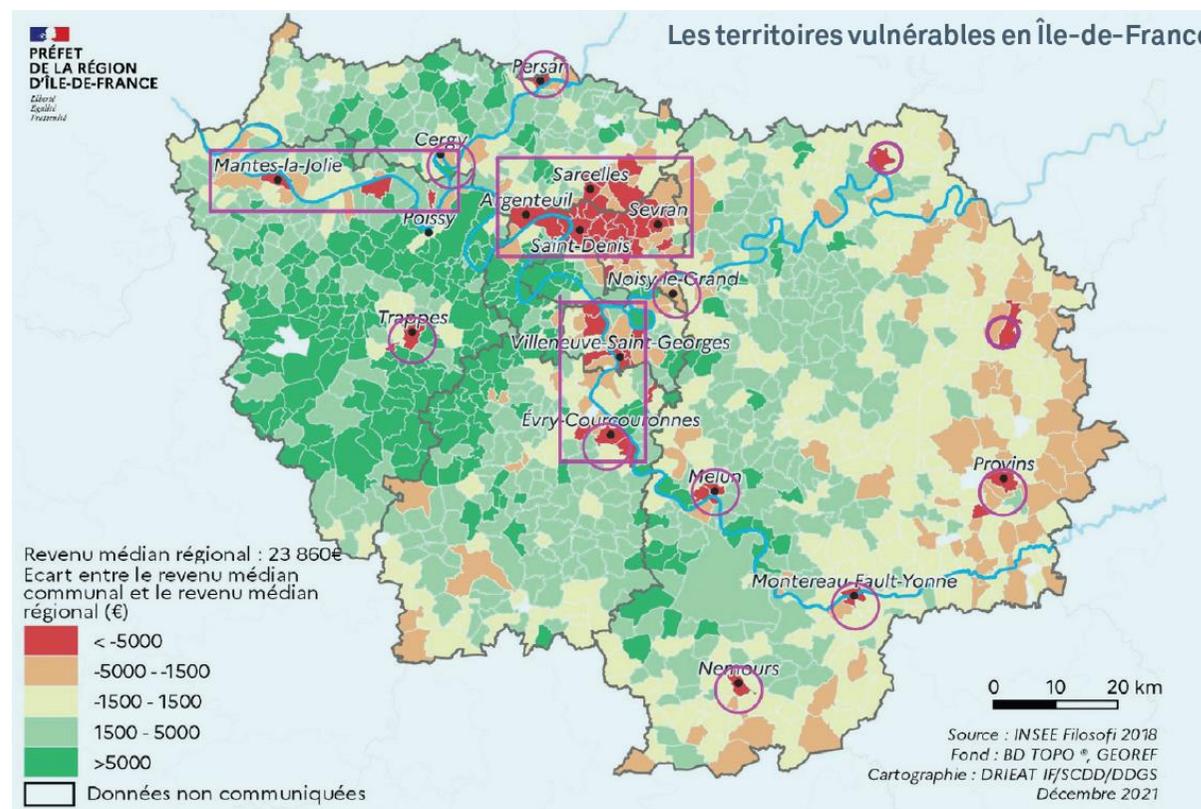
2.3.2. Améliorer l'accès à la mobilité des personnes en difficulté sociale

La mobilité des personnes en difficulté sociale

Parmi les publics identifiés comme étant plus particulièrement vulnérables face aux difficultés de mobilité, les personnes en difficulté sociale présentent plusieurs types de profils : personnes en insertion, ménages précaires, demandeurs d'emploi de longue durée, etc. Ces publics se distinguent par des moyens financiers limités et souvent une organisation quotidienne complexe (famille monoparentale, contraintes professionnelles dues aux horaires décalés ou un morcellement de l'emploi, faible motorisation, etc.).

Leurs difficultés peuvent aussi être accentuées par leur territoire de résidence. Sont notamment concernés les territoires peu denses, non desservis par des solutions alternatives à la mobilité individuelle, où les plus précaires n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport et se retrouvent pénalisés s'ils ne sont pas motorisés. De leur côté, bien que mieux desservis par les transports, les quartiers en politique de la ville sont concernés par les freins sociaux et/ou psycho-sociaux.

En outre, l'impératif de transition écologique pourrait fragiliser la situation des publics à bas revenus qui n'auront pas les moyens d'acquérir des véhicules électriques et de se conformer aux nouvelles obligations réglementaires (zone à faibles émissions [ZFE], fin des ventes de voitures à énergie fossile carbonée d'ici 2040).



Toutefois, si les difficultés et les besoins de ces publics sont avérés, ils restent peu documentés. Il existe en effet peu de données sur la mobilité des personnes fragiles socialement et/ou économiquement. Des diagnostics existent par type de public ou pour certains types de territoires (par exemple les QPV), mais au cas par cas, rarement sous un angle mobilité et jamais selon une approche structurée. Il manque en outre une définition commune et partagée de la mobilité solidaire.

Le Baromètre des mobilités du quotidien publié en 2022 par la Fondation pour la nature et l'homme et Wimoov (groupe SOS) a cherché à appréhender les pratiques de mobilité des Franciliens, leurs capacités et aspirations à utiliser les différentes solutions de mobilité, et à proposer une première vision de la « précarité mobilité » en Île-de-France.

Il ressort de cette analyse qu'en dépit du nombre et de la diversité de services de mobilité existants, nettement plus importants qu'ailleurs

en France, 23 % des répondants disent ne pas avoir le choix de leur mode de déplacement. 13 % d'entre eux déclarent ainsi n'avoir accès à aucune solution de mobilité, 3 points de plus qu'à l'échelle nationale, tandis que 35% disent avoir renoncé à un déplacement du fait d'un problème de mobilité, un taux de renoncement de 9 points plus élevé qu'au niveau national.

Plusieurs explications peuvent être avancées. L'organisation très polarisée des emplois en Île-de-France peut freiner l'accès au travail à cause de la distance et du temps de trajet. Par ailleurs, en dépit d'une offre de transports collectifs étendue, leur usage suscite parfois des craintes pour certains Franciliens : encombrement, dysfonctionnements, sentiment d'insécurité, etc. En outre, l'offre de mobilité reste parfois peu adaptée aux horaires de travail atypiques (de nuit, décalés), pénalisant les ménages modestes ou vulnérables, contraints de se rabattre sur la voiture individuelle.

Enfin, d'autres freins à la mobilité persistent, qui peuvent être liés à un handicap, à des freins sociaux, cognitifs, psycho-sociaux, à des difficultés de maîtrise de la langue, à des freins financiers, à la difficulté d'accès au numérique ou encore à l'illectronisme.

Renforcer l'accompagnement des publics fragiles, notamment par une meilleure coordination de l'action publique

L'accès à la mobilité pour les personnes fragiles socialement a bénéficié de la croissance de l'offre de transports collectifs dans les quartiers populaires. Toutefois, de nouveaux enjeux sont apparus au cours de la décennie :

- Si l'usage du vélo, mode peu coûteux, s'est développé, c'est principalement chez les cadres et les étudiants, mais peu dans les catégories sociales défavorisées. Des déplacements domicile - travail longs et parfois en horaires décalés expliquent sans doute ce constat, tout comme d'autres raisons d'ordre sociologique.
- Le coût d'usage de la voiture pour ceux qui en sont dépendants a fluctué au gré de l'évolution des prix des carburants. La nécessaire transition énergétique du parc de véhicules, en lien notamment avec la mise en place de la zone à faibles émissions, impacte les automobilistes peu aisés s'ils ne disposent pas d'une solution de transport alternative.
- Si les initiatives et actions foisonnent au niveau régional et local pour faciliter la mobilité des ménages en difficulté sociale, il s'agit souvent de dispositifs historiques qui évoluent peu, qui sont peu évalués et qui sont juxtaposés sans faire l'objet d'une approche ou d'une stratégie coordonnée. Ils sont en outre potentiellement sous-dimensionnés par rapport aux besoins réels.
- Par ailleurs, ces dispositifs sont souvent peu connus par les différents publics, à la fois les potentiels bénéficiaires, mais aussi les professionnels de l'emploi de l'action sociale, des collectivités, etc.
- Enfin, en dépit des nombreux dispositifs mis en place pour accompagner la mobilité des ménages les plus fragiles, certains territoires ou quartiers restent plus vulnérables du point

de vue des capacités de mobilité de leurs habitants : les quartiers en politique de la ville et les secteurs peu denses.

- **Face à ces difficultés, l'enjeu de la mobilité des personnes en difficulté sociale est double : d'une part, il convient de donner aux personnes fragiles socialement accès à des services de mobilité adaptés à leurs besoins, d'autre part, il est nécessaire de mieux les accompagner en leur faisant connaître ces services et en leur donnant des clés pour mieux les appréhender. Pour ce faire, il est nécessaire de favoriser une meilleure coordination de l'action publique et associative visant à faciliter l'accès à la mobilité.**

2.4. Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables

L'Île-de-France est l'une des premières destinations touristiques mondiales, attirant des visiteurs français et internationaux, pour du tourisme de loisirs ou d'affaires. Le tourisme constitue ainsi un secteur d'activité essentiel à la dynamique économique de la région mais il pose des problématiques de mobilité spécifiques.

2.4.1. La mobilité touristique en Île-de-France

Il n'existe pas d'enquête comparable à l'Enquête globale transport pour appréhender la mobilité des touristes en Île-de-France. Les informations statistiques sont fournies par le Comité Régional du Tourisme Paris Île-de-France à partir d'enquêtes permanentes menées dans les aéroports, les trains, sur les aires d'autoroutes, et dans les gares routières. L'échantillon de l'enquête est constitué de près de 30 000 personnes au moment de leur départ d'Île-de-France. Sauf mention contraire, les chiffres cités se rapportent à l'année 2019.

L'activité touristique en Île-de-France est en réalité plus importante puisqu'aux touristes qui séjournent au minimum une nuit sur le territoire s'ajoutent les visiteurs à la journée (estimés à environ 9 millions en 2016) et les nombreuses visites réalisées par les Franciliens eux-mêmes.

Des enquêtes plus modestes et plus ponctuelles sont également menées par la RATP et la SNCF pour quantifier l'utilisation des transports collectifs par les touristes.

Des flux touristiques en croissance, concentrés sur quelques sites

L'Île-de-France a accueilli plus de 50 millions de visiteurs en 2019. Cette fréquentation touristique s'est traduite par plus de 196 millions de nuitées (soit 3,9 nuits en moyenne par séjour).

Les séjours pour motif personnel uniquement (vacances, visite familiale...) représentaient alors près de 70 % de l'ensemble des séjours. La clientèle d'affaires représentait le tiers restant, avec des séjours surtout localisés à Paris, ville leader de l'événementiel professionnel.

Plus de 28 millions de touristes français ont visité l'Île-de-France en 2019, essentiellement pour des motifs personnels et pour plus de la moitié en hébergements non marchands dans la famille ou chez des amis.

Les touristes internationaux représentaient 44 % de la clientèle touristique. La clientèle européenne (surtout britannique, espagnole, italienne et allemande) était majoritaire avec 60 % des séjours internationaux. Les clientèles

américaines et chinoises sont celles qui ont le plus progressé entre 2014 et 2019.

La plupart des touristes connaissent déjà l'Île-de-France. Près de 80 % des visiteurs sont des « repeaters » en provenance d'autres régions françaises ou de pays européens proches qui sont venus au moins une fois dans la région au cours des cinq dernières années. Les touristes internationaux en provenance de destinations plus lointaines sont plutôt des primo-visiteurs qui concentrent leur séjour dans le cœur de l'agglomération (Paris, Disneyland, Versailles).

Les flux touristiques sont importants tout au long de l'année, sans présenter de saisonnalité très marquée.

Ils sont en revanche plus concentrés sur le plan géographique. Les trois quarts des séjours touristiques sont concentrés essentiellement à Paris mais aussi dans les Hauts-de-Seine et en Seine-et-Marne. Paris, Disneyland et Versailles constituent de loin les trois principaux pôles touristiques visités.

Des modes d'arrivée en Île-de-France assez diversifiés

Les touristes arrivent en Île-de-France en avion pour 29 % d'entre eux, en train pour 33 % et par la route pour 38 %. Les principales portes d'entrée sont les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, les gares ferroviaires (gares parisiennes, Massy, Charles-de-Gaulle

et Chessy) et les gares routières des cars longue distance.

La voiture particulière est le mode d'arrivée privilégié des visiteurs français ou en provenance de pays frontaliers du nord et de l'est de la France. Les clientèles internationales privilégient l'avion et, en complément, pour rejoindre les aéroports, le taxi. Le choix du métro est prépondérant pour l'accès aux gares ferroviaires.

Les services d'autocars longue distance librement organisés (SLO), encadrés par la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi « Macron », enregistrent une croissance rapide de leur clientèle commerciale. Leur part de marché reste néanmoins encore modeste, orientée sur des catégories socio-professionnelles spécifiques (les étudiants et les employés principalement). En Île-de-France, plus de cinq millions de passagers les ont utilisés en 2019 et ils bénéficient tout autant aux visiteurs français ou étrangers souhaitant se rendre en Île-de-France qu'aux Franciliens souhaitant se rendre en province ou à l'étranger.

Une utilisation importante des transports collectifs pour les déplacements dans la région

Près des trois quarts des touristes utilisent les transports en commun durant leur séjour (source étude CRT, RATP et SNCF Transilien - 2016). Le mode le plus utilisé reste le métro, autant par la clientèle française que par la clientèle internationale. Les lignes régulières de

bus touristiques sont également plébiscitées mais absorbent un faible volume. La fréquentation touristique est répartie sur l'année, et souvent à des horaires différents de ceux des Franciliens : en période creuse de journée et en fin d'après-midi, ou en contrepointe entre Paris et le reste de l'Île-de-France. La fréquentation touristique représente donc une part limitée de la fréquentation globale des transports collectifs. Toutefois, cette fréquentation peut être très significative dans certains nœuds ou sur certaines lignes du réseau. Ainsi, un voyageur sur cinq de la ligne 1 du métro est un touriste ; c'est même un sur deux en gare de Versailles château Rive gauche.

Les touristes font également un usage fréquent de la marche. A contrario, l'usage du vélo reste marginal mais son intérêt augmente.

2.4.2. Répondre aux besoins de mobilité des touristes tout en limitant les impacts négatifs

L'activité touristique est synonyme de dynamisme économique mais peut également constituer une source de nuisances pour le quotidien des Franciliens et pour l'environnement, en raison de l'importance des flux et des pratiques collectives associées.

Après une chute liée à la crise sanitaire, en 2023, le niveau de fréquentation touristique de l'Île-de-France semble revenir à celui de 2019. La période post pandémie se caractérise par une évolution rapide et complexe de la

demande touristique sous l'effet de nombreux facteurs, tels que :

- Le développement des technologies numériques (information sur les transports, réservation d'hébergement et d'activités, achats, etc.) qui rend les touristes de plus en plus autonomes pour l'organisation de leurs déplacements ;
- L'essor des plateformes collaboratives dans le domaine de l'hébergement ou des transports ;
- La demande d'activités touristiques durables, plus responsables socialement et sur le plan environnemental ;
- Le vieillissement de la population en Europe qui exige, notamment, l'amélioration des conditions d'accès aux infrastructures touristiques.

➤ **Il s'agit donc de répondre aux attentes des visiteurs concernant leur mobilité pour accéder à l'Île-de-France et s'y déplacer, en adaptant l'offre de service et en améliorant l'expérience voyageur (accueil, information, billettique...), tout en les orientant vers des modes décarbonés. Il convient, dans le même temps, de limiter les nuisances générées par certaines pratiques liées au tourisme de masse grâce à une meilleure régulation et à la promotion d'autres pratiques.**

2.5. Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux

Le transport et l'entreposage des marchandises sont souvent perçus au travers du prisme des nuisances qu'ils génèrent sur leur environnement. Ils répondent pourtant à des besoins d'approvisionnement nécessaires au fonctionnement des territoires et à leur développement économique.

L'action des acteurs publics doit donc s'orienter vers la consolidation d'un système logistique qui réponde aux besoins des habitants et des entreprises de l'Île-de-France tout en minimisant ses impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie.

2.5.1. Une logistique largement routière, dont l'étalement géographique se poursuit

Les flux de marchandises et matériaux se sont développés en Île-de-France au cours de la décennie 2010-2020 sous l'effet notamment des nombreux chantiers (Grand Paris Express, projets d'aménagement urbain, projets pour les Jeux Olympiques et Paralympiques) et de la croissance du e-commerce.

Les flux supplémentaires liés aux chantiers et les marchandises conteneurisées ont pu, pour partie, être transportés par voie d'eau ou ferroviaire, ce qui a permis une croissance de ces segments. Cependant, la route reste très

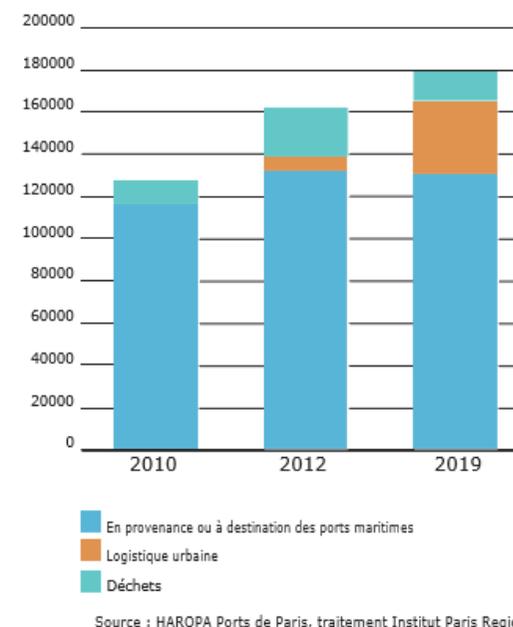
majoritairement le support des flux de marchandises.

Les plateformes logistiques ayant continué à se développer loin des zones denses, les distances parcourues par la route croissent. Le transport de marchandises et les livraisons représentent désormais une part non négligeable des trafics routiers.

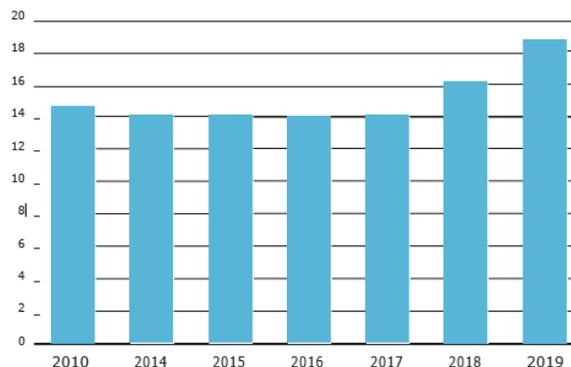
La distribution urbaine pose en outre des questions d'organisation. L'offre d'aires de livraison et les réglementations ne sont pas toujours adaptées au besoin et l'accès à l'information (localisation des aires, horaires de livraison) n'est pas aisé pour les transporteurs. Les règles sont ainsi peu respectées et le contrôle rarement effectif, la conséquence étant bien souvent un impact négatif sur le partage de

la voirie et de l'espace public, au détriment de son accessibilité et du développement des modes actifs.

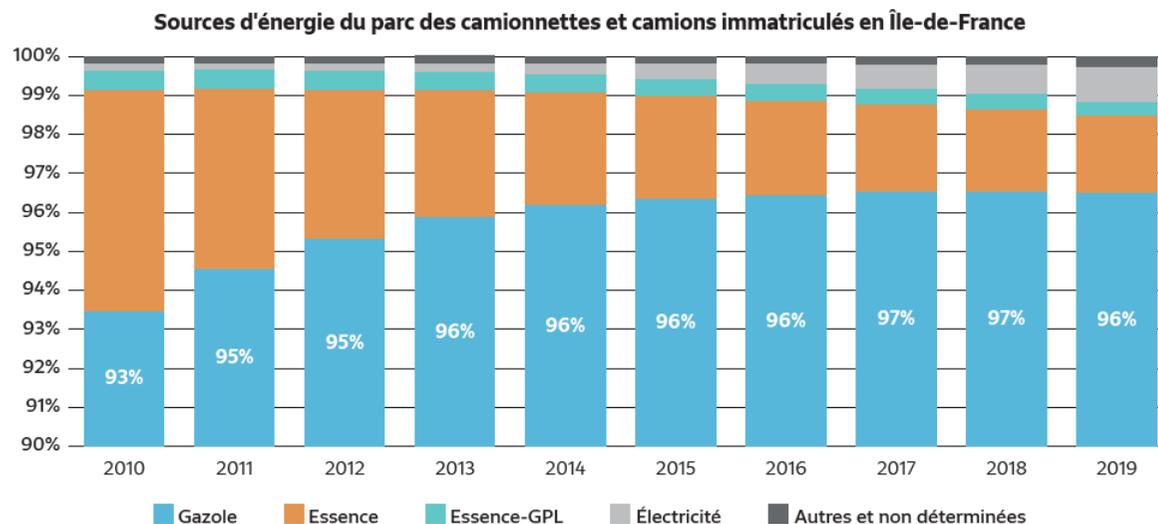
Trafic de conteneurs par voie d'eau en Île-de-France en EVP (équivalents vingt pieds)



Transport de vracs liés aux activités du BTP (déblais, matériaux de construction) par voie fluviale (en millions de tonnes)



Source : Voies Navigables de France, traitement Institut Paris Region



Source : Véhicules d'âges inférieur ou égal à 20 ans, Ministère de la transition écologique et solidaire, Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, 2020

Les véhicules routiers de marchandises restent très majoritairement à motorisation thermique, le diesel prédominant et ayant gagné en parts de marché sur ce segment au cours de la décennie passée. La part des véhicules électriques a crû mais ne représentait que 1 % en 2019.

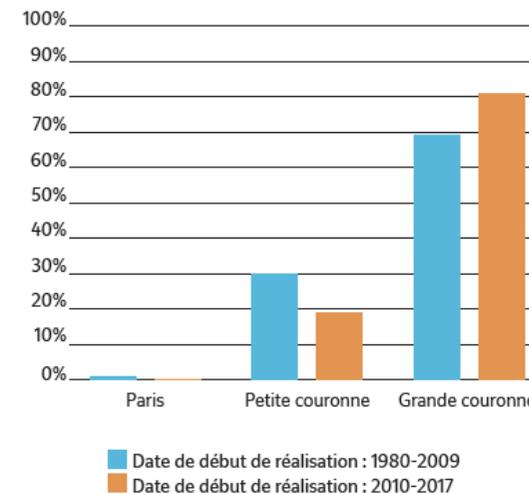
2.5.2. Réorganiser l'armature logistique francilienne vers plus de sobriété

Pour permettre le fonctionnement d'une logistique performante pour la région Île-de-France, tout en minimisant les nuisances qu'elle génère, une transformation de tous les tenants du système logistique francilien doit être amorcée.

Améliorer la structure de l'armature logistique francilienne pour limiter l'étalement

L'étalement de la fonction logistique qui s'est poursuivi au cours de la décennie précédente doit être enrayé. La localisation en grande couronne, voire dans les départements limitrophes, de nouvelles surfaces d'entrepôts servant à approvisionner la zone dense doit être abandonnée au profit du maintien, de la réhabilitation, de la densification, et du développement des espaces logistiques dans le cœur d'agglomération. C'est à cette condition que les distances parcourues par les marchandises sur le réseau routier pourront être réduites.

Répartition géographique de la construction de surfaces de stockage de plus de 10 000 m²



Source : Sit@del2, Institut Paris Region

Développer les modes alternatifs à la route

Au-delà des distances, la diminution du trafic routier doit également passer par un effort de développement des modes alternatifs à la route : modes massifiés fluvial et ferroviaire pour l'approvisionnement, cyclologique pour la distribution urbaine en priorité.

Si le mode fluvial dispose de réserves de capacité substantielles en Île-de-France, qui doivent être mises à profit, le développement du fret ferroviaire repose sur d'importantes améliorations de capacités sur le réseau et de qualité du service rendu, reposant pour certaines sur des investissements conséquents.

La cyclologistique bénéficie du développement des infrastructures cyclables mais sa place dans l'espace urbain, où elle possède sa plus forte pertinence, doit être confortée.

Mieux intégrer les véhicules de transport de marchandises dans l'espace urbain

Les nuisances générées par le maillon final du trafic routier de marchandises devront être traitées par une meilleure organisation des outils et réglementations des livraisons.

Les services offerts aux chauffeurs et aux transporteurs sur le réseau routier doivent également s'améliorer pour éviter les mésusages de la voirie et de l'espace public, en particulier du stationnement illicite, et permettre aux chauffeurs-livreurs de travailler dans des conditions confortables et en sécurité.

Accélérer la transition énergétique des poids lourds et véhicules utilitaires légers

Enfin, la transition énergétique des véhicules routiers de transport de marchandises constitue un levier majeur de réduction de l'impact environnemental du fret (émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques et nuisances sonores).

Cette dernière s'est très timidement amorcée au cours de la décennie passée et doit s'accélérer fortement, notamment au regard des enjeux de qualité de l'air ayant conduit à la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) qui interdit la circulation des véhicules les plus polluants en journée dans le périmètre intra-A86. Les différents vecteurs énergétiques bas carbone (électrique, biogaz, hydrogène) doivent être saisis selon leur domaine de pertinence

2.6. Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie

Un plan de mobilité doit assurer un équilibre durable entre la réponse aux besoins de mobilité des Franciliens et la préservation de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie de ces derniers.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale du Plan des mobilités, menée de concert avec l'élaboration du plan d'action, douze enjeux environnementaux ont été identifiés et hiérarchisés en lien avec les mobilités :

- Cinq enjeux majeurs de criticité forte et sur lesquels le Plan des mobilités possède d'importants leviers d'action ;
- Cinq enjeux importants sur lesquels le Plan des mobilités apporte des réponses complémentaires à d'autres plans d'échelle régionale ;
- Deux enjeux modérés sur lesquels les leviers du plan des mobilités sont restreints.

Des éléments plus détaillés sont présentés dans le rapport environnemental annexé au Plan des mobilités, notamment les enjeux modérés qui ne font pas l'objet d'un développement dans cette section.

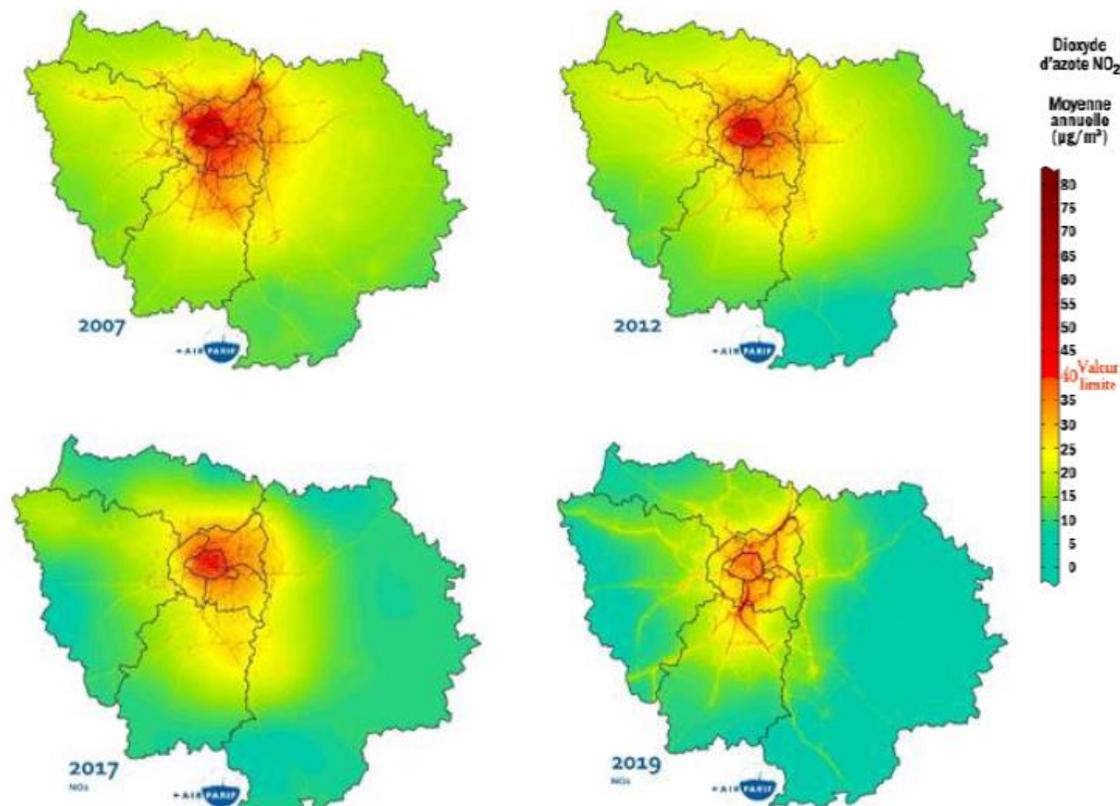
2.6.1. Cinq enjeux majeurs à traiter en priorité

Améliorer la qualité de l'air

Les effets sanitaires de la pollution de l'air, sur les plans respiratoire et cardiovasculaire, ont

été établis par de nombreuses études épidémiologiques. La pollution atmosphérique affecte aussi le patrimoine bâti, la biodiversité, les milieux naturels et les végétaux.

Le transport routier figure parmi les contributeurs majeurs aux émissions des polluants atmosphériques, tout particulièrement



le dioxyde d'azote issu de la combustion dans les moteurs thermiques. Concernant les particules fines, la réduction des émissions à l'échappement permise par l'amélioration des technologies de filtres a fait du freinage et de l'abrasion des pneus les principales sources de ces polluants issues du transport. Au total, en 2019, le transport routier était responsable de 49 % des émissions de NOx, 16 % des émissions de PM₁₀ et 16 % des émissions de PM_{2,5}.

Pour autant, la qualité de l'air suit une tendance d'amélioration en Île-de-France. La décennie 2010-2020 a permis une baisse significative du nombre de personnes exposées à des concentrations de polluants supérieures aux valeurs limites réglementaires en vigueur. On observe ainsi une baisse de 25 % de ces polluants le long des axes routiers entre les périodes 2009-2011 et 2017-2019. D'après le bilan de la qualité de l'air publié par Airparif pour l'année 2022, la valeur limite réglementaire est

respectée pour les particules fines sur l'ensemble du territoire, mais elle est dépassée pour le dioxyde d'azote, en particulier à proximité des axes routiers très fréquentés.

La nécessaire poursuite de la baisse des émissions au regard des enjeux sanitaires doit donc combiner l'évolution technologique du parc de véhicules routiers et la baisse du trafic automobile.

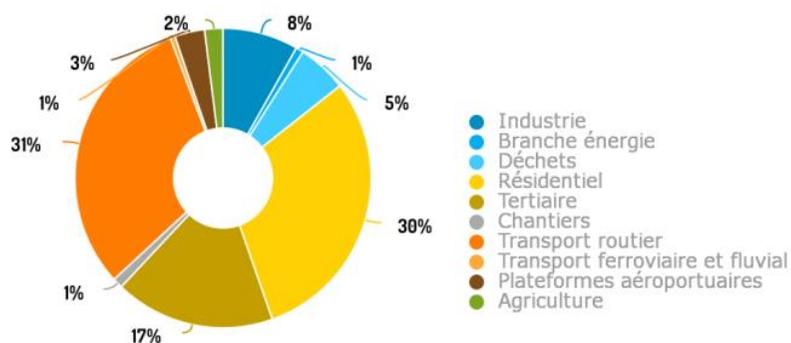
Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Le secteur des transports est l'un des principaux postes d'émissions de gaz à effet de serre, responsables du changement climatique d'origine anthropique, essentiellement du fait du transport routier, qui représente 31 % des émissions à lui seul au sein de la région (2019). La combustion d'énergies fossiles dans les moteurs thermiques en est responsable, les voitures, véhicules utilitaires et poids lourds à moteur diesel ainsi que les voitures essence portant la plus grande part des émissions.

La baisse des émissions liées au transport observée au cours des dernières années doit s'accélérer pour suivre une trajectoire compatible avec le respect de l'accord de Paris de 2015 et l'atteinte du « zéro émission nette » (ZEN – équilibre entre les émissions résiduelles et les capacités d'absorption des puits de carbone) en 2050 qui le sous-tend et est porté par la Planification écologique (2023) au niveau national et décliné dans le SDRIF-E au niveau régional.

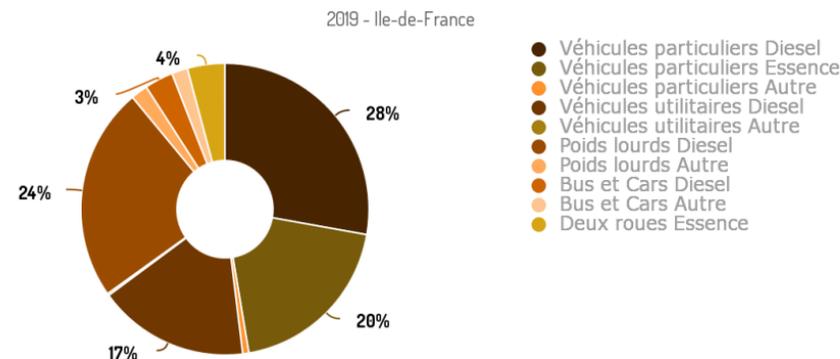
De même que pour l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des émissions de gaz à effet de serre doit s'appuyer sur la mutation technologique du parc de véhicules routiers et la baisse du trafic automobile.

Répartition régionale - GES scope 1+2



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Répartition des émissions - GES



AIRPARIF inventaire 2019 - Juin 2022

Réduire la consommation énergétique du secteur des transports

La forte dépendance du transport routier aux énergies fossiles importées s'accompagne d'importants risques économiques et sociaux dans les cas de tension sur les approvisionnements.

La consommation d'énergie du secteur des transports à l'échelle régionale, qui représente 22 % de la consommation d'énergie régionale en 2019, a baissé de 20 % entre 2005 et 2019. Cette tendance est cependant inégale entre les territoires et provient principalement du report modal vers les transports collectifs qui s'est matérialisé surtout dans le cœur d'agglomération au cours de la décennie passée.

Tout comme pour les enjeux de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, les leviers majeurs d'amélioration et donc de réduction des vulnérabilités territoriales, sont la mutation technologique du parc de véhicules routiers, la baisse de la dépendance à la voiture individuelle et la baisse des distances parcourues par les marchandises.

Favoriser les continuités écologiques et la biodiversité

Du fait de la densité de population et d'activités qui s'y trouvent, le territoire francilien est largement fragmenté, notamment par les infrastructures de transport, engendrant des ruptures de liaisons écologiques et l'enclavement des espaces. L'état des milieux naturels et de la biodiversité est préoccupant du

fait du déclin des populations de nombreuses espèces et de la banalisation des milieux, qui se poursuivent.

Les transports sont par ailleurs responsables de pollutions des espaces naturels (acidification, eutrophisation, conséquences sur les espèces animales) et de la génération de stress pour les espèces animales. De manière générale, la Trame Verte et Bleue définie par le Schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France (2015) pour, en particulier, garantir la libre circulation des espèces, se dégrade du fait de l'urbanisation.

Il s'agit donc de bien veiller, dans les projets d'infrastructures mais également dans l'aménagement des infrastructures existantes, à limiter la consommation d'espaces naturels, conformément à l'objectif ZAN (Zéro artificialisation nette) porté par le SDRIF-E, à maintenir ou à renforcer les continuités écologiques, à limiter les impacts sur les espèces animales et végétales, et à gérer l'impact sur la fréquentation des espaces naturels.

Préserver la santé des Franciliens

L'impact des mobilités sur de nombreux facteurs influençant la santé des individus est démontré, avec des effets combinés et différenciés territorialement.

De premiers facteurs sont liés aux impacts des mobilités sur l'environnement :

- **La qualité de l'air** : les résultats des études épidémiologiques, notamment pour les particules fines, permettent d'affirmer qu'il

n'existe aucun seuil en-deçà duquel la pollution n'a pas d'effet sur la santé ; toute réduction des niveaux de pollution est donc bénéfique pour la santé.

- **Le bruit** : l'attention portée aux nuisances sonores des transports s'est renforcée dans l'opinion publique, notamment en raison du progrès des connaissances sur les impacts du bruit sur la santé. En juillet 2021, l'Ademe et le Conseil national du bruit ont publié des quantifications de l'impact des nuisances sonores en France et de leur coût social : les transports sont responsables des deux tiers de ce coût et le transport routier de plus de la moitié. L'ensemble des acteurs traitant de ces nuisances s'accorde sur un constat global d'amélioration de la situation en Île-de-France. Néanmoins, une part de la population reste concernée par des dépassements des seuils d'exposition réglementaires, en grande majorité concentrée à Paris et en petite couronne.

PART DE LA POPULATION EXPOSEE A DES NIVEAUX DE BRUIT DEPASSANT LES VALEURS LIMITES REGLEMENTAIRES EN ÎLE-DE-FRANCE AU MILIEU DES ANNEES 2010

	Bruit routier	Bruit ferroviaire
Sur la journée entière	10,8 %	0,5 %
La nuit	3,3 %	0,8 %

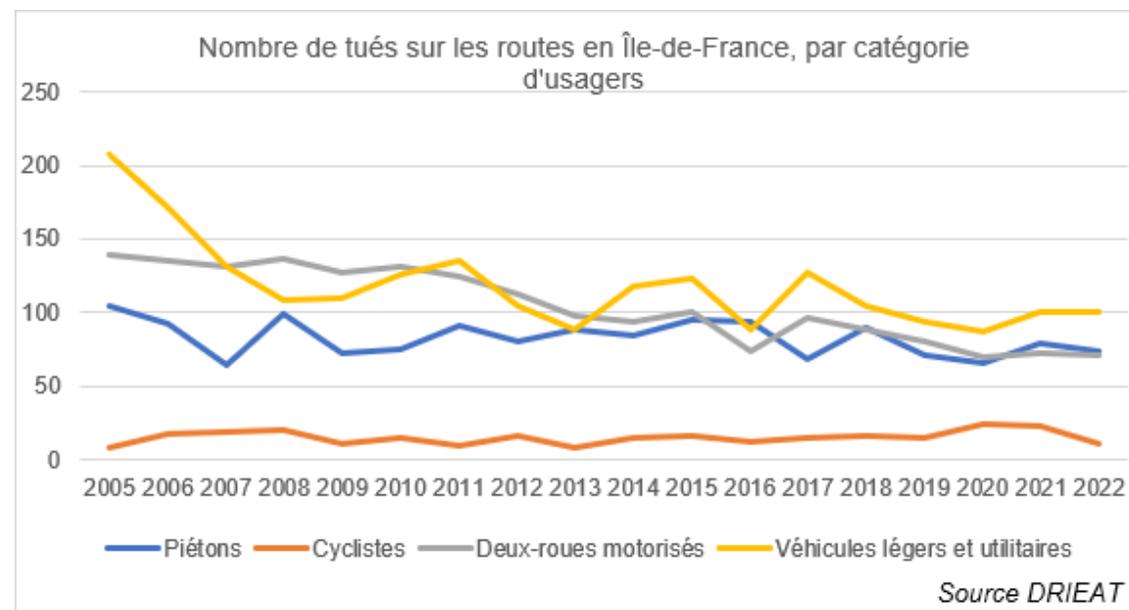
Source Bruitparif

- **La chaleur** (à travers la contribution au changement climatique et à l'effet d'îlot de chaleur urbain) : les recours aux soins et le

nombre de décès dus aux épisodes de canicule augmentent chaque année en France. En Île-de-France, une personne sur deux réside dans un quartier potentiellement soumis à un effet moyen à fort d'îlot de chaleur urbain, tout particulièrement à Paris et en petite couronne.

On recense également des impacts sanitaires plus directement liés à la mobilité :

- **L'insécurité routière** constitue l'enjeu le plus préoccupant : le nombre de tués et de blessés graves sur les routes et dans les rues franciliennes a diminué de 25 % entre les périodes 2005 - 2009 et 2015 – 2019, ce qui reste insuffisant. L'amélioration de la sécurité routière doit se poursuivre et s'accélérer, notamment par des mesures de protection renforcée des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers des deux-roues motorisés). Cet enjeu particulièrement central doit se traduire dans les objectifs du Plan des mobilités pour tendre vers une Vision Zéro morts et blessés graves à terme.
- **Le stress** : le niveau de stress des conducteurs de voitures particulières peut être élevé, notamment dans les embouteillages. Les voyages en transport collectif peuvent être également considérés comme stressants par certains usagers, notamment en cas de situation perturbée ou d'affluence importante. La gestion de ce stress est donc un enjeu pour l'amélioration des conditions de vie des Franciliens et également pour le développement des transports collectifs.



- **L'activité physique** : cette dernière joue un rôle primordial dans la préservation de la santé. La création d'environnements favorables à la pratique de l'activité physique, notamment via le développement de l'usage des modes actifs pour se déplacer, devient un enjeu de santé publique dans un contexte de progression de l'incidence de l'obésité et du diabète au niveau régional.

Il convient donc d'adopter une vision systémique des interactions entre mobilités et santé qui combine une réduction de l'exposition aux nuisances générées par les transports, une amélioration de la sécurité routière, une amélioration des conditions de transport pour les usagers, et une facilitation de l'activité physique.

2.6.2. Cinq enjeux importants nécessitant une vigilance accrue

Réduire l'exposition aux risques naturels

L'importance et la concentration des systèmes potentiellement exposés à une crue majeure font des inondations par débordement de la Seine et de ses affluents le principal risque naturel auquel est exposé le territoire francilien.

Les territoires franciliens, urbains et ruraux, sont également exposés à des risques d'inondation par ruissellement, beaucoup plus localisés, mais aussi plus fréquents, liés à des épisodes pluvieux exceptionnels. Une part importante du territoire francilien est en outre exposé au risque de retrait-gonflement des argiles, qui peut se traduire par des dommages importants sur les

bâti, en particulier l'habitat individuel. Le changement climatique va renforcer ces deux derniers risques par l'augmentation des épisodes de pluies violentes et de sécheresse.

L'artificialisation des sols qui conduit à leur imperméabilisation est un facteur aggravant du risque de débordement et d'inondations liées au ruissellement des pluies et nuit à la bonne régulation des crues.

L'enjeu de la réduction de l'exposition aux risques naturels est double du point de vue des mobilités : il s'agit d'une part de réduire l'impact des infrastructures de transport sur l'imperméabilisation des sols et d'autre part de veiller à la résilience du système de mobilités francilien aux risques qui pèsent sur le territoire.

Intégrer les effets actuels et futurs des aléas climatiques lors du développement des transports collectifs

Les vagues de chaleur ont des conséquences importantes sur la qualité du service offert aux usagers des transports collectifs. Le confort de trajet peut être dégradé, notamment en l'absence de climatisation. Les infrastructures (rails, goudrons) peuvent également être physiquement affectées, impactant la continuité du service. Par ailleurs, les précipitations intenses peuvent générer des submersions d'infrastructures rendant impossible leur utilisation.

Le changement climatique entraîne une augmentation de la fréquence et de l'intensité de ces aléas. La conception des infrastructures et services de transport doit donc s'adapter à ces évolutions pour garantir une qualité de

service aux usagers des transports collectifs et favoriser le report modal.

La conception des matériels roulants (métros, trains et bus) et l'analyse de la vulnérabilité des infrastructures à ces aléas doit permettre de maîtriser leur impact sur les transports collectifs.

Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols

La consommation et l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) dégradent la quantité et la qualité de ressources du sols (appauvrissement en éléments nutritifs, capacité de stockage du CO₂). L'Île-de-France est la région la plus urbanisée de France et, bien que le rythme de consommation des espaces NAF y ait diminué ces dernières années, la consommation foncière doit y être maîtrisée, en tendant vers l'objectif « zéro artificialisation nette » à horizon 2050.

En se conformant aux orientations définies par le SDRIF-E qui vise le respect de cet objectif (ZAN), la conception des infrastructures doit donc veiller à minimiser l'artificialisation des sols et l'imperméabilisation induite. Par ailleurs, la définition des projets de transport doit intégrer des enjeux de lutte contre l'étalement urbain.

Garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction des effets de coupure urbaine

Le patrimoine bâti et paysager de la région Île-de-France est exceptionnel mais également très fragile. La densification des zones urbaines

entraîne une pression non négligeable sur le paysage et le patrimoine.

La construction des infrastructures de transport et plus largement l'aménagement de l'espace urbain doivent tenir compte des nécessités de préservation de ce patrimoine, dont une part importante est protégée au niveau régional, national ou international.

Réduire les consommations de matériaux

La consommation de matière du territoire francilien est en grande partie le fait de la forte demande du secteur de la construction et des travaux publics. Une part croissante des granulats nécessaires pour cette construction est importée dans la région.

Les projets d'infrastructures de transport, particulièrement intenses en consommation de matériaux, doivent intégrer cet enjeu, en favorisant la sobriété et le réemploi dans une logique d'économie circulaire telle que portée par le SDRIF-E.

2.7. Améliorer la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité

Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens tout en préservant l'environnement, la santé et le cadre de vie nécessite une action coordonnée de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France et des moyens importants, dans un contexte de morcellement des compétences et de finances contraintes.

2.7.1. Renforcer la cohérence des politiques de mobilité entre elles et avec les autres planifications

Renforcer la cohérence des politiques de mobilité

Les compétences ayant trait à la mobilité (aménagement et gestion de la voirie, organisation des services de mobilité, etc.) relèvent de nombreux acteurs en Île-de-France. L'évaluation du PDUIF 2010-2020 a montré que les politiques de mobilité ne sont pas toujours bien coordonnées :

- Au sein d'une même thématique d'action, les politiques peuvent être très différentes d'un territoire à l'autre, comme en témoigne le déploiement inégal des aménagements cyclables entre certains territoires pourtant contigus.
- La cohérence n'est pas toujours assurée entre politiques de mobilité portant sur des thématiques différentes. C'est par exemple le cas pour les politiques de stationnement

public qui ne tiennent pas toujours compte de la qualité de la desserte en transports collectifs.

- Des décisions prises localement peuvent avoir un impact majeur sur les déplacements à une échelle dépassant le niveau territorial auquel elles ont été décidées. Une plus forte concertation entre les acteurs est ainsi indispensable.
- L'émergence de nouvelles technologies et de services de mobilité d'initiative privée est parfois venue percuter l'action publique, avant qu'un mode de régulation n'ait pu être mis en place.

L'enjeu de cohérence des politiques de mobilité sera d'autant plus prégnant dans la décennie à venir compte-tenu du morcellement des compétences et de financements contraints, qui requièrent une plus grande efficacité de l'action publique. Le Plan des mobilités en Île-de-France joue un rôle central dans cette coordination en offrant un cadre régional à l'ensemble des politiques d'échelle plus locale, tant sur le plan technique que politique.

Le Plan des mobilités doit également constituer le document pivot pour assurer la cohérence des politiques de mobilité avec les planifications régionales en matière d'aménagement et d'environnement. A cet égard, l'exigence de compatibilité du Plan des mobilités avec le SDRIF-E (voir *chapitre 1. Préambule*) constitue

un élément structurant qui a vocation à en orienter le contenu, autour des deux principes transversaux du SDRIF-E visant à transformer le modèle de développement régional : le polycentrisme et la sobriété, en particulier la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre l'artificialisation des sols.

Affirmer le rôle central du Plan des mobilités et des Plans locaux de mobilité

Le Plan des mobilités en Île-de-France a vocation à constituer le document de référence pour les politiques de mobilité déployées dans la région et, à ce titre, il cherche à proposer une palette d'actions adaptée à la diversité des territoires. Il ne peut toutefois constituer un document complètement opérationnel du fait de son imbrication dans un paysage complexe de planification et de son caractère relativement générique car d'échelle régionale. Sa mise en œuvre repose donc sur des déclinaisons locales permettant de s'ancrer plus avant dans la réalité des territoires. Le rôle des Plans locaux de mobilité est donc crucial, impliquant de renforcer leur caractère partenarial et opérationnel.

Par ailleurs, s'agissant d'un plan à l'horizon 2030, le Plan des mobilités en Île-de-France ne doit pas constituer une planification figée dans le temps mais un cadre capable de s'adapter régulièrement aux évolutions de contexte.

2.7.2. Rechercher l'efficacité pour le financement du système de mobilité

S'appuyer sur des systèmes de financement existants

Le financement des actions du PDUIF 2010-2020 reposait sur des systèmes de financement existants (par exemple, le contrat de plan Etat-Région pour les grands projets d'infrastructures) et sur les systèmes de subventions de la Région Île-de-France ou d'Île-de-France Mobilités à destination des collectivités locales. Toutefois, il s'agissait de principes de financement et le PDUIF ne comportait pas d'engagement financier de la part de l'ensemble des acteurs, laissant apparaître la capacité de financement des actions du plan comme un risque important pouvant limiter leur réalisation. Les systèmes de financement se sont néanmoins avérés plutôt efficaces puisque les actions mises en œuvre sont celles qui ont bénéficié de subventions. Ils ont également su s'adapter au fil des années.

Assurer la pérennité du modèle de financement des transports collectifs

L'effort d'investissement massif engagé dans la dernière décennie s'est traduit par une multiplication par près de trois des dépenses entre 2010 et 2021 (en euros constants). Ces dépenses d'investissement vont continuer à croître compte tenu des programmes déjà engagés. Les dépenses de fonctionnement ont également fortement augmenté dans la décennie passée sous l'effet des

développements d'offre, et cette hausse va se poursuivre avec la mise en service de nouvelles lignes, notamment celles du Grand Paris Express.

Dans le même temps, la crise sanitaire a induit une perte de recettes tarifaires et une diminution du produit du versement mobilité. Si la dynamique du versement mobilité s'est vite redressée, les recettes tarifaires demeuraient en 2023 en deçà de leur niveau de 2019 et les perspectives incertaines quant au contexte économique complexifiaient l'équation financière.

Les enjeux de financement des transports collectifs sont donc majeurs d'ici à 2030, et nécessitent la mise en place de ressources nouvelles pour en assurer la pérennité.

Orienter les dépenses de voirie en faveur d'une mobilité plus durable

Les dépenses consacrées aux investissements de voirie, qui recouvrent également les créations ou réaménagements de voirie pour l'ensemble des modes de déplacements (y compris aménagements cyclables), ont diminué en milieu de décennie 2010 puis se sont stabilisées. Cette évolution témoigne notamment des contraintes pesant sur le budget des collectivités locales franciliennes.

Pour tenir compte de cette contrainte financière, il est donc nécessaire d'optimiser les dépenses d'aménagement de la voirie en les allouant de façon prioritaire au profit des modes de déplacement plus durables (piétons, vélo, transports collectifs).

Les dépenses de fonctionnement doivent, quant à elles, être confortées pour assurer la maintenance et l'entretien de voiries de qualité et sûres pour l'ensemble des usages.

Un coût de la transition énergétique des véhicules qui pèse principalement sur les ménages et sur les entreprises

La voiture est le poste principal des dépenses liées à la mobilité en Île-de-France, dépenses supportées par les ménages et, dans une moindre mesure, par les employeurs. Le choix des ménages de posséder un véhicule ne dépend pas uniquement des conditions de mobilité en Île-de-France, ces véhicules étant également utilisés pour des déplacements en dehors de la région. La fluctuation des prix des carburants et la nécessaire transition énergétique du parc de véhicules ont un impact important pour les ménages peu aisés lorsqu'ils dépendent de la voiture pour se déplacer.

Il en va de même pour la transition énergétique des parcs de véhicules routiers de transport de marchandises, dont la responsabilité incombe aux entreprises.

3 OBJECTIFS

3.1	Les objectifs environnementaux et sanitaires	83
3.1.1	Améliorer la qualité de l'air	83
3.1.2	Réduire les émissions de gaz à effet de serre	83
3.1.3	Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire	83
3.1.4	Adapter le système de mobilité au changement climatique	84
3.1.5	Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires	84
3.1.6	Améliorer la sécurité routière	84
3.1.7	Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens	84
3.1.8	Préserver la biodiversité	84
3.2	La construction des objectifs de mobilité.....	85
3.2.1	La modélisation de scénarios de mobilité contrastés.....	85
3.2.2	L'analyse réalisée par Airparif	87
3.3	Les objectifs de mobilité.....	89
3.3.1	Objectifs pour les déplacements des Franciliens.....	89
3.3.2	Objectifs de transition des parcs de véhicules	91
3.3.3	Objectifs pour les flux de marchandises	92
3.4	L'atteinte des objectifs environnementaux	93
3.4.1	Une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre.....	93
3.4.2	Une forte amélioration de la qualité de l'air	93

3.1 Les objectifs environnementaux et sanitaires

Afin de répondre aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités dans la région (voir [chapitre 2. Enjeux](#)), le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 se doit de fixer des objectifs environnementaux et sanitaires à l'horizon 2030. Les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre engendrés par les transports ont ainsi été quantifiés, desquels découlent les objectifs de mobilité du plan. D'autres objectifs formulés de manière plus qualitative contribuent également à répondre à ces enjeux.

3.1.1 Améliorer la qualité de l'air

Le Plan des mobilités doit permettre une baisse des émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports compatible avec le respect des valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France. Si ces seuils en vigueur sont d'ores et déjà respectés en 2022 pour les particules PM_{2,5} et PM₁₀, il convient de les atteindre également en tout point du territoire francilien pour le dioxyde d'azote, afin de protéger toute la population des effets délétères sur la santé de la pollution atmosphérique.

Les nouvelles recommandations émises par l'OMS en 2022 ciblent des concentrations de polluants bien inférieures aux normes actuelles au niveau européen, qu'il s'agisse des valeurs limites à respecter mais également des objectifs de qualité définis dans la réglementation

française. Si leur respect sur l'ensemble du territoire semble difficile à atteindre à horizon 2030, le respect de seuils intermédiaires, également recommandés par l'OMS pour accompagner une progression incrémentale de la qualité de l'air, doit demeurer une cible à moyen terme. Ces seuils intermédiaires sont susceptibles de constituer les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 (*discussions en cours à l'échelle européenne*).

Polluant	Valeur limite réglementaire en 2023 (µg/m ³)	Cible intermédiaire de l'OMS (µg/m ³)
PM _{2,5}	25 (cible 2 OMS)	10 (cible 4 OMS)
PM ₁₀	40 (cible 2 OMS)	20 (cible 4 OMS)
NO ₂	40 (cible 1 OMS)	20 (cible 3 OMS)

3.1.2 Réduire les émissions de gaz à effet de serre

La baisse des émissions de gaz à effet de serre nécessaire pour respecter les objectifs d'atténuation du changement climatique fixés dans l'accord de Paris (2015) a été déclinée, en France, dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC – 2^{ème} version de 2020), en une trajectoire d'émissions à horizon 2050 par

secteur. Pour le secteur des transports, cette trajectoire se traduit par une baisse de 25 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2020 et 2030, à l'échelle nationale, soit une réduction des émissions annuelles de 132 à 99 MteqCO₂.

En cohérence avec cette trajectoire et avec l'objectif ZEN (Zéro émissions nettes) à horizon 2050 porté par le SDRIF-E, le Plan des mobilités porte un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports hors aérien de 25 à 30 % entre 2020 (hors effet crise sanitaire – année de référence considérée 2019) et 2030.

Cet objectif est particulièrement ambitieux puisque l'Île-de-France est déjà la région française dont les émissions de gaz à effet de serre par habitant (tous secteurs confondus) sont les plus faibles et celle où les modes de déplacements les moins émetteurs sont les plus développés.

3.1.3 Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire

Pour réduire la vulnérabilité qu'engendre le recours à la voiture individuelle au regard de la dépendance à l'importation d'énergies fossiles nécessaires pour les véhicules à moteur thermique, l'électrification du parc est une réponse. Toutefois, elle ne doit pas, en retour, faire peser un risque sur le système électrique dans son ensemble, dont l'usage est amené à se développer fortement dans un contexte de

transition énergétique de l'ensemble des secteurs. De même, le recours au bioGNV de production nationale, qui permet de s'affranchir des risques liés à l'importation de combustibles fossiles, ne saurait être envisagé sans penser l'optimisation de l'usage de cette ressource entre secteurs.

Par ses actions, le Plan des mobilités doit donc soutenir, tout à la fois, une baisse accélérée du recours aux énergies fossiles et la sobriété énergétique des déplacements.

3.1.4 Adapter le système de mobilité au changement climatique

Dans un contexte de poursuite des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale à court et moyen termes, il est désormais certain que les aléas climatiques progresseront en fréquence et en intensité dans les prochaines décennies.

Le Plan des mobilités en Île-de-France doit viser une amélioration de la résilience du système de mobilité à ces aléas climatiques, en en tenant compte dans la conception et la gestion des systèmes de transport, en particulier par la définition de plans d'adaptation au changement climatique intégrant les effets sur les infrastructures et sur les usagers.

3.1.5 Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires

La diminution de la part de la population francilienne exposée à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites réglementaires (actuellement, environ 10 % des habitants pour

le bruit routier et 0,4 % pour le bruit ferroviaire) doit être poursuivie, avec comme cible à moyen terme un respect de ces seuils sur l'ensemble du territoire. Il convient de traiter en priorité les secteurs les plus exposés au bruit ferroviaire et/ou routier. A plus long terme, le respect des objectifs de qualité définis par l'OMS pour éviter tout accroissement des risques sanitaires liés au bruit des transports doit être recherché.

Source et période	Valeur limite réglementaire en 2023 (dB(A))	Objectif de qualité de l'OMS (dB(A))
Bruit routier sur 24h (Lden)	68	53
Bruit routier la nuit (Ln)	62	45
Bruit ferroviaire sur 24h (Lden)	68 (lignes conventionnelles)	54
Bruit ferroviaire la nuit (Ln)	62 (lignes conventionnelles)	44

3.1.6 Améliorer la sécurité routière

Afin de poursuivre la dynamique observée d'amélioration de la sécurité routière, le Plan des mobilités s'inscrira dans la perspective « Vision zéro » décès et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050, adoptée par la commission européenne en 2018.

L'objectif du Plan des mobilités sera ainsi une réduction de moitié des tués et des blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France, avec une attention particulière portée

aux usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes et usagers des deux-roues motorisés.

3.1.7 Préserver la santé des Franciliens

Au-delà de l'amélioration de la santé liée à la réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, et de l'insécurité routière, d'autres objectifs sanitaires seront poursuivis par le Plan des mobilités :

- encourager la pratique d'une activité physique grâce à des objectifs de développement du recours aux modes de déplacement actifs (marche et vélo) ;
- réduire le stress ressenti dans les transports collectifs en visant l'amélioration globale de la qualité de service (régularité), du confort et de la sûreté. Le développement de l'accessibilité des transports permet d'élargir ces effets pour toute la population.

3.1.8 Préserver la biodiversité

Si les leviers du Plan des mobilités pour agir sur la biodiversité sont réduits, il convient néanmoins que l'ensemble des actions inscrites au plan en tiennent compte. Il s'agit ainsi de minimiser l'impact des projets d'infrastructures et d'aménagement sur les espèces et leur milieu, de minimiser la consommation des espaces naturels – conformément à la trajectoire ZAN portée par le SDRIF-E – et leur fragmentation, et de favoriser la végétalisation des espaces urbains.

3.2 La construction des objectifs de mobilité

La définition des objectifs d'évolution des pratiques de mobilité en Île-de-France pour les voyageurs et les marchandises s'appuie sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'atteinte des seuils réglementaires pour les polluants atmosphériques objectifs exposés ci-avant.

3.2.1 La modélisation de scénarios de mobilité contrastés

Trois scénarios contrastés d'évolution de la mobilité en Île-de-France entre 2019 et 2030 ont été construits afin d'apprécier l'effort à réaliser pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ils portaient sur les déplacements de voyageurs et de marchandises en Île-de-France, l'évolution de l'usage des différents modes et la transition énergétique des parcs de véhicules.

Les déplacements des Franciliens

Les changements de comportement de mobilité des Franciliens dépendent de nombreux facteurs dont il est nécessaire de comprendre les effets afin de pouvoir proposer des objectifs crédibles d'évolution à l'horizon 2030. A cet effet, Île-de-France Mobilités a réalisé des modélisations avec son modèle de prévision de la demande de déplacements, le modèle ANTONIN 3. Ce modèle multimodal permet de quantifier les changements de comportements

de mobilité des Franciliens, notamment ceux induits par les dynamiques démographiques et par l'évolution des réseaux de transport. Il permet également de simuler l'essor du télétravail et l'augmentation de l'usage du vélo.

Les modélisations ont porté sur trois scénarios nuancés en termes de réduction de l'usage des modes individuels motorisés, construits sur la base des hypothèses suivantes :

En termes de dynamiques démographiques (source : L'Institut Paris Region en partenariat avec l'Insee, les services de l'Etat concernés et l'APUR – hypothèses identiques pour tous les scénarios)

- Une augmentation de la population francilienne de 3 % entre 2020 et 2030 (conduisant à 12,7 millions d'habitants en 2030), principalement en petite couronne et en grande couronne, la population de Paris étant en léger recul ;
- Une accentuation du vieillissement de la population, modifiant ainsi la structure de la demande de déplacements.

En termes d'offre de transports collectifs

- La réalisation de l'intégralité des projets de transports collectifs dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 (voir plan d'action - **axe 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs**

attractifs »), hypothèse identique dans tous les scénarios ;

- Un niveau d'ambition sur le développement de l'offre bus différencié selon les scénarios.
- L'évolution des tarifs des transports collectifs se fonde sur les évolutions actées et les projections disponibles, sans distinction en fonction des scénarios.

Concernant les modes individuels motorisés

- Tous les scénarios intègrent les projets routiers déjà engagés (voir plan d'action – **axe 7 « Rendre la route plus multimodale, sûre et durable »**), la réduction de la surface viaire dédiée à l'usage de la voiture dans le cadre d'un partage multimodal plus favorable aux modes actifs et aux transports collectifs, le projet de Zone à Trafic Limité dans Paris centre (voir plan d'action – **axe 8 « Mieux partager la voirie urbaine »**).
- Les scénarios diffèrent quant au périmètre de la limitation à 30 km/h, à l'ampleur des contraintes sur le stationnement et à l'évolution du coût d'usage de la voiture en conformité avec les compositions du parc de véhicules présentées ci-après.

Concernant l'essor du vélo

- Des simulations fortement différenciées de l'essor du vélo en fonction des scénarios ont

été considérées afin d'apprécier le report modal qui serait ainsi engendré. Les hypothèses considérées vont d'un doublement à un quadruplement de l'usage du vélo entre 2019 et 2030.

Développement du télétravail

- Des scénarios de recours au télétravail allant du simple au triple ont été considérés. Dans le scénario le plus ambitieux, la proportion de télétravailleurs et leur fréquence de recours à cette pratique sont considérées égales au niveau maximal observé hors période de contrainte forte sur la mobilité.

Les modélisations de ces scénarios conduisent à des résultats qui vont globalement dans le même sens mais avec une ampleur nettement différenciée.

Le nombre total de déplacements effectués par les Franciliens un jour donné diminue ou stagne dans tous les scénarios, du fait d'une démographie peu porteuse liée notamment au vieillissement de la population, mais aussi de la suppression de certains déplacements contraints rendue possible par le télétravail.

Les déplacements en modes individuels motorisés baissent de 6 à 15 % ce qui se traduit par une diminution de 9 % à 18 % des kilomètres parcourus en voiture par les Franciliens.

L'usage des transports collectifs augmente peu (jusqu'à +2 %) voire diminue (jusqu'à -5 %) entre 2019 et 2030 compte tenu des effets rémanents de la crise sanitaire, et dans une moindre mesure des dynamiques

démographiques, effets qui sont tout juste compensés par le report modal estimé sur la période.

Les flux de marchandises

Les flux de marchandises sont soumis à plusieurs dynamiques concomitantes qui affectent à la fois les volumes transportés et la structure de ces flux. Un travail d'expertise a été réalisé pour évaluer ces dynamiques et ainsi projeter les flux de marchandises à horizon 2030 en Île-de-France. Ces dynamiques sont les suivantes :

- L'évolution de la population, des emplois et du profil des établissements implantés sur le territoire, qui affectent la consommation et la production de marchandises ;
- Une croissance très modérée du bassin de consommateurs et une croissance un peu plus importante mais toujours modérée des flux internes et en échange liée au développement économique ;
- Une croissance tendancielle des flux routiers de transport de marchandises au niveau européen, qui affecte les flux de transit traversant l'Île-de-France ;
- Le développement du e-commerce, qui entraîne une augmentation des flux directs d'entreprise à consommateur, avec une tendance à l'éclatement et donc à un report vers de plus petits véhicules ;
- Une tendance à l'évolution des flottes vers des véhicules de plus petite taille, en

réponse aux contraintes de circulation dans les centres urbains.

À ces dynamiques de fond, s'ajoutent des facteurs sur lesquels le Plan des mobilités pose des objectifs ambitieux : optimisation des schémas logistiques pour réduire les distances parcourues par les véhicules, report des flux vers des modes décarbonés et faiblement émetteurs de polluants atmosphériques.

Lutte contre l'étalement logistique

Les distances parcourues dépendent de l'organisation spatiale des lieux de regroupement et d'éclatement des marchandises (entrepôts). Au cours des décennies passées, une tendance à l'éloignement croissant entre les espaces logistiques et les lieux de consommation finale a été observée. Pour réduire les distances parcourues par les véhicules de transport de marchandises, il est nécessaire de contrer ce phénomène d'étalement logistique. Les orientations inscrites au SDRIF-E contribuent à ce resserrement.

L'évolution de ces distances, qui s'applique strictement aux trafics internes à la région, est fortement différenciée en fonction des scénarios simulés, du statu quo à une baisse de 5 %.

Report modal vers les modes fluvial et ferroviaire

L'ensemble des acteurs régionaux s'accordent sur l'opportunité et la nécessité de développer le mode fluvial, dont le potentiel de développement est important, des réserves de capacités pouvant être mises à profit.

La situation est plus contrainte pour le fret ferroviaire, soumis à la forte densité de circulations voyageurs et aux besoins importants de régénération du réseau ferré. A l'échelle nationale, des objectifs très ambitieux de développement de ce mode ont cependant été posés par l'Etat (part modale de 18 % en 2030 contre 10,7 % en 2021).

La Région Île-de-France s'est engagée dans un soutien au développement des modes fluvial et ferroviaire à travers sa stratégie pour le fret et la logistique.

Les scénarios construits sur ces hypothèses de report vers les modes fluvial et ferroviaire projettent une baisse des circulations de poids lourds articulés en échange interrégional de 8 à 13 %.

Report modal vers la cyclologistique

Le développement de l'utilisation de vélos-cargos en lieu et place de véhicules utilitaires légers doit être recherché, préférentiellement en zone dense pour le dernier maillon de la chaîne logistique.

La dynamique des dernières années est importante, avec notamment une hausse de plus de 300 % des ventes de vélos cargo en 2020 en France et des plans en leur faveur (Plan national pour le développement de la cyclologistique de 2021 ; Stratégie fret et logistique de la Région Île-de-France).

Les scénarios visent un report allant de 5 à 8 % des circulations de véhicules utilitaires légers internes à la région vers la cyclologistique entre 2020 et 2030.

L'évolution du parc de véhicules routiers

Le deuxième levier permettant l'atteinte des objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques est la composition technologique du parc des véhicules qui circulent au sein de la région.

À l'horizon 2030, les parts de véhicules électriques, hybrides rechargeables, GNV (en privilégiant le biométhane pour l'avitaillement) ou hydrogène, qui permettent tous de réduire les émissions, directement à l'échappement ou sur leur cycle de vie, devront croître. Une dynamique est déjà engagée pour les voitures électriques, dont les ventes sont en croissance rapide, et pour les poids lourds GNV. Elle est naissante pour les véhicules hydrogène.

Des travaux ont été menés avec Enedis, en tant que gestionnaire du réseau électrique francilien, quant aux projections de véhicules électriques circulant sur le territoire régional à horizon 2030. Le travail d'expertise réalisé sur les projections des flux de marchandises a également contribué à projeter l'évolution des parcs de poids lourds et de véhicules utilitaires légers. En raison de la volatilité importante des dynamiques affectant l'évolution du parc (dépendance aux marchés mondiaux de matériaux, aux stratégies des constructeurs, aux prix des différentes énergies), des niveaux contrastés de transition énergétique du parc sont pris en compte dans les scénarios évalués :

- De 11 à 20 % de voitures électriques et de 5,5 à 10 % de voitures hybrides rechargeables,

- De 10 à 41 % de véhicules utilitaires légers faiblement émetteurs, avec une part prépondérante de véhicules électriques (de 6 à 25 %) et un panachage de véhicules hybrides rechargeables, GNV ou hydrogène pour la part restante,
- De 11 à 32 % de poids lourds faiblement émetteurs, avec une prépondérance de véhicules GNV.

La transition énergétique du parc de bus et de cars publics (30 % de véhicules électriques et 70 % de véhicules bioGNV à horizon 2030) constituant déjà un engagement d'Île-de-France Mobilités, elle est considérée dans l'ensemble des scénarios.

3.2.2 L'analyse réalisée par Airparif

Les résultats des modélisations contrastées évoquées ci-avant ont permis de fournir à Airparif des hypothèses en termes de kilomètres parcourus par les voyageurs en modes individuels motorisés et par les véhicules routiers de transport de marchandises, complétées par des hypothèses d'évolution de la composition du parc de véhicules du point de vue de la motorisation et de la taille pour les véhicules de marchandises, incluant l'évolution de la réglementation européenne (norme Euro 7 notamment).

Les modélisations réalisées par Airparif sur cette base ont mis en évidence une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 10 % dans le scénario de moins forte baisse des déplacements en modes motorisés (6%), et de

26 % dans le scénario de plus forte baisse (15%).

Le scénario le plus ambitieux en matière de baisse des déplacements en modes individuels motorisés, de transition énergétique des véhicules, et de limitation des flux logistiques routiers est donc le seul scénario permettant d'atteindre l'objectif de baisse des émissions de gaz à effet de serre assigné au Plan des mobilités (-25 à -30 %) entre 2019 et 2030.

C'est donc sur la base de ce scénario que les objectifs de mobilité explicités au 3.3 ont été construits.

3.3 Les objectifs de mobilité

3.3.1 Objectifs pour les déplacements des Franciliens

Les objectifs à l'échelle régionale

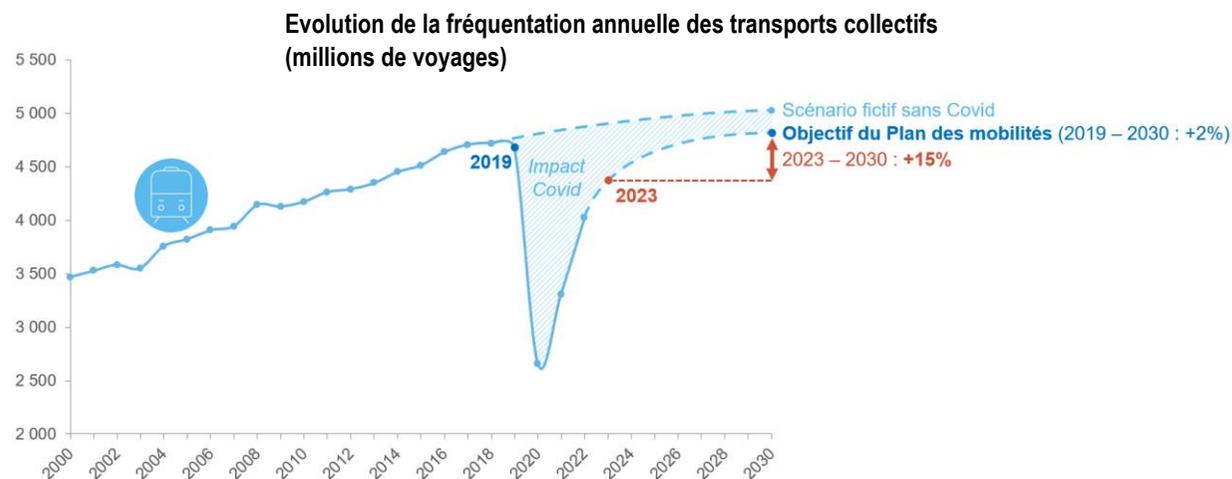
Les objectifs d'évolution de la mobilité francilienne s'inscrivent dans un contexte de baisse de la mobilité totale induite par une démographie moins porteuse que pendant les décennies précédentes, mais aussi par la diminution de la mobilité contrainte : réduction des besoins de déplacements domicile - travail grâce à l'essor du télétravail, réduction des besoins de déplacements pour affaires personnelles grâce aux outils de communication à distance (téléconsultation médicale, banque à distance, démarches administratives en ligne, etc.). S'agissant de déplacements contraints, leur réduction est généralement source de gain de qualité de vie, notamment lorsqu'il s'agit de réduire des déplacements longs.

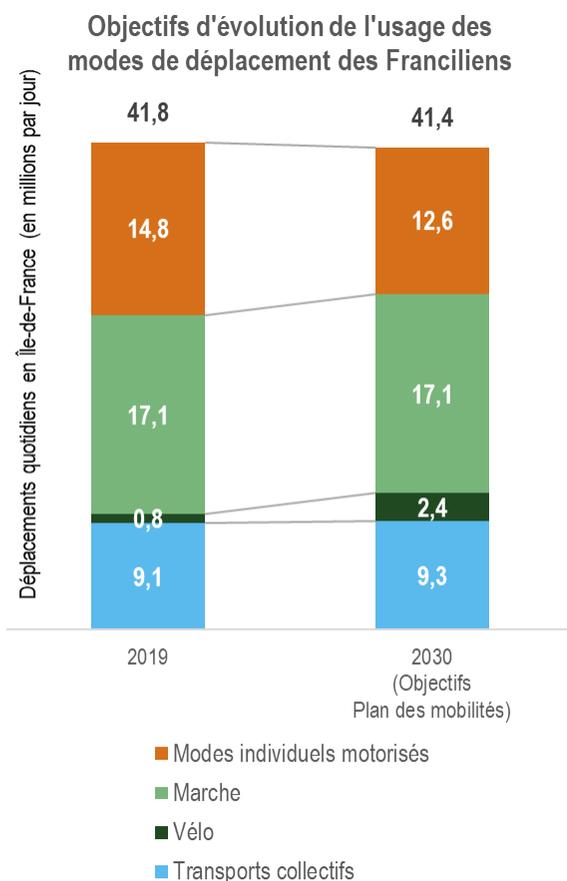
Par ailleurs, les modélisations conjointes d'Île-de-France Mobilités et d'Airparif montrent que seul un scénario ambitieux de réduction des déplacements en modes individuels motorisés accompagné par un volontarisme fort en matière de transition énergétique du parc automobile permet d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessaire à l'échéance 2030 pour tenir la trajectoire de la neutralité carbone en 2050.

- **L'objectif du Plan des mobilités est donc de diminuer les déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030.** Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et par le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs.

La crise sanitaire ayant occasionné des impacts durables sur le recours aux transports collectifs, il n'est plus possible d'imaginer une croissance de la demande aussi marquée que celle qui a été observée depuis le milieu des années 90. De plus, l'impulsion donnée par la démographie sur l'usage de ce mode étant fortement réduite, le retour de la demande devra fortement s'appuyer sur le report modal, notamment depuis les modes individuels motorisés.

- **L'objectif du plan est de faire croître de 2 % le nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 et 2030 (situation de référence avant la crise sanitaire) et 2030.** Compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 et 2030.
- Le plan vise également un fort développement de l'usage du vélo avec un triplement du nombre de déplacements effectués avec ce mode entre 2019 et 2030.
- Enfin, la marche restera le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030.





Ces objectifs se traduisent par un changement important des parts modales des différents modes de déplacement :

- Une baisse de 5 points de la part des modes individuels motorisés, qui passe de 35 % à 30 % ;
- Une stabilité pour les transports collectifs autour de 22 % ;

- Une hausse de 4 points de la part modale du vélo qui atteint 6 % ;
- Une stabilité pour la marche autour de 41 %.

Il faut néanmoins noter que seule une partie des déplacements en modes individuels motorisés pourront être reportés vers le vélo, les déplacements de plus grande portée seront davantage captés par les transports collectifs.

La proportion d'usage des transports collectifs n'évolue pas du fait d'un report d'une partie des déplacements de proximité vers le vélo et de l'essor du télétravail qui impacte particulièrement ce mode de déplacement.

Des objectifs d'usage des modes différenciés selon les territoires

Ces évolutions régionales sont différenciées selon les territoires (présentés ici en cohérence avec les entités territoriales définies dans le SDRIF-E – voir *chapitre 2. Enjeux*).

Dans l'hypercentre, le développement marqué de l'usage du vélo induit un phénomène de report depuis la marche et les transports collectifs, l'usage des modes individuels motorisés y étant déjà très limité. En offrant une solution de mobilité alternative, l'essor du vélo contribuera à réduire la saturation de certaines lignes de transports collectifs, phénomène renforcé par les effets déjà évoqués de la démographie et de la diminution de la mobilité contrainte grâce au télétravail.

Le cœur de l'agglomération parisienne est le territoire qui portera la plus grande part de la baisse de l'usage des modes individuels

motorisés. En effet, le développement de l'offre de transports collectifs y sera massif avec la mise en service du Grand Paris Express qui bouleversera les temps de déplacements. Par ailleurs, ce territoire est propice à l'usage du vélo compte tenu de sa densité urbaine.

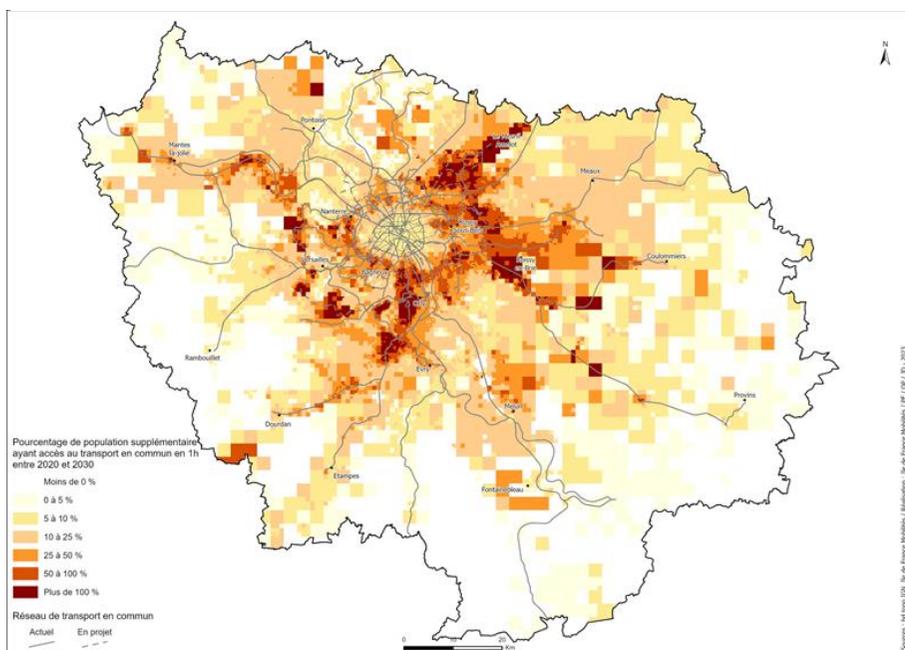
Dans la couronne de l'agglomération parisienne, la baisse des déplacements en modes individuels motorisés sera moins marquée en proportion mais conséquente en volume, ce territoire accueillant aujourd'hui une grande partie des déplacements effectués par ces modes. Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et dans une moindre mesure par le développement des transports collectifs (notamment sous l'effet du Grand Paris Express et des cars express) et par l'essor du vélo.

La proportion d'usage des différents modes de déplacement évoluera moins dans le **territoire en dehors de l'agglomération parisienne** (constitué des **villes moyennes, des petites villes et des communes rurales** au sens du SDRIF-E). Une baisse modérée de l'utilisation des modes individuels motorisés y sera observée sous l'impulsion du télétravail dans les communes rurales et les petites villes mais également grâce à un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs en particulier dans les villes moyennes.

Rééquilibrer l'accès à l'emploi et améliorer l'accessibilité des pôles économiques

Pour répondre à l'enjeu d'un meilleur accès à l'emploi et du soutien du développement économique régional, le Plan des mobilités se fixe également pour objectif d'améliorer l'accès aux pôles économiques, et donc de rééquilibrer l'accès à l'emploi pour les Franciliens : cela se traduit par une hausse du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis une part importante de la région, en particulier depuis le cœur et la couronne de l'agglomération parisienne.

Evolution entre 2020 et 2030 du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis chaque zone



3.3.2 Objectifs de transition des parcs de véhicules

Concernant la transition énergétique des véhicules, les objectifs les plus ambitieux doivent également être retenus. Ils s'appuient principalement sur l'électrification de l'ensemble des parcs mais également sur le développement des poids lourds au bioGNV, qui constitue une technologie à faibles émissions éprouvée pour ces usages et disponible à court terme. La technologie hydrogène restera marginale, suivant un processus de constitution de la filière au niveau régional.

Parts de véhicules faiblement émetteurs dans le parc circulant en Île-de-France dans le scénario objectif du Plan des mobilités en 2030

	Electrique	Hybride rechargeable	(bio)GNV	Hydrogène
Voitures	20%	10%	-	-
Véhicules utilitaires légers	25%	5%	8%	3,5%
Poids lourds	8%	2%	20%	2%
Bus et cars publics	30%	-	70%	-
Deux-roues motorisés	13,5%	-	-	-

3.3.3 Objectifs pour les flux de marchandises

Tout comme pour la mobilité des Franciliens, le scénario le plus ambitieux en matière de flux de marchandises est retenu pour permettre l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques :

- La baisse des distances parcourues pour les flux de marchandises internes à la région (-5 % de véhicules-kilomètres) ;
- Le report modal vers les modes massifiés pour les flux en échange interrégional (-13 % de véhicules-kilomètres routiers) ;
- Le report modal vers la cyclologistique pour les flux de véhicules utilitaires légers internes à la région (-8% de véhicules-kilomètres routiers).

L'ensemble de ces hypothèses et objectifs mène à une reconfiguration des flux routiers de marchandises dans le scénario objectif du Plan.

On constate ainsi une stagnation des flux internes, l'augmentation des volumes étant compensée par la diminution des distances parcourues et le report modal vers la cyclologistique.

Les flux d'échange diminuent grâce au report modal vers les modes massifiés et les flux de transit augmentent sous l'effet de tendances indépendantes du Plan des mobilités.

Ces différentes dynamiques se compensent et le scénario objectif projette une faible baisse des flux routiers de marchandises, d'environ 1,5% de véhicules-kilomètres.

Par ailleurs, le scénario objectif affiche une augmentation de la part des véhicules de type porteurs (camions dont le châssis supporte à la fois la cabine et le conteneur), au détriment des poids lourds articulés (composés d'un tracteur routier et d'une semi-remorque).



Poids lourds

Simulations réalisées à partir de la base SIRENE, des enquêtes TMV et TRM

3.4 L'atteinte des objectifs environnementaux

3.4.1 Une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre

Cumulés, les hypothèses et objectifs définis pour le Plan des mobilités permettent le respect de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les travaux de simulation réalisés par Airparif font en effet état d'une baisse de 26 % des émissions entre 2019 et 2030, conforme à l'objectif posé.

Ce résultat montre cependant que le cumul d'objectifs ambitieux dans tous les domaines (baisse des circulations routières de personnes et de marchandises, transition énergétique du parc) est indispensable pour respecter la trajectoire permettant d'atteindre la cible de « zéro émissions nettes » à horizon 2050. Une analyse différenciée des facteurs permet par ailleurs de constater que les baisses d'émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et le scénario objectif 2030 sont imputables pour environ un tiers à la baisse du trafic automobile et pour deux tiers à l'évolution technologique du parc de véhicules routiers, démontrant l'importance des efforts à soutenir en ce domaine.

3.4.2 Une forte amélioration de la qualité de l'air

Concernant les émissions de polluants atmosphériques dues aux transports routiers,

les simulations démontrent des baisses importantes pour l'ensemble d'entre eux :

- Une baisse de 54 % des émissions d'oxydes d'azote,
- Une baisse de 26 % des émissions de PM₁₀,
- Une baisse de 35 % des émissions de PM_{2,5}.

La baisse plus modérée des émissions de particules en comparaison des émissions d'oxydes d'azote s'explique par la persistance des émissions de particules liées à l'abrasion, qui ne sont pas réduites par l'évolution des motorisations.

Néanmoins, comme pour les émissions de gaz à effet de serre, les baisses évaluées sont principalement imputables à l'évolution technologique du parc de véhicules routiers. Elle est en effet responsable d'environ deux tiers des baisses d'émissions de particules et de 85% des baisses d'émissions d'oxydes d'azote.

Ces baisses d'émissions mènent à des baisses des concentrations auxquelles sont exposés les Franciliens sur l'ensemble du territoire. Pour les simuler, Airparif a appliqué les baisses de trafic sur le réseau routier et complété par des hypothèses sur l'évolution des autres secteurs (aérien, résidentiel, industriel, agricole). Un scénario dit « avec mesures existantes », c'est-à-dire tenant compte des mesures votées ou mises en place à compter de 2020, élaboré par le CITEPA, a été considéré et modulé avec des hypothèses fournies par les acteurs locaux pour

les secteurs aérien (ADP, ACNUSA), industriel (déclarations GEREP des grands sites industriels) et résidentiel (bilan prospectif régional de l'énergie réalisé par la Région Île-de-France).

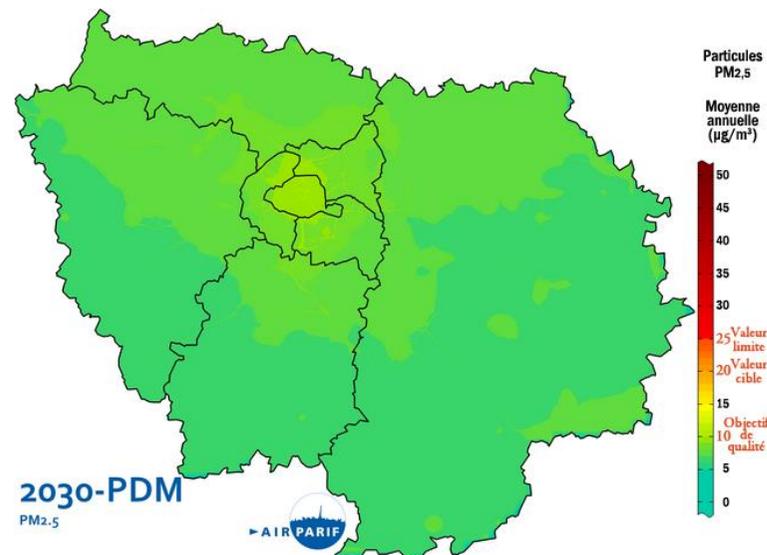
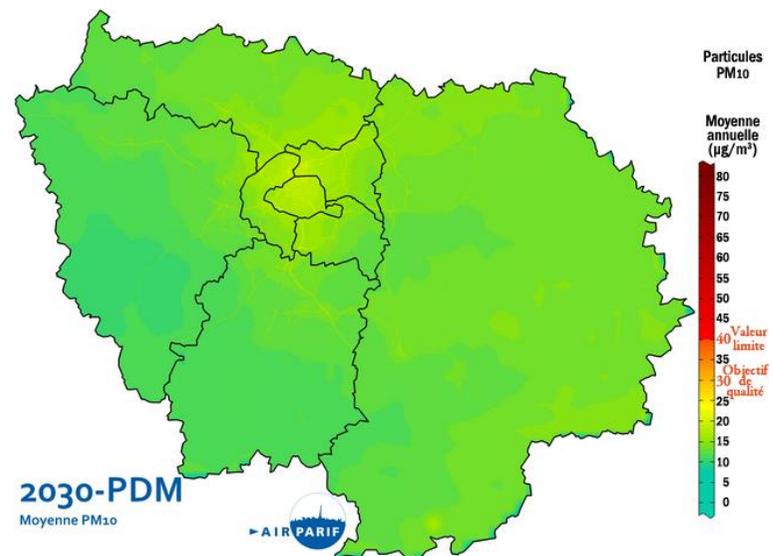
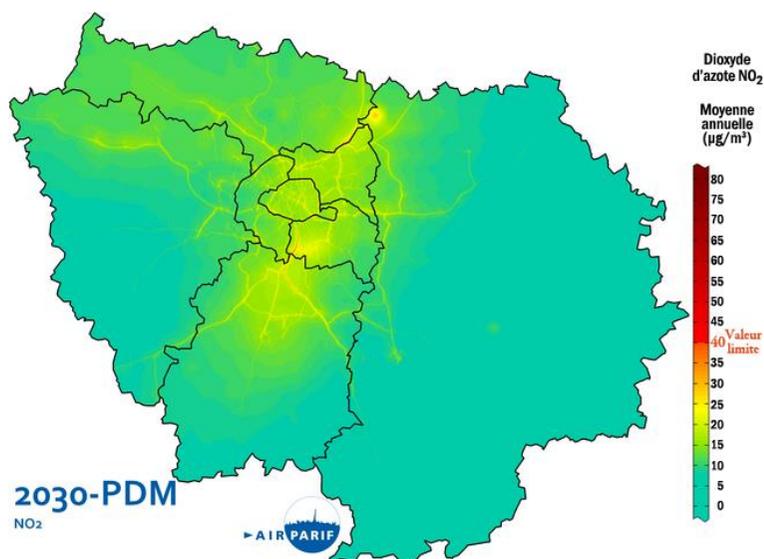
En tenant compte de ces hypothèses et des objectifs du Plan des mobilités, **les valeurs limites réglementaires actuelles sont respectées sur l'ensemble du territoire pour les trois polluants considérés**, comme le montrent les cartes de concentration présentées ci-après.

Les cibles intermédiaires de l'OMS telles que rappelées dans les objectifs environnementaux, qui sont susceptibles de constituer les nouvelles valeurs limites à horizon 2030, ne sont, quant à elles, pas atteintes sur l'ensemble de la région. Toutefois, les objectifs du plan permettent de réduire drastiquement le nombre de personnes exposées à des concentrations dépassant ces seuils en comparaison du scénario tendanciel.

Population exposée à des concentrations de polluants supérieures aux cibles intermédiaires fixées par l'OMS

Cible intermédiaire OMS	Tendanciel	Objectifs Plan des mobilités
NO ₂ 20µg/m ³ (cible 3)	900 000	200 000
PM ₁₀ 20µg/m ³ (cible 4)	40 000	20 000
PM _{2,5} 10µg/m ³ (cible 4)	50 000	20 000

Concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote, particules PM10 et PM2,5 en 2030, sous le scénario objectif du Plan des mobilités



4 STRATEGIE D'ACTION

4.1	Un plan d'action en quatorze axes	96
4.1.1	Grands principes ayant guidé la définition de la stratégie d'action	96
4.1.2	Structuration du plan d'action.....	96
4.1.3	Une nécessaire mise en action de tous les partenaires	98
4.2	Une stratégie déclinée par territoire	100
4.2.1	Dans l'hypercentre	100
4.2.2	Dans le cœur de l'agglomération parisienne.....	100
4.2.3	Dans la couronne de l'agglomération parisienne	100
4.2.4	Dans les villes moyennes.....	101
4.2.5	Dans les petites villes et les communes rurales	101

4.1 Un plan d'action en quatorze axes

4.1.1 Grands principes ayant guidé la définition de la stratégie d'action

Pour atteindre son objectif premier de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans la région, et en réponse aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités dans la région, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 repose sur une stratégie d'action, fondée sur l'activation de tous les leviers.

Concernant la mobilité des personnes :

- Proposer des solutions pour tous les Franciliens, dans toute leur diversité d'autonomie physique et économique, et pour les non-Franciliens (visiteurs réguliers, touristes occasionnels) ;
- S'appuyer sur tous les modes pour apporter un panel de réponses aux besoins de mobilité, tenant compte des spécificités des territoires ;
- Pour ce faire, renforcer l'intermodalité et la multimodalité au travers d'aménagements physiques mais également du développement de services ;
- Agir également sur la demande par un accompagnement à l'évolution des pratiques de mobilité auprès des Franciliens en général et de publics prioritaires ;

Concernant le transport de marchandises :

- Contribuer à l'amélioration de l'organisation de la logistique au travers d'une armature logistique régionale et de principes d'aménagement permettant une insertion harmonieuse et efficace dans l'espace public ;
- Favoriser la transition énergétique des flottes de véhicules de la filière logistique.

Cette activation de tous les leviers d'action repose aussi sur la mobilisation de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France.

4.1.2 Structuration du plan d'action

Le plan d'action du Plan des mobilités s'articule autour de quatorze axes, chaque axe se déclinant en actions faisant l'objet de fiches-actions portant diverses mesures.

Les cinq premiers axes concernent le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture utilisée individuellement :

1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

L'attractivité des transports passe par le développement de l'offre et par l'amélioration de leur performance et de leur fiabilité. Elle s'appuie aussi sur l'amélioration

de l'expérience voyageurs : information, sûreté, billettique.

2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

Il s'agit de systématiser la prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la voirie et d'adopter une approche globale de planification de l'amélioration de la mobilité piétonne.

3. Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

La mise en accessibilité des transports collectifs ferroviaires et routiers doit être poursuivie et des efforts importants doivent être consentis pour améliorer l'accessibilité de la voirie.

4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

Soutenir l'essor du vélo passe par une approche systémique : développement d'infrastructures cyclables linéaires, de stationnement vélo dans les espaces publics et privés, de services vélo, et promotion de son usage.

5. Développer les usages partagés de la voiture

Encourager le covoiturage dans les territoires peu denses, ou faiblement desservis par les transports collectifs,

nécessite de lui accorder des bénéfices en termes financiers, de circulation et de stationnement. Concernant l'autopartage, il s'agit de l'ancrer dans les pratiques de mobilité en assurant la qualité de l'offre et la visibilité des services.

Les quatre axes suivants visent les infrastructures au travers du partage de la voirie et de l'espace public entre les différents modes :

6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

Il s'agit de faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire le passage d'un mode à un autre lors d'un déplacement, et en particulier l'accès aux pôles de transports collectifs ferroviaires et routiers par les différents modes. Il s'agit aussi de faciliter la multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation alternative de modes pour un même déplacement, grâce à une meilleure information sur les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

L'optimisation de l'usage du réseau routier hors agglomération repose sur une plus grande fiabilité et un usage plus multimodal (voies réservées). Il s'agit également d'en améliorer la performance environnementale et la sécurité pour tous les usagers.

8. Mieux partager la voirie urbaine

L'optimisation de l'usage de la voirie urbaine repose sur un meilleur partage entre les

modes, au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle (marche, vélo, transports collectifs). Pour les modes actifs, cela passe notamment par la pacification de la voirie et la résorption des coupures urbaines.

9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Une approche globale des politiques de stationnement est prônée, en traitant à la fois les espaces privés (normes PLU(i) pour les constructions neuves) et le stationnement public sur voirie, en assurant la cohérence avec les autres politiques de mobilité, notamment en matière de transports collectifs, et entre Communes voisines.

Le dixième axe décline l'ensemble de la stratégie d'action sur le transport de marchandises :

10. Soutenir une activité logistique performante et durable

Cet axe actionne tous les leviers pour une logistique plus durable : report modal depuis la route vers les modes ferré et fluvial, optimisation des flux logistiques routiers, amélioration de la logistique urbaine, transition énergétique des véhicules.

Le onzième axe s'intéresse aux véhicules et à leur évolution vers la décarbonation :

11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Cette accélération de la transition des véhicules passe par des aides à l'achat et le

déploiement d'infrastructures d'avitaillement en énergies plus durables.

Enfin, les trois derniers axes visent à soutenir et promouvoir des changements de comportements, individuels ou collectifs, au travers d'actions à destination de publics cibles :

12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Il s'agit de faciliter la mobilité des touristes pour accéder à l'Île-de-France et visiter les sites touristiques en améliorant l'expérience voyageur, tout en les incitant à recourir à des modes durables.

14. 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.

4.1.3 Une nécessaire mise en action de tous les partenaires

La réussite d'un plan de mobilité à l'échelle d'un territoire tel que l'Île-de-France (cas unique en France de plan d'échelle régionale) repose sur la **mise en action de tous les partenaires**, qu'il s'agisse des acteurs publics aux différents échelons territoriaux ou des opérateurs économiques agissant dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises, ou des bénéficiaires des services eux-mêmes.

En particulier, s'il existe une autorité organisatrice unique de la mobilité avec Île-de-France Mobilités, les compétences ayant trait à la mobilité sont morcelées entre de nombreuses collectivités territoriales : aménagement et gestion de la voirie, organisation du stationnement sur voirie, création d'itinéraires cyclables, etc. (voir *chapitre 1. Préambule*).

A cet égard, le Plan des mobilités en Île-de-France se doit d'être le plan de tous les acteurs de la mobilité franciliens.

Le tableau ci-après présente la répartition de la responsabilité de mise en œuvre des actions pour les principaux maîtres d'ouvrage. Certaines catégories recouvrent plusieurs maîtres d'ouvrage ou niveaux d'intervention :

- *EPCI / Communes* : la maîtrise d'ouvrage dépend de la répartition des compétences entre EPCI et Communes. EPCI recouvre : EPT, CU, CA et CC.
- Les catégories *Départements* et *EPCI / Communes* peuvent recouvrir dans certains cas des syndicats mixtes (services vélo, infrastructures de charge)
- *Etat* : cité à plusieurs titres (dont celui de gestionnaire de voirie)
- *Gestionnaires d'infrastructures (ou assimilés - hors voirie)* : SNCF Réseau, RATP GI, VNF, HAROPA Port, SNCF Gares & Connexions, SGP

Grille de lecture des actions par maître d'ouvrage

N°	Action	Île-de-France Mobilités	Région	Départements	Métropole du Grand Paris	EPCI / Communes	Etat	Gestionnaires d'infrastructure	Opérateurs de transport / mobilité
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	x	x			x		x +SGP	x
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	x						x	x
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	x		x		x		x	x
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie	x							x
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses	x				x			x
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs	x						x	x
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun	x				x	x	x	x
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	x							x
1.9	Suivre les expérimentations de véhicules autonomes collectifs ou partagés	x	x	x		x	x		
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne			x		x			
3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération			x		x			
3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs	x		x		x	x (métro)	x	x
4.1	Développer les infrastructures cyclables		x	x	x	x	x		
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	x		x		x			
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	x	x	x		x	x		

N°	Action	Île-de-France Mobilités	Région	Départements	Métropole du Grand Paris	EPCI / Communes	Etat	Gestionnaires d'infrastructure	Opérateurs de transport
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France	x		x		x			x
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage	x			x	x			x
6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	x		x		x		x +SGP	x
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	x		x		x			
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	x							x
7.1	Hierarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable			x		x	x		
7.2	Améliorer la sécurité routière	x		x		x	x	x	
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral			x			x		
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier			x			x		
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier			x			x		
8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain			x		x		x	
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines			x		x	x	x	
9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale	x (observatoire)				x			
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable					x			
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	x				x	x		
10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique		x	x	x	x	x	x	
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire		x	x	x	x	x	x	
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines			x	x	x	x		
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises		x	x	x	x	x		
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques		x		x	x	x		
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds		x	x		x		x	
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone	x	x	x		x	x	x	
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules	x	x	x	x	x	x		
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité	x	x	x	x		x		
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire	x	x	x			x		
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien	x		x		x	x (ART)	x	x
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables	x	x	x		x		x	x
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs	x	x	x				x	x
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable	x	x	x		x			
14.2	Développer l'écomobilité scolaire	x	x	x		x	x		
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés	x	x			x			

4.2 Une stratégie déclinée par territoire

La variété des territoires qui constituent la région et de leurs composantes géographiques, socio-démographiques et économiques rend impensable l'application du plan de manière uniforme dans tous ces territoires.

Autrement dit, les actions seront déclinées de manière différenciée dans les différentes typologies de territoires. Les grands principes d'action par territoire sont présentés selon les entités territoriales définies dans le SDRIF-E (*voir chapitre 2. Enjeux*).

Pour autant, certains leviers d'action transcendent les limites territoriales. C'est en particulier le cas de l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du réseau de mass transit, qui constitue l'armature des transports collectifs franciliens. De même, la transition énergétique des véhicules est un impératif sur tous les territoires, pour améliorer la qualité de l'air dans le cœur de l'agglomération, et pour réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre pour la couronne de l'agglomération et les territoires de l'espace rural, plus dépendants à la voiture individuelle.

Concernant le transport de marchandises, dans l'agglomération parisienne, de façon générale, le maintien des sites logistiques multimodaux et des entrepôts contribue d'une part à développer une armature logistique plus efficiente et d'autre part à offrir des conditions pour le report modal.

4.2.1 Dans l'hypercentre

Pour accompagner la démotorisation des ménages déjà très forte du fait des contraintes qui pèsent sur l'usage de la voiture, il s'agit d'accélérer l'essor de l'usage des modes actifs, en particulier du vélo, grâce à un apaisement de la voirie urbaine (hors réseau magistral) et à un partage de l'espace public qui leur soit plus favorable, plus confortable et plus sécurisant. Il s'agit également de conforter l'usage des transports collectifs en améliorant leur attractivité, d'une part par de meilleures conditions de circulation des bus, d'autre part par un plus grand confort dans le mass transit rendu possible par la désaturation liée à la mise en service du Grand Paris Express. Il est également nécessaire de faire une place à la logistique, en organisant les conditions de distribution et en préservant des espaces dans les zones urbaines.

4.2.2 Dans le cœur de l'agglomération parisienne

La mise en service du Grand Paris Express va constituer un choc d'offre, qu'il faudra accompagner pour que la structure modale des déplacements du cœur d'agglomération se rapproche de celle de l'hypercentre. Il s'agit donc de démultiplier l'effet du Grand Paris Express en facilitant son accès à pied, à vélo et en bus, et de façon plus générale de créer des

conditions attractives pour ces modes alternatifs à la voiture particulière pour tous les déplacements du quotidien. Les leviers évoqués pour l'hypercentre, d'apaisement de la voirie, de partage de l'espace public et d'amélioration des conditions de circulation des bus restent valides dans le cœur de l'agglomération. Il est également nécessaire d'y faire une place à la logistique, en préservant des espaces dédiés et en organisant les conditions de distribution. Pour rendre effectif le transfert modal, il convient de réguler l'usage de la voiture à mesure qu'une offre alternative de qualité émerge, notamment grâce aux politiques de stationnement. Le développement de l'autopartage permet l'accès à un véhicule pour les déplacements où il n'existe pas d'alternative.

4.2.3 Dans la couronne de l'agglomération parisienne

Il s'agit d'amplifier la baisse des déplacements en modes individuels motorisés, certes moins marquée en proportion que dans le cœur d'agglomération mais importante en volume.

Faire évoluer les pratiques de mobilité vers un moindre recours aux modes individuels motorisés requiert, outre le développement du télétravail, un effort conséquent pour rendre attractives les solutions alternatives, comparativement à la voiture individuelle : marche et vélo pour les déplacements de

proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec le reste de l'hypercentre et le cœur d'agglomération, usages partagés de la voiture. Cela passe par les mêmes leviers d'apaisement et de partage de la voirie. L'usage des transports collectifs sera aussi conforté par le fait d'orienter le développement urbain vers les transports structurants et de développer un maillage complémentaire structurant de tramway, BHNS et cars express. De même pour le vélo avec le développement d'un réseau structurant cyclable. La régulation du stationnement et l'encouragement aux usages partagés de la voiture sont aussi des leviers importants pour opérer ce transfert modal.

4.2.4 Dans les villes moyennes

Ces villes moyennes sont confrontées au défi de faire évoluer les pratiques dans des territoires où la voiture individuelle reste majoritaire malgré l'existence d'offres alternatives pertinentes sur certains segments de la mobilité. Leur problématique se situe ainsi entre celle des communes de la couronne de l'agglomération, avec les mêmes leviers pour y diminuer le recours à la voiture individuelle notamment dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, et celle des communes de l'espace rural pour lesquelles les alternatives sont plus difficiles à développer.

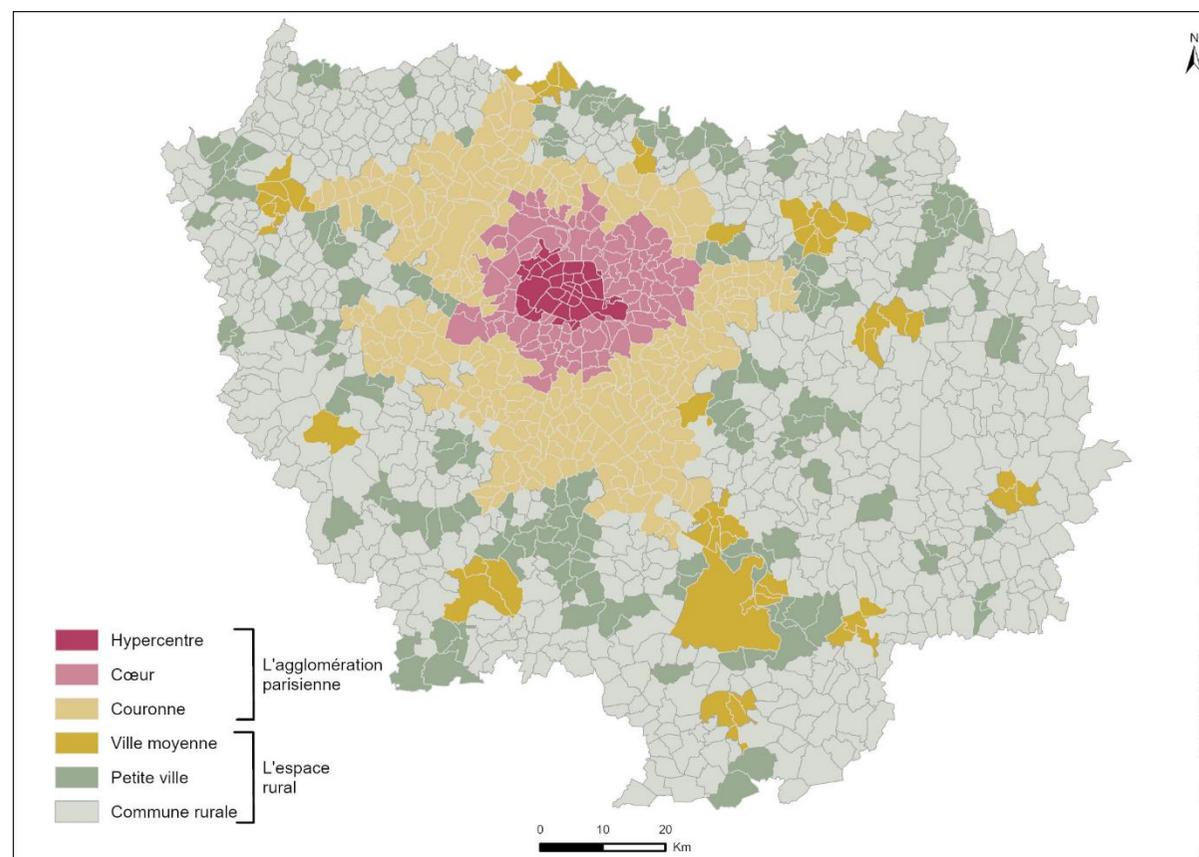
4.2.5 Dans les petites villes et les communes rurales

Dans ces territoires, les déplacements resteront fortement dominés par l'usage de la voiture

individuelle. Il est donc essentiel d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique des véhicules, usages plus partagés). Il peut également être envisagé d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

Le tableau ci-après récapitule cette vision par territoire à l'échelle de chaque action du Plan des mobilités.

Les entités territoriales du SDRIF-E



N°	Action	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites villes / communes rurales
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience					
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit					
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance					
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie					
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses					
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs					
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun					
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne					
1.9	Suivre les expérimentations de véhicules autonomes collectifs ou partagés					
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne					
3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération					
3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs					
4.1	Développer les infrastructures cyclables					
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo					
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés					
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France					
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage					
6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée					
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers					
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle					
7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable					
7.2	Améliorer la sécurité routière					
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral					
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier					
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier					
8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain					
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines					
9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale					
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable					
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé					

N°	Action	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites villes / communes rurales
10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique					
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire					
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines					
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises					
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques					
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds					
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone					
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules					
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité					
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire					
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien					
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables					
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs					
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable					
14.2	Développer l'écomobilité scolaire					
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés					

	L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire.
	L'action est à réaliser sur le territoire.
	L'action concerne de façon marginale le territoire.
	L'action ne concerne pas le territoire.
	L'action n'est pas territorialisée.

5 MISE EN ŒUVRE

5.1	Le financement du Plan des mobilités	105
5.1.1	Transports collectifs	105
5.1.2	Voirie	109
5.1.3	Vélo	110
5.1.4	Stationnement public sur voirie	111
5.1.5	Infrastructures de transport de marchandises.....	111
5.1.6	Transition énergétique des parcs de véhicules.....	112
5.2	Les prescriptions du Plan des mobilités	113
5.2.1	Rappel des prescriptions du PDUIF 2010-2020.....	113
5.2.2	Une pérennisation et un renforcement de ces prescriptions.....	113
5.2.3	Une nouvelle prescription en faveur des axes bus prioritaires	113
5.3	Le rôle clé des plans locaux de mobilité.....	114
5.3.1	Cadre réglementaire.....	114
5.3.2	Des plans concrets et engageants	114
5.3.3	Processus d'élaboration	115
5.3.4	Contenu des plans d'action	119
5.3.5	Mise en œuvre et suivi	121
5.3.6	Un appui renforcé aux porteurs.....	121
5.4	La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux.....	122
5.4.1	Le rôle des documents d'urbanisme locaux en matière de mobilité	122
5.4.2	Actions du Plan des mobilités à décliner dans les documents d'urbanisme locaux	124
5.4.3	Comment décliner le Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ?.....	125
5.4.4	Suivi et contrôle de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux	128
5.5	Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu	129
5.5.1	Un suivi en continu	129
5.5.2	Des instances de pilotage au niveau régional.....	131
5.5.3	Des outils d'animation pérennisés et modernisés.....	131

Le présent chapitre expose les outils et moyens facilitant la mise en œuvre effective du Plan des mobilités en Île-de-France 2030, en termes de financement, de planification et de pilotage.

5.1 Le financement du Plan des mobilités

L'article R1214-1 du code des transports dispose que « *Le plan de mobilité mentionné à l'article L1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.* »

Le présent chapitre présente les principaux éléments de coûts des actions dont les contours sont définis et qui font l'objet d'investissements importants (transports collectifs, voirie, infrastructures de transport de marchandises), ainsi que les principaux mécanismes de financement. Les dépenses de fonctionnement sont explicitées pour les transports collectifs et la voirie. Quelques éléments complémentaires sont également fournis pour des politiques particulières (vélo, stationnement sur voirie, etc.), mais ils peuvent présenter des doubles comptes avec les grands postes évoqués ci-avant.

5.1.1 Transports collectifs

Actions concernées :

- Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs
- Axe 3. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs
- Axe 6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

Les dépenses d'investissement

Préambule : Le contrat de plan Etat-Région

Le contrat de plan Etat-Région (CPER) est un engagement financier de l'Etat 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. Le volet mobilités du CPER 2023-2027 a fait l'objet d'un protocole d'accord Etat-Région sur la maquette financière et les grandes orientations approuvé en décembre 2023. Ce protocole prévoit un montant total de 8,4 milliards d'euros. Les clés de financement de ce volet mobilités diffèrent sensiblement selon le type d'opération envisagée ; au global, les grands équilibres macroscopiques sont les suivants : Etat (36 %), Région (44 %), Autres (20 %).

Le CPER (protocole d'accord mobilités 2023-2027) est consacré majoritairement au financement des infrastructures de transports collectifs franciliens, à hauteur de 7,4 milliards d'euros. Ce montant permet de financer les investissements suivants : la modernisation des infrastructures ferroviaires afin de fiabiliser l'exploitation des RER et des trains franciliens et d'accueillir les nouveaux trains, l'achèvement du prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, l'achèvement et l'engagement de projets de

tramway et de bus à haut niveau de service, la transformation des pôles gares majeurs et la préparation de l'arrivée du métro du Grand Paris Express.

La création et l'extension de lignes de transports collectifs structurants

Il s'agit majoritairement de la création du Grand Paris Express, et des autres projets de création ou de prolongements de lignes de RER (EOLE), métro, tramway, BHNS et câble.

Le Grand Paris Express fait l'objet d'un mécanisme de financement particulier, porté par la Société du Grand Paris, qui dispose en effet de ressources qui lui sont propres pour piloter le projet qui lui a été confié par l'Etat. Ainsi, en plus des subventions de l'État (notamment dans le cadre du programme d'investissements d'avenir) et européennes, la Société du Grand Paris finance le Grand Paris Express par des recettes fiscales franciliennes, le recours à l'emprunt auprès d'investisseurs publics, et des levées de fonds sur les marchés financiers. Cette capacité d'emprunt, adossée à des recettes fiscales dédiées, garantit la réalisation du Grand Paris Express dans des délais maîtrisés et sécurise le financement du projet sur le long terme. Au total, le Grand Paris Express représente un investissement d'environ 36 milliards d'euros (conditions

économiques de 2012), dont près de 22 milliards avaient déjà été engagés à fin 2023.

Les dépenses liées aux projets d'infrastructures de transport hors Grand Paris Express sont financées dans le cadre du CPER (voir plus haut). Les engagements financiers de la Région et de l'Etat sont complétés par un engagement des Départements, et éventuellement des EPCI et des Communes dont le territoire est concerné par les nouvelles infrastructures, ainsi que des opérateurs pour les projets pour lesquels une participation est réglementairement ou volontairement prévue. La Société du Grand Paris est également appelée au financement de certains projets d'extension du réseau.

La modernisation du réseau et l'entretien du patrimoine

Les dépenses de modernisation et de régénération des infrastructures contribuent à l'amélioration de la qualité de service et de la fiabilité des réseaux.

Sur le réseau ferré (train et RER), les opérations de modernisation prévues dans les schémas directeurs des lignes sont intégralement financées dans le cadre du CPER (maîtrise d'ouvrage RATP ou SNCF). La Région Île-de-France s'engage également à participer à hauteur de 30 millions d'euros à la lutte contre les nuisances sonores sur le réseau ferroviaire. Pour sa part, l'Etat et ses opérateurs agissent en matière de prévention du bruit dans l'environnement lié aux transports (plan d'action de résorption des points noirs bruit).

Les opérations de régénération du réseau ferré national sont financées sur fonds propres par

SNCF Réseau, qui tire ses ressources, notamment, des redevances versées par les opérateurs de transport (pour la partie SNCF Transilien en Île-de-France) et du contrat de performance avec l'Etat. Sur le réseau de RER RATP et de métro, ces dépenses sont financées par la RATP sur fonds propres, dans le cadre du programme quadriennal d'investissement (PQI-RATP) adossé au contrat conclu entre Île-de-France Mobilités et la RATP. Ces coûts de régénération sont donc en partie supportés *in fine* par Île-de-France Mobilités, dans le cadre des contrats qui la lient à la SNCF d'une part et à la RATP d'autre part. Ils devraient représenter environ cinq milliards d'euros sur la période 2024-2030.

Sur les réseaux de tramway, l'adaptation et la modernisation des infrastructures est financée par Île-de-France Mobilités dans le cadre des contrats conclus avec les opérateurs (PQI-RATP et programme pluriannuel d'investissement (PPI-SNCF)) et par le biais de subventions directes aux opérateurs.

L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux

La gouvernance et les modalités de financement des pôles d'échanges multimodaux diffèrent selon qu'il s'agit des pôles du Grand Paris Express, des pôles nécessitant une intervention sur les périmètres ferroviaire et intermodal, ou de ceux ne nécessitant qu'une intervention sur le périmètre intermodal.

Les pôles du Grand Paris Express sont financés par la Société du Grand Paris, y compris la

création de couloirs de correspondance avec le réseau existant. En revanche, l'adaptation des gares du réseau existant en interconnexion avec le Grand Paris Express est financée dans le cadre du CPER, ainsi que les nouvelles gares d'interconnexion Villiers-Champigny-Bry et Saint-Denis Pleyel.

Les opérations sur le périmètre ferroviaire des pôles nécessitant des interventions mixtes (ferroviaires et intermodales) sont financées dans le cadre du CPER (notamment au titre de la désaturation des espaces voyageurs), du schéma directeur d'accessibilité (SDA), et du programme pluriannuel des gares (PPG-SNCF) ou du PQI-RATP adossés aux contrats signés entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs et gestionnaires d'infrastructure concernés. Seuls certains pôles sont éligibles à ces financements.

Les autres interventions sur les pôles concernent plus spécifiquement les équipements intermodaux et font l'objet de financements fléchés définis dans les schémas directeurs du stationnement vélo, des parkings relais et des éco-stations bus. Les équipements réalisés dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage des collectivités sont financés par Île-de-France Mobilités (100 % de l'étude de pôle et jusqu'à 70 % des travaux d'aménagement). Les équipements réalisés dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage des opérateurs et/ou des gestionnaires d'infrastructures sont financés dans le cadre du PPG-SNCF et du PQI-RATP. Tous les pôles sont éligibles à ces financements (qui peuvent s'ajouter aux financements sur le périmètre ferroviaire).

Le renouvellement du matériel roulant

Les dépenses d'acquisition ou de rénovation de nouvelles rames de train, de RER, de métro, de tramway, ainsi que de nouveaux bus et cars sont financées à 100 % par Île-de-France Mobilités. Il s'agit d'un des principaux postes d'investissement dans les transports collectifs, avec environ vingt milliards d'euros de dépenses prévisionnelles pour la période 2024-2030.

L'acquisition de ces matériels roulants train, RER et métro hors Grand Paris Express est réalisée majoritairement dans le cadre des schémas directeurs du matériel roulant (SDMR) ferroviaire et métro validés par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Le matériel roulant du Grand Paris Express est, quant à lui, acheté par la Société du Grand Paris puis il lui est remboursé à la livraison par Île-de-France Mobilités qui en devient propriétaire.

Les opérations de renouvellement des matériels roulants ferroviaires ou de tramway s'accompagnent d'opérations de création ou d'adaptation des ateliers de maintenance et de remisage des véhicules ainsi que d'adaptation des infrastructures. Ces opérations sur les ateliers et l'infrastructure sont financées par Île-de-France Mobilités, par subvention directe à l'opérateur de transport pour la SNCF et dans le cadre du PQI pour la RATP (chacune à hauteur d'environ 1,5 milliard d'euros sur 2024-2030). L'Etat et la Région financent également, via le CPER, des opérations d'adaptation de l'infrastructure pour la SNCF (renforcement électrique, quais...).

Les centres opérationnels bus (COB)

Île-de-France Mobilités prend en charge l'intégralité des dépenses relatives à la conversion énergétique et à l'agrandissement de COB existants ainsi qu'à la création de nouveaux COB, que la maîtrise d'ouvrage soit assurée en propre ou déléguée aux opérateurs dans le cadre des contrats de délégation de service public. Ces dépenses sont estimées à 400 millions d'euros pour la période 2024-2030, auxquels s'ajoute pour Île-de-France Mobilités le coût du rachat des sites existants aux opérateurs.

Les aménagements de voirie en faveur des bus

Les aménagements ponctuels de voirie en faveur des bus (autres que les sites propres continus pour les BHNS) sont réalisés par les collectivités gestionnaires de voirie (Communes, EPCI et/ou Départements) et subventionnés à hauteur de 70 % par Île-de-France Mobilités. Le coût total de ces aménagements est estimé à environ 50 millions d'euros sur 2024-2030.

Les voies réservées sur autoroutes et voies rapides sont financées par l'Etat et la Région dans le cadre du CPER (avec une enveloppe prévue de 100 millions d'euros au protocole d'accord Etat-Région approuvé en décembre 2023), avec une participation complémentaire possible des collectivités locales concernées par les projets.

La mise en accessibilité des gares et points d'arrêt bus aux personnes à mobilité réduite

Le financement de la mise en accessibilité des gares SNCF a été défini dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité ferré. La clé de répartition pour chaque gare fait porter l'effort à 50 % par Île-de-France Mobilités, à 25 % par la Région, et à 25 % par la SNCF.

En ce qui concerne la mise en accessibilité des points d'arrêt bus, Île-de-France Mobilités subventionne 70 % des travaux, le solde étant à la charge des maîtres d'ouvrage gestionnaires de voirie (Communes, EPCI ou Départements).

Les dépenses prévisionnelles pour la mise en accessibilité des transports collectifs ferrés (achèvement SDA) et routiers devraient atteindre près d'un milliard d'euros sur la période 2024-2030.

Les autres investissements en faveur d'une meilleure qualité de service aux usagers

Il s'agit principalement des dépenses en matière d'information voyageurs, de billetterie et de sûreté. Elles sont financées à 100 % par Île-de-France Mobilités et représentent près de 1,5 milliard d'euros sur la période 2024-2030.

Les dépenses de fonctionnement

Des dépenses de fonctionnement en forte croissance d'ici à 2030

Les dépenses de fonctionnement annuelles des transports collectifs, qui sont prises en charge par Île-de-France Mobilités, devraient fortement augmenter dans les années à venir, sous l'effet :

- de la hausse du coût des contrats d'exploitation avec la RATP, la SNCF et les opérateurs en contrats de délégation de service public, principalement du fait de l'indexation des dépenses d'exploitation régulière, quand bien même l'amélioration de la productivité permet de tempérer cette hausse : + 350 millions d'euros entre 2024 et 2030 ;
- de la mise en service de nouvelles infrastructures et des coûts liés à l'offre nouvelle, notamment pour le Grand Paris Express : + 1,1 milliard d'euros entre 2024 et 2030 ;
- de l'augmentation des frais financiers induite par la hausse de l'endettement en lien avec le programme d'investissement et des frais de gestion du versement mobilité.

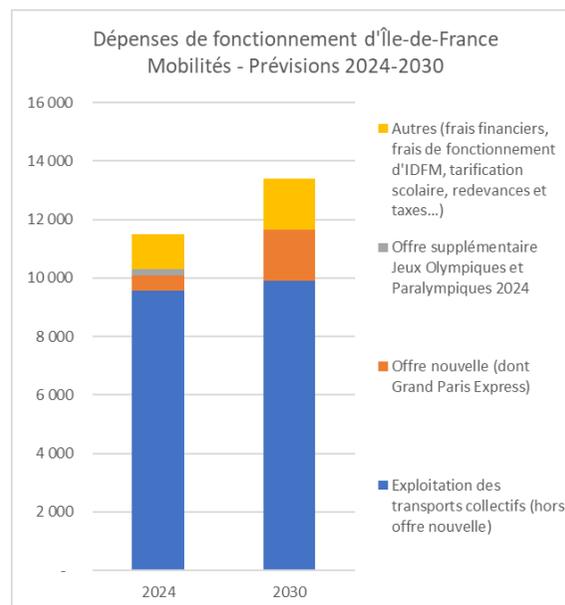
Le total des dépenses de fonctionnement annuelles passera ainsi de 11,5 milliards d'euros en 2024 à 13,4 milliards d'euros en 2030, soit une hausse de 1,9 milliards en six ans.

Les collectivités qui participent également au financement du fonctionnement des transports collectifs au travers de conventions partenariales conclues avec Île-de-France Mobilités ou en finançant directement des services réguliers locaux verront également leur niveau de dépenses augmenter dans un contexte inflationniste.

Un financement de ces dépenses assuré par l'évolution des ressources

Cette augmentation forte des dépenses de fonctionnement pour la prochaine décennie sera financée par les ressources d'Île-de-France Mobilités. En effet, un protocole de financement pérenne de l'exploitation du système de transport francilien, signé par l'Etat et Île-de-France Mobilités le 26 septembre 2023 et concrétisé dans la loi de finances 2024, permet d'assurer l'équilibre financier du système de transport francilien et de mettre en œuvre de nombreuses actions structurantes du Plan des mobilités en Île-de-France.

Le protocole de 2023 prévoit en outre une clause de revoyure en 2027 pour évaluer la situation financière d'Île-de-France Mobilités et déterminer les ajustements nécessaires.

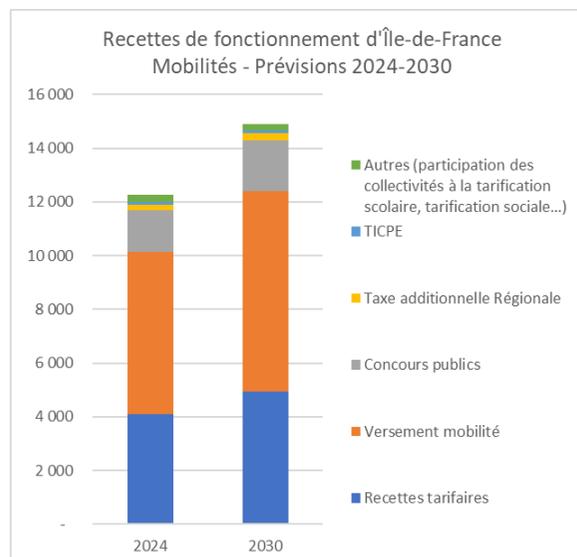


Les ressources de fonctionnement des transports collectifs en Île-de-France sont ainsi de différentes natures, dont de nouvelles sources prévues dans le protocole :

- Recettes tarifaires (4,1 milliards d'euros en 2024) : Elles comprennent à la fois les revenus directement liés à la vente de titres aux usagers, à la participation financière des employeurs pour le forfait des employés, et à la participation de la Région et des Départements à l'achat des titres de transport au titre de l'action sociale. Elles devraient augmenter d'environ 160 millions d'euros par an pour atteindre 5 milliards d'euros en 2030 (en l'absence de nouvelle évolution législative et de hausse tarifaire). Le protocole de financement pérenne signé entre l'Etat et Île-de-France Mobilités prévoit un ajustement annuel des tarifs tout en veillant à préserver les usagers.
- Versement Mobilité (6 milliards d'euros en 2024) : Cette contribution versée par les entreprises de plus de onze salariés installées en Île-de-France continuera à constituer la principale source de revenus de fonctionnement des transports collectifs. Le protocole de financement pérenne signé entre l'Etat et Île-de-France Mobilités prévoit une hausse de 0,25 point des taux du versement mobilité à Paris et dans les départements de petite couronne. Cette hausse permettra d'augmenter les recettes annuelles liées au Versement Mobilité de près de deux milliards d'euros d'ici 2030.
- Concours publics (1,6 milliard d'euros en 2024) : Ils comprennent en grande majorité

les contributions statutaires des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités (Région, Départements, Ville de Paris), les dotations et compensations de l'Etat, ainsi que des subventions d'exploitation des Départements, Communes et EPCI. Les contributions des collectivités sont ajustées chaque année et devraient augmenter d'environ 50 millions d'euros par an d'ici à 2030.

- Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (90 millions d'euros en 2024) : Une part de la TICPE (taxe nationale) est affectée aux recettes d'Île-de-France Mobilités.
- Taxe Additionnelle Régionale (*nouvelle recette prévue par le Protocole Etat – Île-de-France Mobilités*) : Le protocole de financement pérenne signé entre l'Etat et Île-de-France Mobilités prévoit l'affectation d'une Taxe Additionnelle Régionale (TAR) à la taxe de séjour à hauteur de 200 %. Cette taxe devrait générer 200 millions d'euros de recettes annuelles pérennes.
- Autres recettes : D'autres recettes permettent de compléter les recettes de fonctionnement des transports publics, comme la publicité, les contraventions, la perception des loyers pour les COB, etc.



5.1.2 Voirie

Actions concernées :

Axe 7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable
 Axe 8. Mieux partager la voirie urbaine
Et toutes les actions concernant l'aménagement de la voirie en faveur des différents modes :
 Action 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
 Action 2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
 Action 3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
 Action 4.1 Développer les infrastructures cyclables
 Action 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
 Action 10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

Les dépenses relatives à la voirie et à l'espace public constituent un bloc bien identifié au sein

des dépenses des collectivités locales. Ces dépenses ont par nature un caractère transversal car la voirie est support de la quasi-totalité des modes de transport de personnes et de marchandises. Compte tenu de la contrainte financière, il est probable que l'enveloppe globale soit inchangée dans les années à venir, et qu'il faille en conséquence optimiser ces dépenses et les répartir différemment pour favoriser l'usage de modes plus durables et en réduire l'impact environnemental.

Les éléments de coût exposés ci-après présentent donc potentiellement des doubles comptes avec certaines politiques sectorielles présentées par ailleurs.

Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement de voirie recouvrent en réalité des opérations très diverses et peuvent concerner tous les modes : chaussées et stationnement pour les voitures, aménagements en faveur des tramways et des bus, pistes cyclables et stationnement vélo, aménagement de l'espace public en faveur des piétons et mise en accessibilité de la voirie, aires de livraison, protections acoustiques et aménagements paysagers, etc.

Ces dépenses d'investissement pour la voirie en Île-de-France s'élevaient à environ un milliard d'euros en 2021, en très forte baisse par rapport à 2010 mais relativement stables depuis 2015. On peut donc considérer que les dépenses d'investissement prévisionnelles seront du même ordre de grandeur, soit environ sept milliards d'euros sur la période 2024 – 2030. Suivant les années, la voirie locale

(communale et intercommunale) représente 55 à 60 % de ces dépenses, la voirie départementale de 25 à 30 %, et la voirie nationale non concédée, 10 à 15 %.

Le financement des projets sur le réseau routier national (autoroutes et voies rapides) est assuré par l'Etat et la Région dans le cadre du CPER, avec des contributions le cas échéant de Départements et de collectivités locales. 622 millions d'euros sont ainsi prévus dans le protocole d'accord sur le volet mobilités du CPER 2023-2027 pour financer des opérations ciblées sur le réseau national, mais également pour la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Île-de-France (100 millions d'euros). La Région s'engage également à participer à hauteur de 28 millions d'euros au financement des projets menés par l'Etat pour la lutte contre le bruit sur le réseau routier national.

Un dispositif de financement complémentaire mis en place entre la Région Île-de-France et les Départements vise à accélérer la réalisation de projets ponctuels ou de réaménagements ainsi que d'innovations sur le réseau routier d'intérêt régional. 335 millions d'euros seront ainsi investis par la Région dans les cinq ans à venir pour la modernisation des routes départementales, la fluidité, l'intégration environnementale et l'innovation routière au travers du plan « Route de demain » (2022).

Enfin des subventions sont octroyées par les Départements aux Communes et EPCI.

Les dépenses de fonctionnement

La qualité de service offerte par la voirie, reposant sur un maintien en état des voies, sur leur entretien et sur leur propreté, fait partie des enjeux majeurs de la décennie. En conséquence, un effort particulier doit être consenti pour les dépenses d'entretien et de maintenance de la voirie, afin de maintenir ou de restaurer un niveau de qualité permettant d'assurer sécurité et confort pour tous les usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en agglomération ou en dehors.

Les dépenses de fonctionnement pour la voirie en Île-de-France s'élevaient à environ 600 millions d'euros en 2020 et 2021 (incluant les dépenses de personnel), en baisse d'environ 15 % sur la deuxième partie de la décennie, après une période de relative stabilité entre 2010 et 2015. Il convient donc *a minima* de prolonger ce niveau de dépenses, ce qui représenterait un peu plus de quatre milliards d'euros entre 2024 et 2030.

La voirie locale (communes et EPCI, y compris Ville de Paris) représente presque 80 % du linéaire et donc des dépenses associées. La voirie magistrale représente une faible part du linéaire, mais son maintien en état présente un enjeu particulier compte tenu des vitesses qui y sont pratiquées et de la présence de nombreux ouvrages.

5.1.3 Vélo

Actions concernées :

Axe 4 Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

L'essor du vélo repose sur la mise en œuvre d'une politique cyclable globale visant non seulement les aménagements « linéaires » de voirie mais aussi la création de stationnement et la mise en place de services dédiés au vélo, et enfin la promotion de ce mode. En 2019, le budget total (investissement et fonctionnement) alloué aux politiques cyclables par habitant en France était estimé à environ 9 euros, dont une majeure partie dédiée à l'investissement. Pour tripler les déplacements à vélo, on estime qu'il conviendrait de consacrer un budget de l'ordre de 25 à 30 euros par habitant par an pendant au moins une dizaine d'années (*Source : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, Ademe / Direction Générale des Entreprises*). A l'échelle de l'Île-de-France, cela représenterait un budget cible de l'ordre de 300 à 350 millions d'euros par an, dont une part importante en investissement.

Les politiques cyclables (aménagement de voirie, création de stationnement vélo, promotion de la pratique) sont essentiellement de la responsabilité des Communes, des EPCI et des Départements. Des financements sont octroyés par la Région Île-de-France (Plan vélo), la Métropole du Grand Paris (Plan vélo métropolitain et par l'Etat (appels à projets).

La Région Île-de-France, premier financeur, a ainsi accordé près de 200 millions d'euros de subventions aux collectivités sur la période

2010-2020 pour financer leurs projets à hauteur de 50 à 60 %, et ce montant s'est fortement accru pour atteindre plus de 50 millions d'euros pour la seule année 2023.

Les collectivités locales, tout particulièrement les Départements, sont un financeur important. L'ordre de grandeur de leur intervention est au moins équivalent à celui de la Région (aménagements cyclables et stationnement) mais il n'est pas possible d'isoler ces montants dans les dépenses de voirie.

Le coût de réalisation des aménagements cyclables est très variable (piste uni- ou bidirectionnelle, bande cyclable, avec ou sans reprise de fil d'eau, éclairage spécifique, jalonnement...). L'ordre de grandeur pour un aménagement de type réseau VIF est d'environ un million d'euros par kilomètre (coût 2023). Le coût prévisionnel pour la mise en œuvre de ce réseau (750 km) a été estimé à 500 millions d'euros, certaines sections étant déjà aménagées. En ce qui concerne les réseaux cyclables programmés par les Départements, le coût d'investissement pour les 2 700 km à créer d'ici 2030 (hors VIF et Véloroutes) pourrait représenter de l'ordre de 1,8 milliard d'euros (estimation).

En ce qui concerne les services vélo, le budget d'Île-de-France Mobilités pour les aides à l'achat, le service Véligo location (achat des vélos, exploitation, commercialisation, entretien et maintenance des vélos), atteignait presque 50 millions d'euros en 2021. Ce budget devrait augmenter significativement dans les prochaines années pour atteindre près de 100 millions d'euros à horizon 2030. Le service de

vélos partagés d'échelle métropolitaine, Vélib', représente quant à lui un budget d'au moins 40 millions d'euros par an.

5.1.4 Stationnement public sur voirie

Action concernée :

9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable

Le Plan des mobilités recommande la mise en place de stationnement sur voirie payant dans 382 communes, sur l'ensemble de leur territoire pour 26 d'entre elles, associée à un contrôle du respect de la réglementation. En portant les pratiques aux meilleurs standards actuels (surveillance rationalisée, passage sur toute la plage horaire d'application du stationnement payant, recours à des véhicules LAPI dans les zones peu rotatives), cette politique doit permettre de générer des revenus pour les communes :

- Les recettes (hors Paris) sont de l'ordre de 500 à 2 000 euros par place, selon le niveau de tarif et la structure de la fréquentation, plus basse dans les zones résidentielles et plus élevée dans les zones mixtes comprenant commerces et bureaux ;
- Les charges (exploitation, renouvellement des horodateurs et surveillance) peuvent être optimisées jusqu'à un coût de l'ordre de 200 euros par place.

La mise en place du stationnement payant apparaît donc économiquement viable pour les

communes ou les EPCI, dès lors que l'exploitation est performante.

5.1.5 Infrastructures de transport de marchandises

Actions concernées :

10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
 10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
 10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
 10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises

Les principaux coûts portés par les acteurs publics pour l'amélioration de l'armature logistique francilienne concernent les investissements pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires, fluviales et multimodales. Leur financement est assuré principalement par le CPER 2023-2027, avec 119 millions d'euros fléchés sur le fret ferroviaire dans le protocole d'accord approuvé en décembre 2023, et par le CPIER Vallée de la Seine (en cours de négociation à fin 2023).

Au sein des actions inscrites au Plan des mobilités, la construction de nouveaux terminaux pour le transport combiné rail-route constitue l'élément le plus coûteux. Les estimations ne pourront être données qu'une fois la liste des sites et projets stabilisée par l'Etat. Il en est de même pour les éventuelles mises à niveau d'itinéraires alternatifs permettant le contournement ferroviaire de l'Île-de-France pour les trains de fret dont l'étude est préconisée dans le Plan des mobilités. Leur coût est en outre à imputer au niveau national.

Le coût des actions portant sur la voirie (aires de livraison, adaptation à la cyclologistique, aires de stationnement poids lourds, jalonnements) relève de l'enveloppe dédiée par les collectivités à l'aménagement de la voirie, traitée plus haut.

Le financement de l'acte 2 de la Stratégie Fret et logistique de la Région Île-de-France, doté d'un budget de près de 115 millions d'euros sur la période 2022-2027, permettra également de financer l'amélioration de la connaissance, l'innovation pour la décarbonation du transport de marchandises et la planification de la logistique.

5.1.6 Transition énergétique des parcs de véhicules

Actions concernées :

- 11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
- 11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds
- 11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone
- 11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

Le Plan des mobilités vise un objectif de 100 000 points de charge d'accès public équivalents 24kW en Île-de-France à horizon 2030, soit l'installation d'une capacité de recharge d'environ deux millions de kW supplémentaires par rapport à la situation à mi 2023. Ces points de charge peuvent être de maîtrise d'ouvrage publique ou privée, l'équilibre devant être trouvé pour chaque contexte territorial. L'estimation des coûts porte

donc sur l'ensemble de cette enveloppe, et non sur les seuls coûts imputés aux acteurs publics.

Le coût d'installation d'un point de charge – une station de recharge pouvant contenir plusieurs points de charge – varie fortement en fonction de la puissance installée, de l'ordre de 3 000 euros pour une recharge lente à 17 000 euros pour une recharge rapide. Le coût total pour parvenir à l'objectif dépendra donc fortement du choix de répartition des puissances par les acteurs, qui sera différent selon les territoires.

En prenant une hypothèse centrée sur des puissances moyennes, le coût total est de l'ordre de 500 millions d'euros entre 2024 et 2030, qui doit donc se répartir entre acteurs privés et acteurs publics (maîtrise d'ouvrage des réseaux de recharge publics et aides financières).

Concernant les stations d'avitaillement en GNV, le coût d'installation est de l'ordre de deux à trois millions d'euros. Le Plan des mobilités vise l'installation d'environ 60 stations supplémentaires entre 2024 et 2030, portées par des acteurs privés ou publics, ces derniers jouant un rôle d'impulsion pour le développement du réseau en investissant, notamment, dans les zones stratégiques. Les coûts d'installation de stations hydrogène sont aujourd'hui très variables d'un projet à un autre, et sont amenés à baisser au cours de la période, à mesure que la filière se structure.

La transition énergétique des véhicules s'appuie aussi sur l'accompagnement financier des ménages et des professionnels pour l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions.

Des aides à l'achat ou auetrofit sont ainsi mises en place principalement par l'Etat, la Région et la Métropole du Grand Paris, sous condition de mise au rebut d'un véhicule polluant, dont certaines sous conditions de ressources.

5.2 Les prescriptions du Plan des mobilités

La grande majorité des actions du Plan des mobilités constituent des recommandations. Toutefois, le plan comporte cinq prescriptions : quatre existaient déjà dans le PDUIF 2010-2020 et sont pérennisées, voire renforcées ; la cinquième, concernant les axes bus prioritaires, est nouvelle et créée par le Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

5.2.1 Rappel des prescriptions du PDUIF 2010-2020

Dans le PDUIF 2010-2020, la quasi-totalité des actions étaient formulées sous la forme de recommandations. Toutefois, il comportait aussi quelques mesures prescriptives s'imposant aux documents d'urbanisme, aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement et aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Ces mesures concernaient :

- les normes de stationnement automobile plafond pour les bureaux dans les PLU(i) ;
- les normes de stationnement minimales pour les vélos dans les PLU(i) ;
- le nombre de places de stationnement vélo à réaliser sur l'espace public (voirie) ;
- la priorité aux tramways et aux lignes de bus Mobilien dans la gestion des carrefours.

5.2.2 Une pérennisation et un renforcement de ces prescriptions

Ces prescriptions sont conservées dans le Plan des mobilités et leur ambition accrue. En particulier, le Plan des mobilités :

- renforce, par rapport au PDUIF, les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU(i), en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec l'évolution de la desserte transports collectifs, notamment la mise en service à venir du Grand Paris Express (voir l'action 9.3 « Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé ») ;
- fixe des normes de stationnement vélo dans les PLU(i) plus exigeantes que celles du PDUIF, notamment pour les logements et les bureaux, mais cohérentes avec celles du code de la construction et de l'habitation (voir l'action 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement ») ;
- définit un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes sur le domaine public plus ambitieux que celui du PDUIF, en particulier pour Paris et ses communes limitrophes, à hauteur de 2 places vélo pour 1 place voiture

sur voirie (voir l'action 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement »).

La prescription visant à assurer la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service (BHNS) dans la gestion des carrefours est conservée à l'identique par rapport au PDUIF (voir l'action 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »).

5.2.3 Une nouvelle prescription en faveur des axes bus prioritaires

Par rapport au PDUIF, une nouvelle prescription est ajoutée concernant les axes bus prioritaires (voir l'action 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »).

Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, deux sens confondus, la réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné.

En outre, sur ces axes, les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.

5.3 Le rôle clé des plans locaux de mobilité

5.3.1 Cadre réglementaire

Le code des transports (articles L1214-30 à 36) prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional est complété par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu.



Ces plans sont établis à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou d'un syndicat mixte. L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2021 pour la ville de Paris, les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine.

Les communautés de communes ne sont pas soumises à cette obligation. Elles peuvent toutefois élaborer un PLM à titre volontaire et suivent alors la même procédure que les autres EPCI (décrite au 5.3.3).

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de mobilité sont compatibles avec ce dernier, ou rendues compatibles dans un délai de six mois après l'approbation de celui-ci (article L1214-34 du code des transports).

Les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)) sont également compatibles avec les plans locaux de mobilité. La compatibilité des PLU(i) avec le PLM doit être vérifiée après l'approbation de ce dernier et au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du PLU(i), en vertu des articles L131-5 et L131-7 du code de l'urbanisme.

5.3.2 Des plans concrets et engageants

Le PLM constitue un document de planification stratégique, qui complète le Plan des mobilités en Île-de-France tout en proposant une vision locale des mobilités. L'élaboration d'un PLM permet ainsi d'améliorer la cohérence entre les différentes politiques sectorielles de mobilité (vélo, stationnement, espace public, etc.), et entre les politiques de mobilité et les autres politiques publiques locales (aménagement, urbanisme, éducative, sociale, etc.). Elle vise également à assurer la cohérence de ces politiques entre communes voisines, la question des mobilités transcendant la plupart du temps les limites communales.

Le PLM est aussi avant tout un programme d'action opérationnel, qui décline et territorialise les actions retenues au Plan des mobilités d'échelle régionale, avec des objectifs de court terme, mesurables et évaluables. Un horizon au plus à cinq ans pour la programmation des actions d'un PLM apparaît donc souhaitable.

Les actions d'un PLM ne relèvent pas seulement de l'instance intercommunale qui le porte, mais aussi de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire concerné. En conséquence, le processus d'élaboration du PLM doit associer étroitement les maîtres d'ouvrage potentiels des actions sur le territoire. Au cours de ce processus, chaque acteur est invité à s'engager sur la mise en œuvre des

actions qui sont de son ressort. Une fois approuvé, le PLM doit faire l'objet d'une animation forte impliquant et responsabilisant l'ensemble des partenaires concernés, notamment les maîtres d'ouvrage, les financeurs et tous ceux ayant pris des engagements dans ce cadre.

5.3.3 Processus d'élaboration

Pour accélérer le changement des pratiques de mobilité, il est essentiel de réduire les délais de mise en œuvre opérationnelle des PLM en mettant en place un processus d'élaboration efficace, centré sur un nombre limité d'objectifs prioritaires et associant étroitement les acteurs responsables de la mise en œuvre des actions.

L'initialisation de la démarche

Dans un premier temps, il s'agit de définir le périmètre du plan et les modalités de son pilotage. Dans la plupart des cas, l'échelle de l'EPCI apparaît pertinente pour simplifier la gouvernance et assurer le caractère opérationnel du plan et l'efficacité de sa mise en œuvre, tout en garantissant une cohérence territoriale. En effet, l'échelle du bassin local de déplacements ne peut pas toujours être retenue : sur le territoire métropolitain, les bassins de déplacements ne présentent pas de contours nets compte tenu du continuum urbain ; dans les territoires peu denses, l'échelle peut être beaucoup plus vaste mais conduit à associer un trop grand nombre d'acteurs à la démarche. Ce périmètre est fixé par arrêté préfectoral dans un délai de deux mois après la demande formulée par l'instance

intercommunale (article L1214-31 du code des transports).

En parallèle, il s'agit d'identifier les acteurs à associer à la démarche : les communes concernées par le périmètre du plan, ainsi que les organismes associés au sens du code des transports, à savoir Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, le(s) Département(s) intéressé(s), les services de l'État et les gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan. La Métropole du Grand Paris est associée aux PLM situés dans son périmètre, ainsi que tout autre organisme maître d'ouvrage potentiel d'actions du plan (établissement public d'aménagement, opérateur de transport, etc.). L'association de ces acteurs peut prendre la forme de comités de pilotage (permettant d'associer les élus, essentiels dans le portage du PLM) et de comités techniques.

Le code des transports prévoit également que les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires, et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet de plan. Un comité des partenaires peut être institué à l'initiative du porteur du PLM afin de réunir plus largement ces acteurs ou d'autres qu'il aura identifiés sur le territoire.

Enfin, cette phase préalable est l'occasion d'identifier les enjeux principaux en matière de politiques de mobilité sur lesquels l'effort en termes d'enquête ou d'études devra être porté dans le cadre du PLM. Le recensement des documents de planification ou de programmation existants (plans locaux d'urbanisme, plans climat air énergie territoriaux, plans vélo, plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics par exemple) permet de définir les thématiques

Parties prenantes du PLM (liste pouvant être complétée à l'initiative du porteur du PLM)

	Pilote	Acteurs associés	Partenaires consultés à leur demande
Acteurs	EPCI ou syndicat mixte	Communes Métropole du Grand Paris (sur son territoire) Départements Région Île-de-France Mobilités Services de l'Etat Gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan <i>Le cas échéant : collectivités limitrophes, Parc naturel régional</i>	Représentants des professions et des usagers des transports Chambres consulaires Associations agréées de protection de l'environnement
Instances		Comité de pilotage (élus) Comité technique	Comité des partenaires (mis en place à l'appréciation du porteur du PLM)

sur lesquelles l'effort à porter pourra être moindre : les documents déjà approuvés pourront être intégrés dans le PLM, le cas échéant adaptés pour tenir compte de la vision multimodale. Un premier échange avec les acteurs associés peut aussi s'avérer utile pour préciser les objectifs communs et les attentes vis-à-vis de la démarche. Cette phase préalable permet d'établir un cadrage initial des travaux à mener (enquêtes, études) pour garantir un processus d'élaboration efficace.

Le cas de la révision d'un PLM

Le premier Plan de déplacements urbains d'Île-de-France ayant été approuvé en 2000, dans certains territoires, plusieurs générations de Plans locaux de déplacements, désormais Plans locaux de mobilité, se sont déjà succédé. Avant de lancer la révision d'un PLD ou PLM, il est essentiel de réaliser une première phase de bilan et d'évaluation du plan en vigueur, partagés avec les acteurs responsables des actions du plan. Elle peut être concomitante avec la phase d'initialisation de la démarche décrite ci-avant.

Un diagnostic ciblé pour dégager des priorités

Cette phase est essentielle pour construire une vision partagée des mobilités sur le territoire et définir des priorités d'action. Le diagnostic doit être court, pédagogique et ciblé sur les enjeux identifiés lors de l'initialisation de la démarche et il est indispensable de le partager avec l'ensemble des parties prenantes.

A cette fin, chaque partenaire porte à la connaissance du pilote du plan les projets en cours ou envisagés sur le territoire concerné. Le PLM s'appuie sur ces éléments et les complète par une analyse ciblée des données disponibles, ainsi que le cas échéant par des dires d'expert et/ou des visites terrain sur des secteurs potentiellement à enjeu (cumulant les usages et donc les conflits potentiels).

Le diagnostic se décompose en deux grandes parties :

- un diagnostic transversal s'appuyant sur des analyses socio-économiques ciblées, les flux de déplacements, les pôles générateurs de déplacements, les projets de transport et d'aménagement connus ;
- un diagnostic par mode pour mettre en exergue les points forts et les dysfonctionnements en termes de consistance des réseaux, d'offre de transport, de qualité de service, d'adéquation à la demande, de freins à l'usage...

Pour certains enjeux spécifiques, le périmètre d'étude peut être plus large que celui du PLM afin de correspondre au bassin de déplacements.

Pour les actions se rapportant à la voirie et à l'espace public, le diagnostic doit permettre de faire la synthèse des besoins par mode pour identifier les secteurs ou axes présentant des conflits potentiels.

La définition d'objectifs et d'orientations partagés

Sur la base des enjeux validés à l'issue de la phase de diagnostic, il convient de définir les grands objectifs que le PLM doit poursuivre et les orientations pour l'élaboration des actions.

Les objectifs du PLM doivent être conformes aux objectifs globaux du Plan des mobilités régional en tenant compte de la spécificité du territoire couvert. Ces objectifs portent sur l'évolution de la mobilité des personnes et des biens. La définition d'objectifs de mobilité chiffrés à l'échelle territoriale (par exemple, objectifs de parts modales) est très difficilement envisageable car elle nécessite de disposer d'un état initial de la mobilité sur le territoire, non disponible à ce jour. Sur ce point, l'instance pilote du PLM est invitée à se rapprocher d'Île-de-France Mobilités pour définir ce qui est envisageable en termes méthodologiques. Les objectifs peuvent aussi porter, selon les enjeux du territoire, sur des thématiques spécifiques (sécurité routière, accessibilité des personnes à mobilité réduite, accès à l'emploi etc.).

Les orientations, établies de préférence par thème afin de préfigurer les grandes lignes des actions à définir dans la phase suivante, doivent être hiérarchisées et validées par l'ensemble des acteurs associés en comité de pilotage. Il s'agit essentiellement de se mettre d'accord sur le niveau d'ambition des orientations.

Un plan d'action concret et engageant

Le plan d'action du PLM décline les actions du Plan des mobilités en Île-de-France, et en particulier celles relevant de la responsabilité

des EPCI et des Communes. Les PLM établis par la Ville de Paris et les EPCI hors communautés de communes comprend un volet socle obligatoire reposant sur vingt actions du Plan des mobilités, réparties en onze axes correspondant à cinq grands leviers d'actions. Ces actions figurent dans le tableau ci-après et doivent être traitées dans le cadre du PLM. Le porteur du PLM peut choisir, en lien avec les acteurs associés, d'intégrer d'autres actions (« volet facultatif ») pour tenir compte des enjeux spécifiques du territoire, en s'appuyant sur le reste des actions du Plan des mobilités. Il peut par exemple intégrer des actions sur les usages partagés de la voiture, sur la mobilité touristique, etc. Pour les communautés de communes qui établissent un PLM à titre volontaire, une recommandation de volet socle à traiter est également proposée.

Afin de garantir la plus grande opérationnalité possible, il est recommandé de prioriser un nombre réduit d'actions qui pourront réellement se concrétiser dans les cinq années suivant l'approbation du plan. Pour ces actions, le PLM a une portée programmatique et reprend les engagements des partenaires en termes de maîtrise d'ouvrage et de financement. A cette fin, il est important de prévoir des temps d'échanges avec les acteurs associés pour s'accorder sur les engagements de chacun.

La démarche PLM est aussi l'occasion de mettre en lumière des sujets peu traités et pour lesquels la réalisation d'actions concrètes dans la temporalité du plan est difficile. Pour ces thématiques, il convient de fixer des études à réaliser pour définir d'autres actions qui feront l'objet d'engagements ultérieurs.

Le PLM est ainsi composé d'éléments programmatiques et d'études. Quelle que soit leur nature, les actions du PLM doivent toutes comporter les mentions suivantes : maîtrise d'ouvrage, coût estimatif, financement, calendrier de réalisation, indicateurs de suivi.



Les attendus précis concernant le contenu des actions du volet obligatoire des PLM sont décrits dans les fiches-actions correspondantes, et sont repérées à l'aide d'un pictogramme spécifique.

Pour faciliter la mise en œuvre du PLM, une déclinaison sous forme de « feuille de route » par maître d'ouvrage peut être établie, listant les actions du PLM sous sa responsabilité.

Le dispositif de suivi et d'évaluation

Un suivi et une évaluation en continu sont essentiels pour orienter la mise en œuvre du PLM, mais aussi pour préparer son éventuelle révision au bout de cinq ans. En parallèle de la définition des objectifs et du plan d'action, des indicateurs doivent être définis pour suivre l'avancée de la mise en œuvre du plan ainsi que son impact sur la mobilité.

Concernant les actions, les indicateurs de suivi définis pour le Plan des mobilités régional peuvent servir de base, pour ceux qui peuvent être territorialisés (*voir 5.5.1*). Des observatoires territoriaux peuvent être constitués à cette fin (observatoire du stationnement par exemple).

Concernant les indicateurs d'impact sur la mobilité, de même que pour la définition des objectifs, le porteur du PLM est invité à se

rapprocher d'Île-de-France Mobilités pour préciser les indicateurs disponibles à l'échelle du territoire, en lien avec l'Omnil.

L'évaluation environnementale

Les PLM sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas (article R122-17 du code de l'environnement). La démarche d'évaluation environnementale doit donc être engagée dès le lancement de la démarche PLM, et sa réalisation prévue en parallèle des étapes d'élaboration du PLM.

La demande d'examen au cas par cas doit être effectuée auprès de l'autorité environnementale à un stade suffisamment avancé du processus pour disposer des éléments nécessaires à la constitution du dossier de demande : caractéristiques principales du territoire susceptible d'être touché par la mise en œuvre du plan (valeur et vulnérabilité) ; caractéristiques principales du plan (objet, portée, contenu (incluant la description des pistes d'actions)) ; principales incidences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ou la santé humaine.

La demande doit donc être effectuée à l'issue de la phase de diagnostic et de définition des orientations, et au plus tard avant la finalisation des actions, afin de bénéficier d'une vision des problématiques soulevées sur le territoire et d'une ébauche des pistes d'actions.

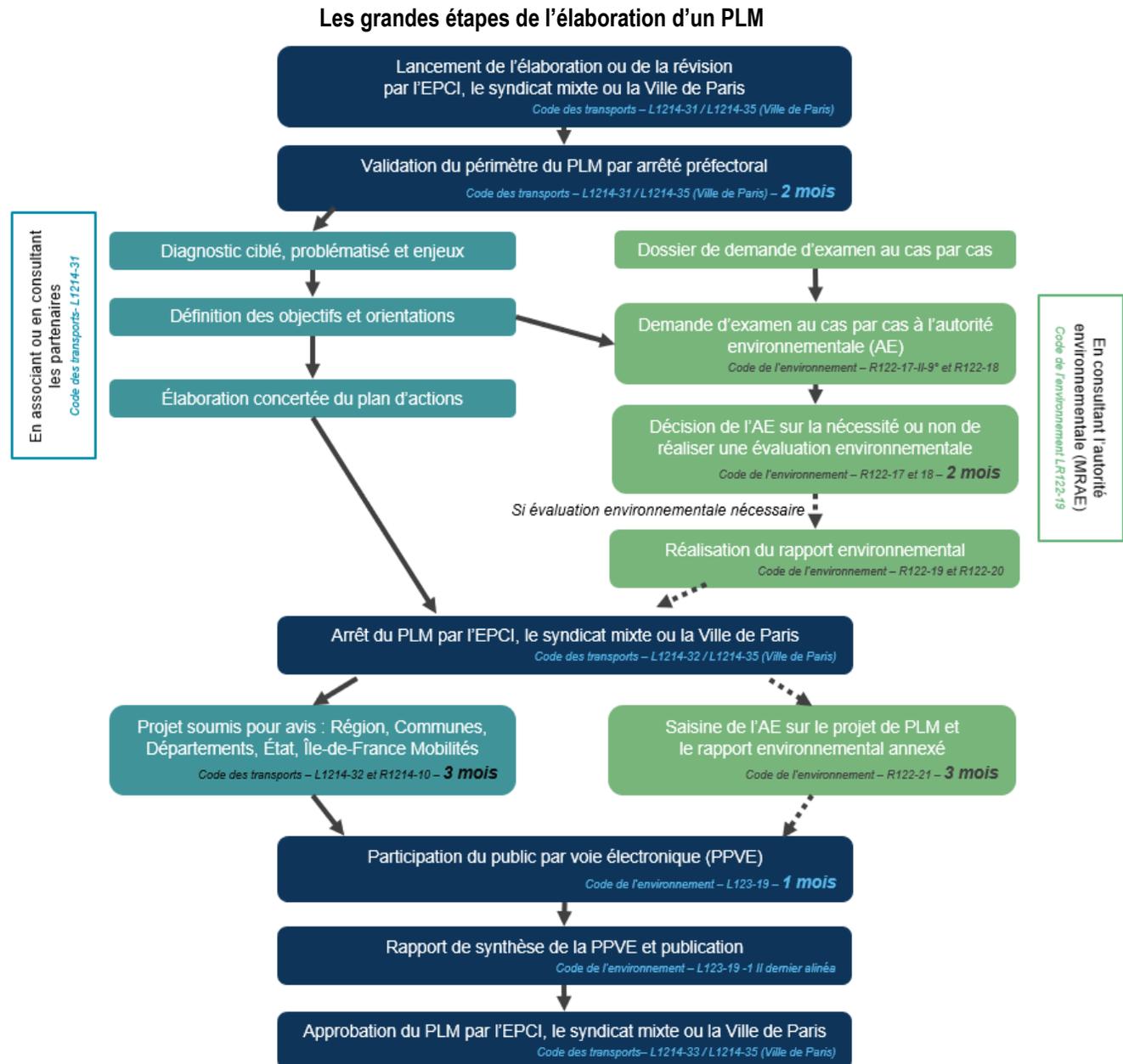
L'absence de réponse de l'autorité environnementale dans un délai de deux mois vaut obligation de la réalisation d'une évaluation environnementale. Lorsque le PLM y est soumis, le rapport environnemental produit dans ce cadre est joint au projet de PLM soumis à la concertation.

La concertation

Le projet de PLM est soumis pour avis à la Région Île-de-France, aux conseils municipaux et départementaux intéressés, aux représentants de l'État dans le(s) département(s) concerné(s), ainsi qu'à Île-de-France Mobilités. C'est lors de cet avis que les partenaires associés peuvent s'engager sur la réalisation des actions qui sont de leur ressort. En l'absence d'avis dans les trois mois, celui-ci est réputé favorable.

Assorti des avis des personnes publiques consultées, le projet de PLM est ensuite soumis à une procédure de participation du public prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement.

Le plan est ensuite amendé pour tenir compte des résultats de la concertation, et approuvé par l'instance intercommunale qui le pilote.



5.3.4 Contenu des plans d'action

Volet socle obligatoire pour la Ville de Paris et les EPCI hors communautés de communes

Cinq grands leviers d'action	Onze axes	Vingt actions
I. Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement de transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo 4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
II. Partager la voirie et l'espace public entre les modes	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée <i>La question du rabattement vers les pôles d'échanges routiers multimodaux (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.</i>
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Mieux partager la voirie urbaine	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
	III. Optimiser la logistique urbaine	Soutenir une activité logistique performante et durable
IV. Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
V. Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

Volet socle recommandé pour les communautés de communes

Les communautés de communes ne sont pas soumises à l'obligation d'élaborer un PLM. Toutefois, il leur est possible d'engager une démarche volontaire de planification des mobilités sur leur territoire. Dans cette perspective, Île-de-France Mobilités leur recommande de traiter a minima les actions suivantes.

Quatre grands leviers d'action	Neuf axes	Dix actions
I. Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs (bus, transports à la demande)	1.5 Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements (centres-villes, bourgs)	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération (en articulation avec les points d'arrêt bus prioritaires définis au 3.2)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
II. Partager la voirie et l'espace public entre les modes	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée <i>La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.</i>
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Mieux partager la voirie urbaine (centres-villes, bourgs)	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
IV. Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
V. Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	<i>Action à choisir en fonction du ou des publics cibles souhaités :</i> 14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable 14.2 Développer l'écomobilité scolaire

5.3.5 Mise en œuvre et suivi

Une fois le plan approuvé, il est essentiel de prévoir un pilotage et une animation dans la durée, afin de s'assurer régulièrement de la mise en œuvre des actions.

Les instances constituées avec les acteurs associés à l'élaboration du plan (comité de pilotage, comité technique) ont vocation à être pérennisées et réunies régulièrement par l'instance intercommunale pilote de la démarche, afin de faire le point d'avancement des actions du plan.

Cette dernière s'appuie pour cela sur le dispositif de suivi et d'évaluation défini lors de l'élaboration du PLM. L'ensemble des acteurs associés sont ainsi invités à transmettre régulièrement des informations sur l'avancement des actions dont ils sont maîtres d'ouvrage.

5.3.6 Un appui renforcé aux porteurs

Pour faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des PLM, et s'assurer de leur cohérence avec le Plan des mobilités régional, Île-de-France Mobilités apporte un appui technique et financier à leurs porteurs. Un dialogue constant avec Île-de-France Mobilités est mis en place tout au long du processus d'élaboration.

L'accompagnement technique porte sur :

- un appui méthodologique tout au long de la phase d'élaboration : cahier des charges, méthode de travail, échanges réguliers sur le contenu du document aux différents stades (diagnostic, orientations, actions) ;
- la transmission de données, études clés, porté à connaissance, etc. et l'aide à l'accessibilité aux données nécessaires pour l'élaboration et l'évaluation en continu des PLM : données de l'Omnis, recensement des autres observatoires intervenant sur le champ des mobilités ;
- un appui sur l'évaluation environnementale, dans le cas où le PLM y est soumis (méthodes, indicateurs et données...) ;
- la mise en réseau des EPCI, pour renforcer le partage de bonnes pratiques entre eux.

L'accompagnement financier quant à lui consiste en un cofinancement, par Île-de-France Mobilités et la Région, de l'élaboration des PLM.

5.4 La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux

5.4.1 Le rôle des documents d'urbanisme locaux en matière de mobilité

Le Plan des mobilités en Île-de-France s'impose aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, afin d'en assurer la bonne mise en œuvre dans le respect des spécificités locales.

En termes d'articulation des planifications (*voir chapitre 1. Préambule*), le Plan des mobilités s'impose directement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), qui doivent lui être compatibles. En l'absence de SCoT, la compatibilité avec le Plan des mobilités doit être assurée par les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)), les documents en tenant lieu et les cartes communales.

Par ailleurs, les PLU(i) et les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les plans locaux de mobilité (PLM) élaborés par les EPCI. Il convient donc de se référer également à ces documents lorsqu'ils existent.

S'ils ne peuvent traiter des déplacements qu'en termes d'aménagement de l'espace et d'occupation des sols, les SCoT et PLU(i), chacun à leur niveau, permettent d'agir sur la mobilité, tant sur la demande (volume de déplacements, origine/destination) que sur le mode de déplacement choisi. Ils constituent par conséquent des relais pour influencer sur les

politiques d'aménagement suivant les orientations du Plan des mobilités en Île-de-France.

SCoT : encadrer et organiser l'aménagement du territoire

À l'échelle d'un territoire de projet ou d'un bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), le SCoT détermine l'organisation de l'espace et fixe les grandes orientations de développement d'un territoire. Il permet de relier la question des mobilités avec les autres enjeux territoriaux qu'il aborde (gestion économe de l'espace et lutte contre l'artificialisation des sols, habitat, économie, commerce, énergie, climat, paysage...).

Le projet d'aménagement stratégique (PAS) exprime le projet de territoire et définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans. Ceux-ci concourent à la coordination des politiques publiques sur le territoire en favorisant, entre autres, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptée aux nouveaux modes de vie, ainsi qu'un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales.

Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) détermine les conditions d'application du PAS, en définissant les orientations générales d'organisation de l'espace, de coordination des politiques publiques et de valorisation des

territoires. C'est cette partie du SCoT qui est opposable notamment aux PLU(i) ou cartes communales.

De manière générale, le DOO repose sur la complémentarité entre les enjeux du territoire, notamment entre une offre de logements et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services qui structurent le territoire, ainsi que l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte de celui-ci.

Le DOO fixe les orientations de la politique de mobilité, dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile. Il détermine les grands projets d'équipements, de réseaux et de desserte nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services. Enfin, il précise les objectifs chiffrés de densification en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs.

Le DOO comprend en outre un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) qui permet de réguler certaines constructions et implantations commerciales, artisanales et logistiques commerciales.

PLU(i) : régler et préserver

À l'échelle intercommunale ou communale, le PLU(i) détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols.

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) expose le projet d'urbanisme de la collectivité à l'horizon de dix - quinze ans et définit également les grandes orientations pour l'aménagement du territoire, notamment en matière de transports et de déplacements.

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) permettent de décliner le PADD, notamment en termes de transports et de déplacements, soit de façon thématique, soit de façon sectorielle (i.e. géographique). Elles peuvent notamment prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les OAP peuvent aussi adapter la délimitation des périmètres de bonne desserte par les transports collectifs où le plafonnement du stationnement automobile s'applique. En outre, dans les zones d'aménagement concerté (ZAC), les OAP peuvent définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer, ainsi que la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.

Enfin, les documents réglementaires, écrits et graphiques, permettent d'intervenir entre autres afin de réguler le stationnement (automobile, vélo), d'encadrer la création ou l'évolution des voies de circulation tous modes ou encore de préserver voire réserver du foncier pour des projets d'infrastructures ou d'équipements.

5.4.2 Actions du Plan des mobilités à décliner dans les documents d'urbanisme locaux



Plusieurs fiches-actions du Plan des mobilités en Île-de-France sont identifiées comme ayant vocation à être prises en compte dans les SCoT et les PLU(i). Les fiches-actions concernées sont repérées à l'aide d'un pictogramme.

Le tableau ci-contre reprend l'ensemble des actions concernées et indique la nature de cette prise en compte :

- **P** : prescription d'une norme précise (de stationnement) à reprendre obligatoirement dans le SCoT et/ou PLU(i), ce dernier pouvant être plus contraignant – *Ces prescriptions font partie des cinq prescriptions du Plan des mobilités (voir 5.2)*
- **R** : recommandation d'une norme (de stationnement) qu'il est conseillé de reprendre dans le SCoT et/ou PLU(i) (stationnement, espaces de livraison)
- **S** : suggestion de déclinaison de l'action dans le SCoT et/ou PLU(i), que la collectivité est libre d'adapter à sa convenance en fonction du contexte local

Les prescriptions (**P**) et recommandations (**R**) en matière de normes pour le stationnement privé automobile et celui des vélos, ainsi que de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles, sont à retrouver directement dans les fiches-actions concernées (4.2, 9.3 et 10.3).

Ces prescriptions et recommandations relatives aux normes de stationnement et aux aires de livraison s'appliquent directement aux PLU(i). Dans le cas d'un territoire couvert par un SCoT, il est demandé à ce dernier de les reprendre dans le document d'orientations et d'objectifs afin d'assurer la compatibilité des PLU(i) avec le Plan des mobilités.

Pour les autres thématiques, des suggestions (**S**) de déclinaison des actions du Plan des mobilités sont détaillées ci-après, par axe, en indiquant le cas échéant le levier mobilisable. Il est aussi précisé en fin de paragraphe quand le thème est concerné par une ou des orientations réglementaires (**OR**) du SDRIF-E (projet arrêté le 12 juillet 2023).

Actions du Plan des mobilités en Île-de-France ayant vocation à être déclinées dans les documents d'urbanisme locaux

Axe	Action	Nature
Transports collectifs attractifs	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	S
	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	S
Mobilité piétonne	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	S
Vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables	S
	4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	P / S
Pôles d'échanges multimodaux	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	S
	6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	S
Route multimodale	7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral	S
Voirie urbaine partagée	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain	S
	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	S
Stationnement	9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	P / R
Logistique	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique	S
	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	S
	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	R
	10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises	S
Transition énergétique des véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques	S
	11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds	S
	11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone	S

5.4.3 Comment décliner le Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ?

Transports collectifs

Actions du Plan des mobilités concernées :

- 1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience
- 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

Les SCoT et les PLU(i) doivent reprendre, dans le PADD *a minima*, les projets d'infrastructures de transports collectifs inscrits au Plan des mobilités en Île-de-France.

Lorsque le tracé précis de ces projets est connu, les espaces nécessaires à leur réalisation doivent faire l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde, y compris pour les gares et les installations afférentes. Lorsque ce n'est pas le cas, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation, ni celle des gares et des installations afférentes, ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.

En sus du réseau de transports en commun ferrés (train, RER et métro), les documents d'urbanisme locaux doivent permettre de développer les transports collectifs de surface, le cas échéant en site propre (tramway et BHNS) et de renforcer la capacité des axes bus saturés, afin de faciliter les mobilités au sein des bassins de vie et de désenclaver les quartiers vers des pôles d'échanges multimodaux.

A cette fin, les PLU(i) peuvent par exemple, dans le cadre d'une OAP thématique dédiée au partage de la voirie ou d'OAP sectorielles, identifier les principaux axes de circulation des bus et les points durs ou localiser les secteurs sur lesquels des aménagements de voirie sont nécessaires pour améliorer leur circulation.

Dans le cadre de la création d'un nouveau quartier faisant l'objet d'une OAP, il est souhaitable d'identifier les axes qui accueilleront l'offre bus, les secteurs d'intérêt à desservir et la localisation préférentielle pour des points d'arrêt.

Le cas échéant, il peut être prévu au document graphique les mesures de protection et/ou de réservation des emprises nécessaires à la réalisation de ces aménagements pour les bus.

Enfin, afin de favoriser le bon fonctionnement des réseaux de bus, il est indispensable que les documents d'urbanisme locaux comportent des mesures permettant de préserver ou de créer des centres opérationnels bus (COB), ainsi que de les adapter aux besoins de l'exploitation (conversion énergétique).

Il est ainsi demandé de ne pas obérer la conversion énergétique des COB existants et/ou, le cas échéant, leur extension, en prévoyant dans les documents d'urbanisme locaux les mesures de sauvegarde ou de réservation du foncier nécessaires et en autorisant, dans le règlement écrit, l'installation ou l'évolution des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) correspondantes.

En outre, en zone dense, dans les secteurs où il est identifié un besoin de COB, il est préconisé, dans le cadre de la création de nouveaux quartiers mixtes faisant l'objet d'une OAP sectorielle et si le secteur le permet, d'étudier l'opportunité d'implanter un COB.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :

- OR 125 : Préserver / réserver les espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructures de transport
- OR 126 : Développer les transports collectifs de surface, le cas échéant en site propre

Modes actifs

Actions du Plan des mobilités concernées :

- 2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
- 4.1 Développer les infrastructures cyclables
- 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo (cf. fiche action pour le détail)

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre le développement d'itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinettes, ...), de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités et les établissements scolaires.

Pour ce faire, les PLU(i) peuvent par exemple comporter une OAP thématique dédiée aux modes actifs et/ou à l'espace public, visant à :

- identifier les itinéraires cyclables / piétons à conserver et localiser ceux à créer ;
- cartographier les franchissements à créer pour résorber les coupures urbaines ;

- fixer les grands principes de maillage piéton des secteurs d'aménagement, etc.

Le cas échéant, le document graphique du PLU(i) peut prévoir les mesures de protection ou de réservation du foncier nécessaires pour réaliser ces aménagements. Le règlement du PLU(i) peut également contribuer à dégager de l'espace sur les trottoirs pour les piétons en obligeant par exemple les nouvelles constructions à prévoir des dégagements pour présenter les containers pour les déchets ménagers et recyclables.

En outre, concernant plus spécifiquement les infrastructures cyclables, les SCoT et les PLU(i) doivent prévoir les mesures de sauvegarde et les aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants, continus, capacitaires et sécurisés, de niveau régional et suprarégional. Il est néanmoins rappelé que ces aménagements doivent s'inscrire en complémentarité des aménagements nécessaires aux transports en commun et non en concurrence.

Enfin, les documents d'urbanisme locaux doivent mettre en place des mesures et définir des obligations suffisantes pour permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois, et à proximité des commerces et équipements publics.

En parallèle des normes de stationnement pour les vélos dans les constructions (*cf. détail de la mesure 4.2.4*), il est par exemple possible de prévoir, dans les OAP ou dans le document

graphique du PLU(i), les mesures de localisation ou de réservation du foncier nécessaires pour installer des parkings à vélos près des gares ou des principaux pôles d'équipements ou d'activités.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :
 OR 140 : Préserver / réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants
 OR 141 : Développer des itinéraires « quotidiens » dédiés aux modes actifs et développer le stationnement des vélos

Pôles d'échanges multimodaux

Action du Plan des mobilités concernée :

6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée

Dans le cadre de l'aménagement des quartiers de gare, en particulier des gares du Grand Paris Express, ainsi que des polarités identifiées par le SDRIF-E, les documents d'urbanisme locaux doivent préserver, voire réserver des espaces nécessaires à l'intermodalité autour des gares afin de faciliter les correspondances avec les autres réseaux de transports.

Ces espaces, qui devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, ont vocation à permettre l'intégration, dans les gares routières ou les stations de bus, de stationnements sécurisés pour les vélos, d'espaces piétons apaisés et d'espaces de stationnement permettant d'accueillir les nouvelles mobilités (aires de covoiturage, bornes de recharge électrique, transport à la demande, etc.).

Pour ce faire, les PLU(i) peuvent par exemple élaborer des OAP spécifiques aux quartiers de

gare visant, dans le périmètre opérationnel d'aménagement du pôle, à identifier :

- les voies d'accès au pôle nécessitant la réalisation d'aménagements pour améliorer la circulation des bus ;
- les itinéraires de rabattement cyclables à conserver, à faire évoluer ou à créer ;
- les cheminements piétons de rabattement, accessibles aux PMR, à conserver, à faire évoluer ou à créer.

Ces OAP peuvent également permettre de positionner les équipements d'intermodalité, le cas échéant avec un principe de localisation :

- les éco-stations bus, voire les arrêts ;
- les parkings de stationnement pour les vélos ;
- les bornes de recharge électriques ;
- les aires de covoiturage, etc.

Le cas échéant, le document graphique du PLU(i) peut prévoir les mesures de protection ou de réservation du foncier nécessaires pour réaliser ces aménagements ou équipements.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :
 OR 127 : Préserver / réserver les espaces nécessaires à l'intermodalité dans l'aménagement des quartiers de gare

Route multimodale

Actions du Plan des mobilités concernées :

6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers
 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'accroître la multimodalité du réseau routier structurant, en particulier en favorisant :

- le développement ou la création d'offres de transport partagé, et de voies réservées (cars express, covoiturage) ;
- la création de pôles d'échanges routiers multimodaux à l'interface entre réseau structurant et réseaux locaux (rabattements marche, vélo, bus et aires de covoiturage).

Le cas échéant, le document graphique du PLU(i) peut prévoir les mesures de protection ou de réservation du foncier nécessaires pour réaliser ces aménagements ou équipements.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :

OR 130 : Accroître la multimodalité du réseau routier structurant

Partage de la voirie

Action du Plan des mobilités concernée :

8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain

Les aménagements des grands axes de voirie urbaine, hors voies rapides, doivent intégrer progressivement des voies réservées aux transports collectifs (lignes de bus ou de cars express) et au covoiturage et réduire les nuisances pour les riverains.

À cet effet, le PLU(i) peut par exemple comporter une OAP thématique relative au réseau viaire, qui propose des orientations en matière :

- de hiérarchisation du réseau viaire ;

- de caractéristiques des voies ;
- de modes de déplacements prioritaires ;
- d'aménagement de l'espace public et de ses abords, etc.

Le règlement du PLU(i) pourra en complément préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :

OR 131 : Intégrer des voies réservées pour les transports collectifs et le covoiturage sur les grandes voies urbaines

Stationnement automobile

Action du Plan des mobilités concernée :

9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé (*cf. fiche action pour le détail*)

La création de nouveaux parcs de stationnement doit être limitée en cohérence avec la desserte par les transports en commun existante et en projet. Le cas échéant, la nouvelle offre de stationnement doit prioritairement s'intégrer au bâti et, en cas d'impossibilité technique ou à défaut de conditions économiquement acceptables, elle doit limiter son emprise au sol.

Afin de répondre à cette orientation, le Plan des mobilités en Île-de-France fixe des normes pour le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureaux, de logements, ainsi que dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs, dont les cinémas (*cf. détail des mesures de la fiche-action 9.3*).

Les documents d'urbanisme locaux doivent également veiller à favoriser l'aménagement et le réaménagement de parcs de stationnement de qualité d'un point de vue environnemental, en particulier en limitant leur imperméabilisation et en les végétalisant.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :

OR 138 : Limiter, en cohérence avec la desserte par les transports, l'offre nouvelle de stationnement automobile

OR 139 : Aménager / réaménager des parkings de qualité d'un point de vue environnemental

Marchandises et logistique

Actions du Plan des mobilités concernées :

10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines (*cf. fiche action pour le détail*)

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à conserver les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, aéroports, sites multimodaux) pour ces usages. En particulier, les sites multimodaux existants et identifiés au titre de l'armature logistique par le Plan des mobilités en Île-de-France doivent être maintenus et leur emprise préservée.

Pour décliner cette armature logistique, les PLU(i) peuvent s'appuyer sur l'article L151-16 du code de l'urbanisme, qui permet au règlement de délimiter, dans les zones urbaines (U) ou à urbaniser (AU), des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la

nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif.

Les documents d'urbanisme locaux doivent également veiller à privilégier la densification des emprises logistiques existantes afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers.

Il convient donc que les PLU(i) conservent une sous-destination adaptée aux activités logistiques (entrepôt) dans les zones où elles sont situées. Les règles de construction doivent en outre être compatibles avec les besoins de ces entrepôts, notamment en termes de hauteur des constructions. Lorsque des réhabilitations sont nécessaires, les PLU(i) doivent également prévoir les aménagements qui les permettent.

Par ailleurs, l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense est un enjeu majeur auquel le PLU(i) en particulier peut contribuer. En effet, il peut délimiter des périmètres de localisation d'équipements pour des espaces de logistique urbaine (ELU). Il convient également d'inscrire des règles favorisant la création de bâtiments logistiques en zone urbaine qui soient particulièrement exemplaires sur le plan constructif, énergétique, environnemental et paysager, en prévoyant notamment les dérogations nécessaires aux règles générales selon des critères définis par la collectivité.

De son côté, le SCoT permet également de réguler les constructions logistiques commerciales, notamment leurs conditions d'implantation. Il localise les secteurs

d'implantation privilégiés des équipements logistiques commerciaux au regard des besoins logistiques du territoire et de la capacité des voiries à gérer les flux de marchandises. Enfin, il peut prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines.

Il est également recommandé d'inscrire dans le PLU(i) des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles (*cf. détail de la mesure 10.3.2*).

Enfin, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 et le SDRIF-E partagent l'objectif de développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire. À cet égard, il convient d'autoriser, dans le règlement du PLU(i), les sous-destinations adéquates pour les activités logistiques dans les sites portuaires, en particulier les entrepôts.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :
 OR 113 : Conserver les emprises logistiques à ces usages
 OR 114 : Densifier les emprises logistiques existantes
 OR 115 : Maintenir et préserver les sites multimodaux logistiques existants
 OR 119 : Créer de nouveaux sites logistiques portuaires et développer des embranchements ferrés sur les ports
 OR 121 : Maintenir les équipements d'interface rail / route
 OR 122 : Intégrer des espaces logistiques en zone dense

Transition énergétique des véhicules

Actions du Plan des mobilités concernées :

11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds

11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone

Il est important que les documents d'urbanisme locaux prévoient les espaces nécessaires au déploiement des bornes de recharge et points d'avitaillement multi-énergies (électricité, hydrogène, gaz naturel pour les véhicules). Les sites anciennement à usage de stations-service, notamment, peuvent servir de support à cet usage. Cela peut notamment passer par la création de périmètres de servitudes de localisation pour des équipements.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :

OR 132 : Prévoir les espaces pour déployer des bornes de recharge et points d'avitaillement multi-énergies

5.4.4 Suivi et contrôle de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux

En application de l'ordonnance n° 2020-745 du 17 juin 2020, les EPCI et les Communes examinent, au maximum tous les trois ans, si de nouveaux documents de rang supérieur – dont le Plan des mobilités en Île-de-France et le SDRIF-E – sont entrés en vigueur, et adaptent en une seule fois leur SCoT ou leur PLU(i) pour les mettre en compatibilité avec lesdits documents.

Par ailleurs, en tant que personne publique associée à l'élaboration, la révision et l'évolution de tous les documents d'urbanisme locaux en Île-de-France, Île-de-France Mobilités procède à l'analyse de la compatibilité des SCoT et des PLU(i) avec le Plan des mobilités en Île-de-

France quand elle est saisie pour avis sur l'une ou l'autre de ces procédures.

Afin d'assurer une bonne compatibilité entre les documents d'urbanisme locaux et le Plan des mobilités, il convient d'associer Île-de-France Mobilités de façon systématique au processus

de révision et d'élaboration des PLU(i) et SCoT, en particulier dans le cadre des réunions organisées avec les personnes publiques associées.

5.5 Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu

La réussite de la stratégie d'action que constitue le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 dépend de deux facteurs clés :

- la dynamique collective d'action : la mise en œuvre du plan repose sur l'ensemble des acteurs de la mobilité, dont l'action doit être la plus coordonnée possible eu égard, à la fois, à l'enjeu de cohérence de l'action publique, mais également au contexte d'impératif de lutte contre le changement climatique pas toujours compris, accepté ou jugé atteignable, et compte tenu du contexte financier contraint ;
- l'évolutivité du plan dans la durée : la mise en œuvre du plan doit pouvoir être réorientée régulièrement pour renforcer le soutien aux actions qui avanceraient moins vite et les adapter le cas échéant, mais aussi pour tenir compte de l'évolution du contexte et des opportunités disponibles en matière de mobilité.

La gouvernance qui sera mise en place pour le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du plan aura pour objectif d'en faire une démarche en continu, tout autant qu'une planification stratégique.

5.5.1 Un suivi en continu

Le suivi de la mise en œuvre des actions du plan et l'évaluation de l'atteinte des objectifs globaux (mobilité, environnement, etc.) seront placés sous l'égide de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnii) pour ce qui concerne la mobilité des personnes. Le volet marchandises sera suivi en lien avec le futur Observatoire régional du fret et de la logistique.

Deux séries d'indicateurs sont définies :

- Des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du plan, définis en fonction des objectifs chiffrés fixés par action ;
- Des indicateurs d'impact du plan sur la mobilité et l'environnement.

L'établissement de ces indicateurs repose le plus possible sur la compilation de données existantes, fiables, pérennes et mises à jour régulièrement.

Les indicateurs de mise en œuvre sont établis à l'échelle régionale. Certains, comme le suivi de l'offre de transports collectifs par exemple, existent déjà à cette échelle. Toutefois, la majorité des actions relevant de l'échelon local,

la constitution d'indicateurs de suivi de ces actions à l'échelle régionale nécessitera la consolidation de données territoriales, alimentées par les collectivités. A cet égard, la constitution d'observatoires territoriaux à l'échelle des EPCI, en lien avec l'élaboration et le suivi des plans locaux de mobilité, sera utile. A défaut, des réflexions seront menées pour définir des méthodes d'estimation de certains indicateurs à partir de bases de données existantes.

Un suivi des dépenses relatives aux mobilités en Île-de-France (transports collectifs, voirie, voiture, etc.) sera également réalisé, en lien avec l'élaboration du Compte déplacements de voyageurs en Île-de-France.

Les indicateurs seront alimentés tout au long de la durée de vie du plan, ce qui permettra de dresser des bilans réguliers pour éclairer les différentes instances mises en place et de contribuer également à l'évaluation obligatoire du plan. En effet, conformément à l'article L1214-8 du code des transports, le plan de mobilité fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

Indicateurs de suivi

Axe	Indicateurs de suivi
1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs	Offre de transport par mode (incluant aussi les lignes express et les services de transports à la demande) Indicateurs de régularité / ponctualité Longueur des infrastructures nouvelles et des aménagements de voirie en faveur des bus Âge du parc de matériel roulant Nombre de centres opérationnels bus (selon type d'énergie) Equipped des espaces de transport et des véhicules en information dynamique Equipped des espaces de transport et des véhicules en vidéoprotection
2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	Part des EPCI couverts par un plan mobilité piétonne
3. Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	Nombre de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics élaborés Part de la voirie autour des arrêts de transports collectifs prioritaires diagnostiquée / rendue accessible Nombre de gares / stations / lignes de bus accessibles, Fréquentation des services dédiés
4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	Longueur des aménagements cyclables réalisés (dont aménagements structurants) Nombre de places vélos dans les pôles d'échanges, sur la voirie Part de PLU(i) approuvés qui incluent des normes de stationnement vélo dans les constructions nouvelles
5. Développer les usages partagés de la voiture	Nombre d'aires de covoiturage, de lignes de covoiturage, nombre d'utilisateurs de plateformes de covoiturage Nombre de communes desservies par au moins un service d'autopartage, nombre d'abonnés
6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	Nombre de projets de pôles engagés et achevés, nombre de pôles d'échanges multimodaux routiers Nombre d'éco-stations bus, de places en parkings relais
7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	Longueur des voies réservées multimodales sur le réseau magistral Part des opérations d'amélioration de la qualité de service réalisées Nombre de secteurs de bruit prioritaires traités
8. Mieux partager la voirie urbaine	Nombre de zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes créées, Part de la voirie urbaine à 30 km/h Nombre de coupures urbaines résolues
9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	Nombre de communes ayant instauré du stationnement payant sur voirie Part des PLU(i) approuvés qui intègrent des normes de stationnement conformes au Plan des mobilités
10. Soutenir une activité logistique performante et durable	Part des sites logistiques d'accès multimodal préservés Distance moyenne des surfaces logistiques construites au centre de l'agglomération
11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	Nombre de points de charge, stations d'avitaillement GNV, stations hydrogène Part des véhicules électriques, hybrides rechargeables, GNV, hydrogène (par type de véhicule)
12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire	Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire Part des Départements couverts par un plan d'action en faveur de la mobilité solidaire
13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable	Part des visiteurs et touristes utilisant les transports collectifs, la marche et/ou le vélo au cours de leur séjour
14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	Nombre de grands pôles d'emplois dotés de plans de mobilité inter-employeurs

Indicateurs d'impact

Objectifs du Plan des mobilités	Indicateurs d'impact
Amélioration de l'accès à l'emploi	Part des Franciliens ayant accès à la moitié des emplois de la région en moins d'une heure en transports collectifs
Augmentation du nombre de déplacements en transports collectifs	Trafic des transports collectifs par mode et par territoire
Diminution des déplacements en modes individuels motorisés	Comptages du trafic journalier moyen annuel sur le réseau magistral et le réseau structurant Taux de motorisation Taux de remplissage des véhicules
Augmentation du nombre de déplacements à vélo	Comptages vélos
Amélioration de la sécurité routière	Nombre d'accidents corporels de la circulation Nombre de tués et de blessés par mode, par territoire et par réseau (magistral, structurant, local)
Augmentation de la part modale du fret ferroviaire et du fret fluvial	Trafic marchandises selon les modes de transport (route, fer et voie d'eau)
Diminution de l'exposition des Franciliens au bruit généré par les transports	Nombre de Franciliens exposés à des niveaux de bruit excessifs dus à la circulation routière et ferroviaire (selon la périodicité de mise à jour des cartes d'exposition au bruit)
Amélioration de la qualité de l'air	Nombre de Franciliens exposés à des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote NO ₂ , particules PM ₁₀ et PM _{2,5} , ozone O ₃ et benzène supérieures aux objectifs
Diminution des émissions de gaz à effet de serre	Niveau des émissions de gaz à effet de serre par les transports par mode (hors aérien)

5.5.2 Des instances de pilotage au niveau régional

Deux instances seront mises en place pour suivre la mise en œuvre du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 : un comité de pilotage stratégique et un comité technique.

Le comité de pilotage stratégique sera constitué des élus représentant les partenaires suivants :

- Île-de-France Mobilités
- Région Île-de-France
- Départements, Ville de Paris
- Métropole du Grand Paris

- EPCI soumis à l'obligation d'élaborer des Plans locaux de mobilité (établissements publics territoriaux, Communautés d'agglomération, Communauté urbaine), Communautés de communes
- Etat

Ce comité se réunira à des dates clés jalonnant la vie du Plan et a minima tous les deux ans, pour faire le point sur l'avancement du plan et des PLM, et orienter la stratégie d'action.

Le comité technique, miroir du comité de pilotage stratégique, sera mis en place avec les représentants techniques des mêmes organismes. Il se réunira tous les ans pour

suivre l'avancement des actions et des PLM, partager les éventuelles difficultés rencontrées, faire évoluer la stratégie d'animation technique et proposer le cas échéant des évolutions au comité de pilotage stratégique.

5.5.3 Des outils d'animation pérennisés et modernisés

Les Assises et les Trophées des mobilités en Île-de-France

Les Assises des mobilités en Île-de-France réunissent annuellement l'ensemble des acteurs concernés par les mobilités :

- Île-de-France Mobilités
- les Départements et la Ville de Paris
- les EPCI, l'AMIF
- l'État
- les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructures (dont SNCF Réseau, HAROPA Port, Voies navigables de France)
- les chambres de commerce et d'industrie
- l'Institut Paris Region, l'APUR
- les associations (usagers des transports collectifs, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, environnement)
- les organisations patronales et syndicales
- l'Ademe, Airparif, Bruitparif.

Ces assises sont l'occasion de partager le bilan de l'action réalisée chaque année par l'ensemble des partenaires et d'échanger collectivement, pour faire remonter des difficultés ou partager des connaissances et pratiques sur les conditions de mise en œuvre du Plan des mobilités. Un autre objectif est d'en faire un lieu de sensibilisation, de valorisation et de partage de bonnes pratiques en lien avec les orientations du plan.

A cette occasion peuvent être décernés, selon les années et l'actualité, des Trophées de la mobilité, dont le but est de récompenser des réalisations particulièrement exemplaires menées par des acteurs franciliens. Il s'agit de valoriser des bonnes pratiques auprès des autres acteurs de la mobilité, mais aussi de mettre en lumière des thématiques moins avancées afin d'inciter les partenaires à agir.

En parallèle des assises régionales annuelles, la participation ponctuelle à d'autres événements franciliens, par exemple ceux organisés par l'AMIF, est utile pour valoriser les bonnes pratiques et diffuser une culture de la mobilité durable.

Une animation technique en continu

En complément de ces événements ponctuels, une animation technique sera assurée de façon permanente par Île-de-France Mobilités.

A cet effet, Île-de-France Mobilités a mis en place un site internet, qui a vocation à être le centre de ressources et la boîte à outils de référence pour les maîtres d'ouvrage et les autres partenaires. Ce site sera alimenté de l'ensemble des informations clés du Plan des mobilités en Île-de-France ainsi que des outils pratiques nécessaires à la mise en œuvre de ce dernier, à son suivi, et à son évaluation :

- Les documents de référence (Plan des mobilités en Île-de-France 2030 et ses annexes) ;
- Des ressources telles que des guides techniques ou des cahiers des charges type, pour faciliter la mise en œuvre sur certains sujets clés, notamment pour l'élaboration des Plans locaux de mobilité ;
- Des informations sur les sources et les modalités de financement ;
- Des éléments sur le suivi de l'avancement de la mise en œuvre du plan ;

- Des retours d'expériences et bonnes pratiques afin de permettre la circulation de l'information entre acteurs ;
- Des liens vers les principales sources de données (site de l'Omnil, Observatoire du fret et de la logistique, recensement d'autres observatoires régionaux ou nationaux, etc.) ;

Ce site sera également le support d'un espace d'échanges dédié aux collectivités locales, en particulier aux EPCI qui portent l'élaboration des plans locaux de mobilité. Il permettra d'identifier les thématiques qui nécessiteraient des échanges approfondis voire des outils ou des ressources complémentaires.

Enfin, des ateliers ou des groupes de travail seront organisés en tant que de besoin pour partager les questionnements, connaissances, réalisations et bonnes pratiques, afin de capitaliser sur la connaissance et l'action de chacun sur des sujets techniques précis. Ces espaces d'échanges seront aussi une opportunité pour développer des partenariats et des synergies.

6 IMPACT ENVIRONNEMENTAL

6.1	Analyse des incidences du Plan des mobilités sur l'environnement	134
6.1.1	Un impact global positif sur les enjeux majeurs	134
6.1.2	Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés	135
6.2	Définition de mesures complémentaires améliorant l'impact environnemental du plan	135
6.2.1	Des mesures complémentaires intégrées au plan d'action	135
6.2.2	Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du plan	135

6.1 Analyse des incidences du Plan des mobilités sur l'environnement

L'analyse des incidences notables sur l'environnement du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 a été réalisée dans le cadre de son évaluation environnementale, en s'appuyant sur la hiérarchisation des enjeux environnementaux réalisée en lien avec le périmètre d'action (*voir chapitre 2. Enjeux*). Elle est présentée en détail dans le rapport environnemental annexé au plan.

Une image synthétique peut en être donnée grâce à la comptabilisation des mesures du plan d'action en fonction de l'ampleur de leur incidence sur les différents enjeux environnementaux identifiés : incidence positive majeure ou limitée, neutre, incertaine et négative limitée ou majeure.

Cette approche comptable, présentée dans le graphique ci-après, ne constitue pas une vision cumulée de l'impact du plan, la nature et l'ampleur des incidences des mesures pouvant fortement différer. Elle ne se substitue donc pas à l'analyse fine par action, détaillée dans le rapport environnemental.

6.1.1 Un impact global positif sur les enjeux majeurs

Le profil environnemental du plan d'action montre un impact globalement positif sur les cinq enjeux environnementaux majeurs du Plan des mobilités.

L'impact du plan sur les enjeux liés à la consommation énergétique des transports et aux émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre qui en découlent est très largement positif. Ce résultat est conforme aux objectifs de mobilité du plan qui ont été construits pour atteindre les cibles fixées pour les émissions de gaz à effet de serre et les concentrations de polluants atmosphériques. Des éléments plus précis sur l'atteinte de ces objectifs environnementaux sont exposés dans le *chapitre 3. Objectifs*.

Deux groupes d'actions contribuent aux incidences positives : d'une part, le nombre important de mesures concourant à la baisse du recours aux véhicules motorisés (report vers des modes alternatifs, réduction des distances parcourues pour le transport de marchandises, usages partagés de la voiture) et, d'autre part, les actions accompagnant la transition énergétique du parc de véhicules routiers.

L'enjeu de préservation de la santé – qui regroupe les impacts de l'exposition à la pollution atmosphérique, au bruit des transports

routiers et ferroviaires, aux îlots de chaleur urbains et au stress, ainsi que la sécurité routière et l'activité physique – est concerné par un nombre important de mesures à l'impact positif majeur.

L'ensemble des mesures contribuant à baisser le trafic automobile et à favoriser la mutation technologique du parc réduisent en effet l'exposition des Franciliens à la pollution atmosphérique et au bruit, minorant ainsi l'impact de ces derniers sur leur santé.

En complément, l'ensemble des actions favorisant le développement des modes actifs, la pacification et l'accessibilité de la voirie et un partage de cette dernière davantage en faveur des piétons et des cyclistes permettent une amélioration de la sécurité routière pour ces usagers particulièrement vulnérables et de l'activité physique pour tous, ainsi qu'une réduction du stress.

L'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, fait par ailleurs l'objet d'une action spécifiquement destinée à réduire l'incidence des accidents graves.

Les impacts du plan sur la biodiversité sont majoritairement positifs, grâce à la réduction de la pollution atmosphérique et sonore, ou neutres. Toutefois, quelques mesures impliquant la construction d'infrastructures de transport, de stationnement ou d'avitaillement

présentent, au niveau local, des impacts incertains ou négatifs limités, dont il est par ailleurs tenu compte dans la conception et la mise en œuvre des projets.

6.1.2 Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés

L'impact du plan d'action sur les enjeux environnementaux classés importants ou modérés est quant à lui principalement neutre.

Une majorité des mesures inscrites au plan induisent en effet des impacts non significatifs sur ces enjeux moins directement liés au système de mobilité que les enjeux majeurs. En particulier, l'ensemble des actions traitant de services de mobilité ou de mesures incitatives aux changements de comportements n'ont que peu d'incidence sur ces enjeux.

Ces derniers sont principalement affectés par les mesures liées à la construction et à l'aménagement. Ainsi, les impacts incertains, relativement nombreux concernant les enjeux

de réduction des consommations de matériaux, d'espace et d'artificialisation des sols et de pollutions issues du ruissellement pluvial, proviennent des mesures impliquant la construction d'infrastructures de transport, de stationnement ou d'avitaillement. Leur bilan réel (positif ou négatif) dépend de chaque projet précis et ne peut donc être réalisé à l'échelle d'un plan de mobilité régional. Il s'agit ainsi de conserver une vigilance sur ces enjeux lors de la conception et de la réalisation des projets.

6.2 Définition de mesures complémentaires améliorant l'impact environnemental du plan

6.2.1 Des mesures complémentaires intégrées au plan d'action

Des mesures pour renforcer les effets positifs du plan ont été définies et intégrées directement dans les fiches-actions grâce à un travail itératif entre l'élaboration du plan d'action et l'analyse de ses incidences environnementales.

Elles visent par exemple à veiller à la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets impliquant une construction (choix des matériaux, gestion des eaux pluviales et des risques de crue, végétalisation, prise en compte de la Trame verte et bleue *etc.*), à maintenir l'accessibilité de la voirie lors des travaux pour garantir la continuité des cheminements pour les piétons et les personnes à mobilité réduite à tout moment, ou encore à mieux prendre en compte le stress lié aux déplacements.

6.2.2 Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du plan

 L'ensemble des actions entraînant des impacts incertains ou négatifs font l'objet de mesures « ERC » (Eviter, Réduire, Compenser) recensées dans le rapport environnemental et dont l'existence est signalée dans le plan par un pictogramme qui invite les maîtres d'ouvrage à se reporter au rapport environnemental pour l'explicitation de ces mesures.

Ces mesures concernent par exemple les aménagements et les processus permettant une meilleure prise en compte des risques naturels, en particulier du risque d'inondation, une meilleure gestion des matériaux et déchets liés aux constructions sur leur cycle de vie ou encore une compensation des impacts sur les

espaces naturels (reboisement et restauration écologique) et la biodiversité (aménagements en faveur de la mobilité des espèces, végétalisation).

Profil environnemental du plan d'action du Plan des mobilités

