

Plan des **mobilités**
île de France 2030

ENQUÊTE PUBLIQUE
**VERS UNE
MOBILITÉ BAS
CARBONE !**

28 FÉVRIER – 31 MARS 2025

**SYNTHÈSE DU PROJET DE PLAN DES MOBILITÉS
EN ÎLE-DE-FRANCE 2030**

*Transports en commun, vélo,
véhicules électriques, votre avis
compte pour faire de l'Île-de-France
une région décarbonée.*

Réunion publique le 13 mars 2025





Le plan des mobilités en Île-de-France



Synthèse

Projet arrêté par
le Conseil régional d'Île-de-France
par délibération du 27 mars 2024

SOMMAIRE

1	PRÉAMBULE	P 4
2	ENJEUX	P 5
3	OBJECTIFS	P 12
4	STRATÉGIE ET PLAN D'ACTION	P 17
5	MISE EN ŒUVRE	P 20
6	RAPPORT ENVIRONNEMENTAL	P 27



1

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). Enfin, il doit être complété par des plans locaux de mobilité (PLM).

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,

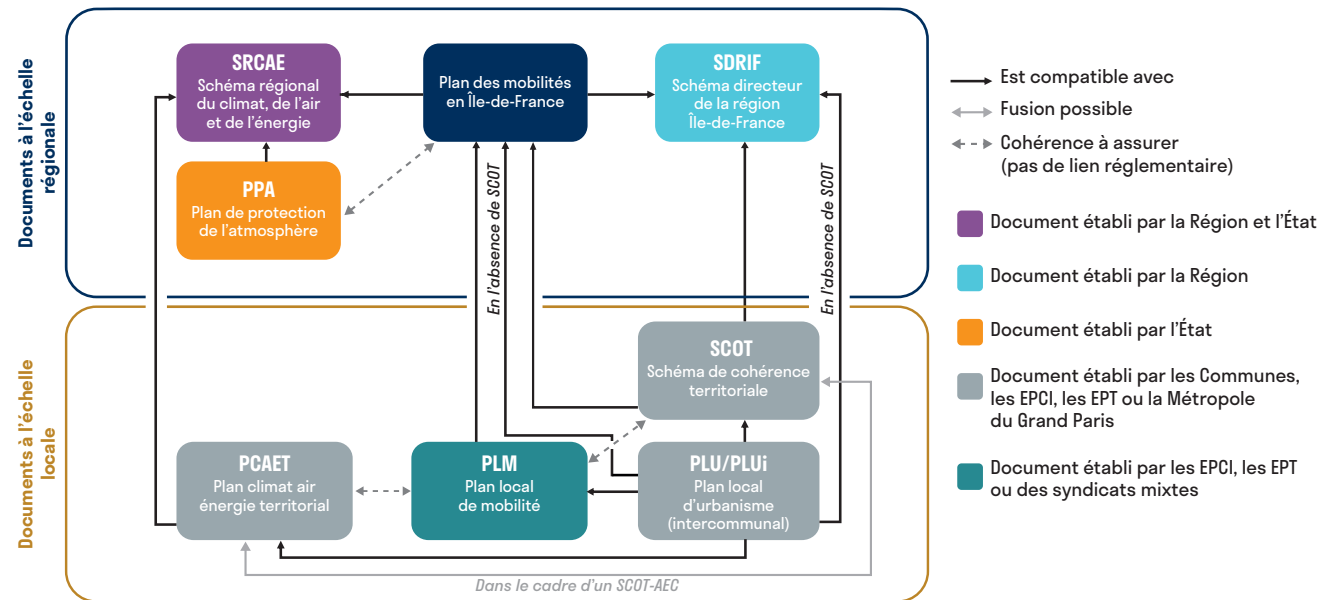
services relatifs aux mobilités actives, services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur et services de mobilité solidaire.

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.

L'articulation des planifications en Île-de-France



Source : Île-de-France Mobilités, au 8 novembre 2023

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

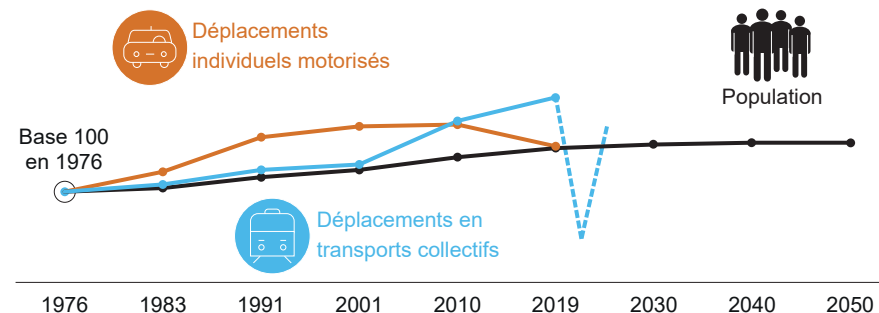
Malgré la croissance de l'emploi à l'échelle régionale, la cohérence entre la localisation des emplois, la localisation des actifs et les profils sociaux des candidats à l'emploi n'est pas toujours bonne à l'échelle des territoires. Ce phénomène est renforcé par la tension portée sur le marché du logement. 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. À 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 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.

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



(source : EGT-OMNIL, INSEE)

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 dix minutes par jour.

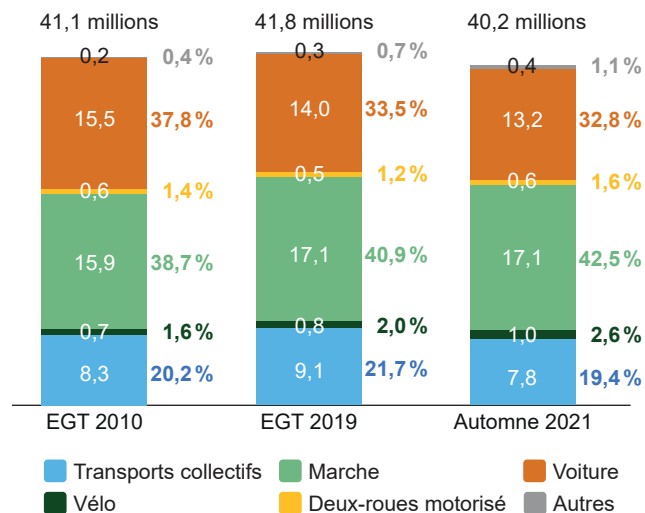
La mobilité fin 2021 ne peut toutefois être considérée comme la nouvelle situation de référence post crise sanitaire, les comportements n'ayant pas encore retrouvé à l'époque une complète stabilité. La mobilité qui a découlé de la crise sanitaire est mesurée depuis 2023 en continu via l'Enquête Globale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

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



Source : Île-de-France Mobilités

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.

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 la 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 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

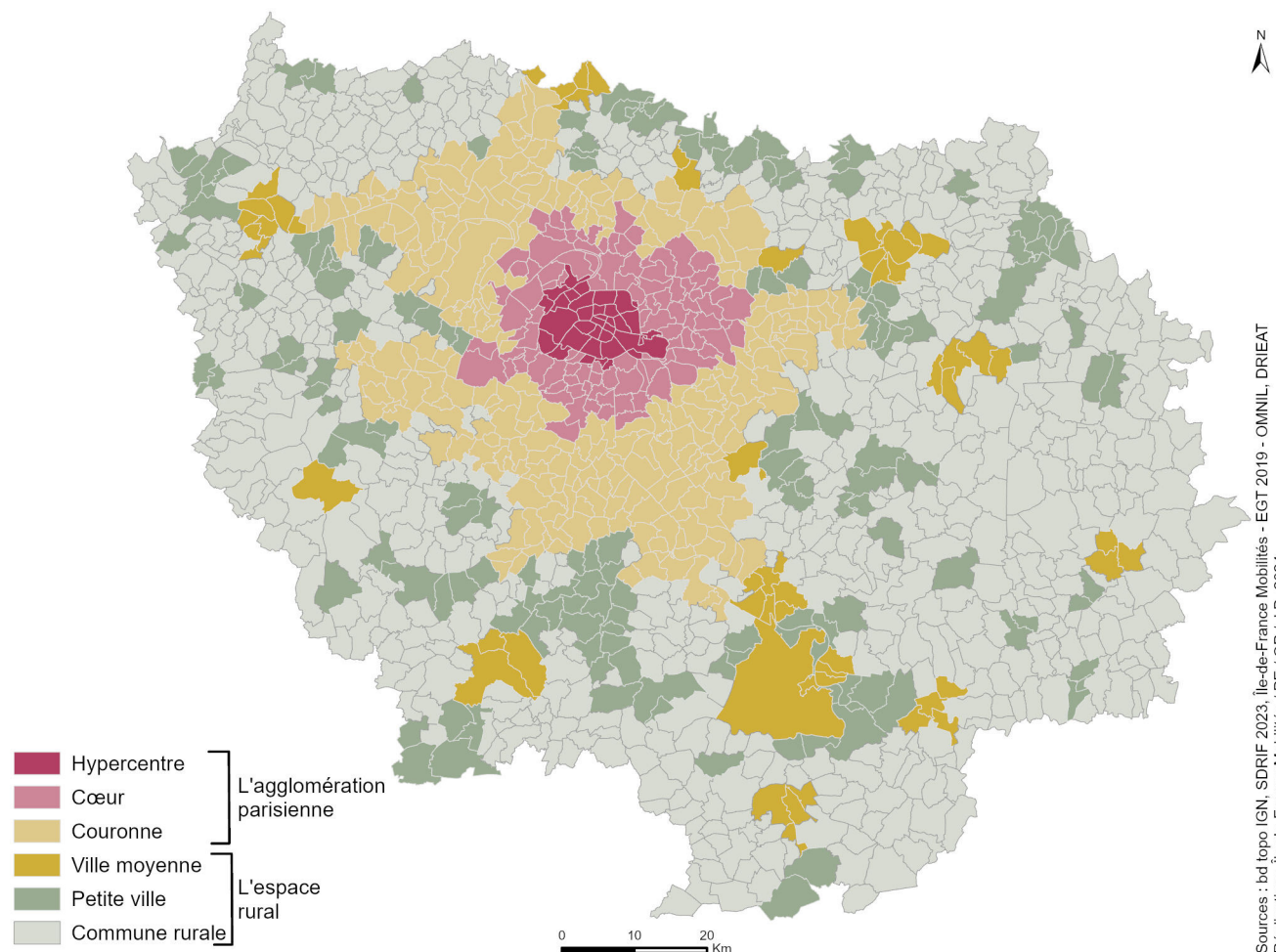
Accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique

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.

Les entités territoriales du SDRIF-E



Sources : bd topo IGN, SDRIF 2023, Île-de-France Mobilités - EGT 2019 - OMNIL, DRIEAT
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / OP / J.D. 2024

1 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.

2 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) : 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 service 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, cyclologistique 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 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

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 PM_{10} 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'accélérer 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.

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^e 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 terme, 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. À 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 24 h (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

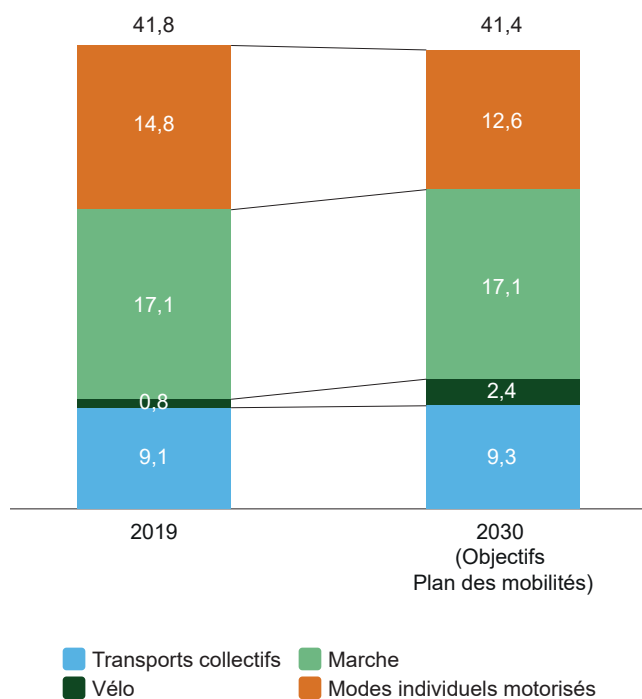
Objectifs pour les déplacements des Franciliens

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.

Objectifs d'évolution de l'usage des modes de déplacements quotidiens des Franciliens (en millions par jour)



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 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.

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

	Électrique	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 %	-	-	-

Objectifs pour les flux de marchandises

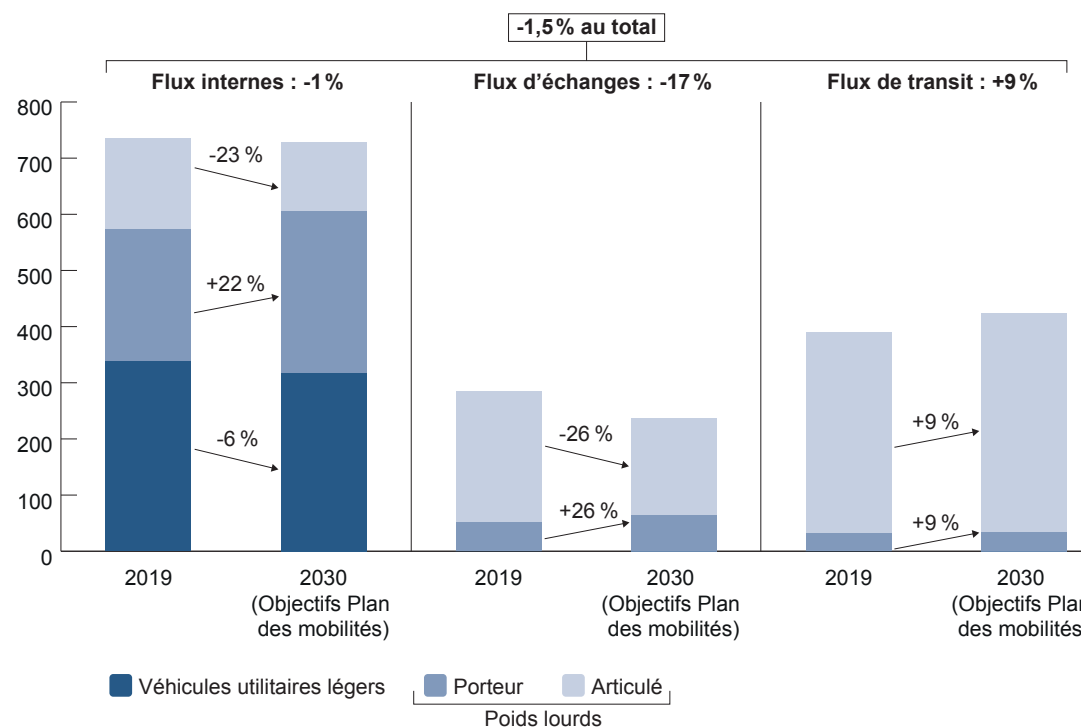
Le scénario le plus ambitieux en matière de flux de marchandises est retenu pour permettre l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques :

- 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.

Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises annuels (en millions de véhicules.kilomètres)



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

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).

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.

4

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 :

AXE 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.

AXE 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.

AXE 3 Établir 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.

AXE 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.

AXE 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 :

AXE 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.

AXE 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.

AXE 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.

AXE 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 :

AXE 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 :

AXE 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 :

AXE 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.

AXE 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.

AXE 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. À 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

1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

- 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 dans 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 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs

2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

- 2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

3. 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

4. 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

5. Développer les usages partagés de la voiture

- 5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France
- 5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage

6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

- 6.1 Aménager les pôles d'échange 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. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

- 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. 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

9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

- 9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales dans 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

10. Soutenir une activité logistique performante et durable

- 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. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

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

- 12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilité
- 12.2 Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire

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

- 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. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

- 14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables
- 14.2 Développer l'écomobilité scolaire
- 14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

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'État, 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 État-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'État (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 intérieur 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'État 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'État (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'État, 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 évaluables. 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.

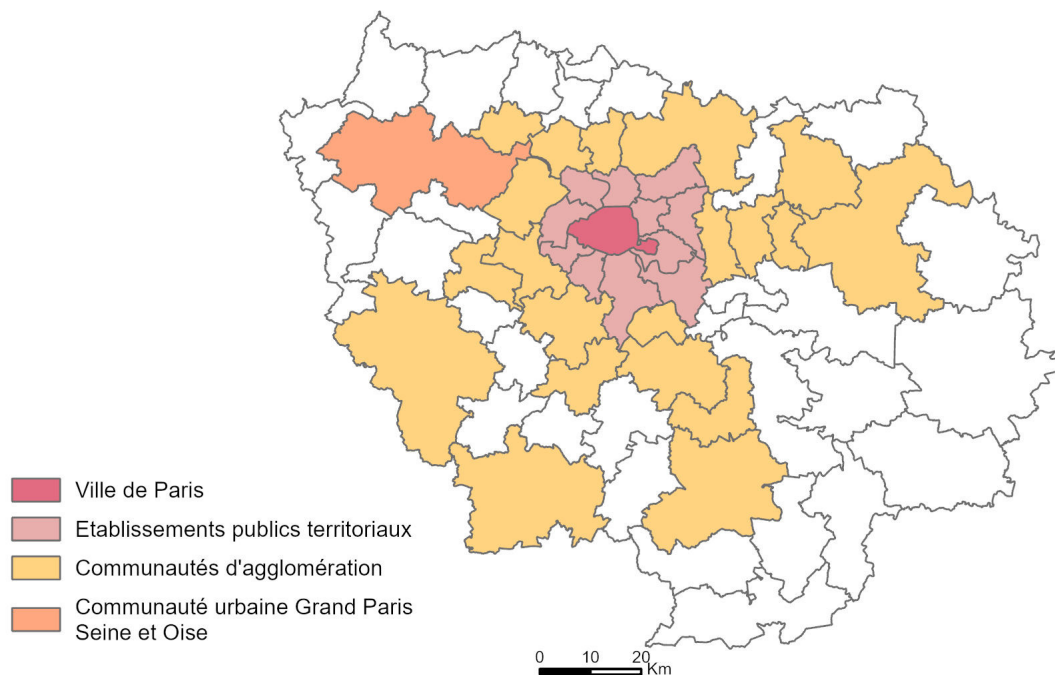
• Un diagnostic ciblé pour dégager des priorités

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.

Collectivités ayant l'obligation d'établir un plan local de mobilité (PLM)



Sources : bd topo IGN, INSEE 2020, Île-de-France Mobilités
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / OP / J.D. 2024

● 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. tableau ci-contre).

Ces actions doivent être traitées dans le cadre du PLM. Les mesures devant être 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.

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

5 grands leviers d'action	11 AXES	20 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 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.
	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

- **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.

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



Synthèse

