

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

28 FÉVRIER – 31 MARS 2025



**SYNTHÈSE DE  
LA CONCERTATION  
PRÉALABLE DU PDMIF  
(2021-2023)**

*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



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

## Concertation mise en place par Île-de-France Mobilités pour élaborer le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030

2021 – 2023

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>SYNTHESE DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION POUR L'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ÎLE-DE-FRANCE.....</b>	<b>3</b>
1.1	Rappel du cadre.....	3
1.2	Les acteurs concertés.....	3
1.3	Les principales évolutions apportées au plan suite à la concertation amont .....	5
1.4	Contenu du présent document .....	6
<b>2</b>	<b>LA CONCERTATION POUR L'EVALUATION DU PDUIF .....</b>	<b>7</b>
2.1	Des réunions thématiques pour une évaluation concertée .....	7
2.2	Des entretiens avec les collectivités franciliennes pour évaluer la gouvernance du PDUIF 8	8
2.3	Des comités territoriaux pour échanger avec les territoires .....	9
2.4	Des Assises de la mobilité en Île-de-France pour partager l'évaluation avec un large panel d'acteurs.....	9
2.5	L'évaluation comme fondement de la révision du PDUIF .....	10
<b>3</b>	<b>LA CONCERTATION DANS LE CADRE DE L'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ÎLE-DE-FRANCE .....</b>	<b>12</b>
3.1	<b>Une concertation pour valider les grandes orientations et identifier les pistes d'action .</b>	<b>14</b>
3.1.1	Un questionnaire en ligne pour cibler les actions prioritaires .....	14
3.1.2	Des ateliers de co-construction des orientations et actions avec les EPCI et Départements .....	17
3.1.3	Des ateliers et entretiens thématiques avec de nombreuses parties prenantes .....	26
3.1.4	Un séminaire avec les élus franciliens .....	38
3.2	<b>Une concertation pour finaliser les fiches-actions et les modalités de mise en œuvre ...</b>	<b>40</b>
3.2.1	Ateliers territoriaux sur les fiches-actions .....	40
3.2.2	Atelier sur les fiches-actions relatives à la route .....	41
3.2.3	Atelier sur les fiches-actions transport de marchandises et logistique.....	41
3.2.4	Atelier sur la « vie du plan » .....	42
3.2.5	Une dernière phase d'échanges sur les projets de fiches-actions .....	42
3.3	<b>Une restitution finale des objectifs et du plan d'action finalisé .....</b>	<b>43</b>
<b>4</b>	<b>LES CONSULTATIONS DANS LE CADRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>44</b>
4.1	Des échanges préalables avec l'autorité environnementale .....	44
4.2	Un comité scientifique environnemental pour assurer la qualité de l'évaluation environnementale.....	44



# 1 SYNTHÈSE DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION POUR L'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ÎLE-DE-FRANCE

## 1.1 Rappel du cadre

En vertu de l'article L.1214-9 du code des transports, l'élaboration d'un plan de mobilité couvrant l'ensemble du territoire régional est obligatoire en Île-de-France. La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a changé la dénomination des plans de déplacements urbains (PDU) en plans de mobilité.

Le Plan des mobilités en Île-de-France constitue le document cadre pour les politiques de mobilité en Île-de-France à horizon 2030. En tenant compte de l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens, ce plan a pour objectif principal de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens, tout en visant la préservation de l'environnement et de la santé, et en recherchant la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité. A cette fin, il fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement, partout dans la région et pour tous les publics. Il définit les grandes orientations à décliner dans la planification des mobilités aux différentes échelles territoriales, dont les plans locaux de mobilité (PLM) élaborés par les EPCI.

C'est à Île-de-France Mobilités qu'il revient d'évaluer le plan de mobilité et de décider de sa mise en révision pour le compte des collectivités qui la constituent. Le plan est alors élaboré par Île-de-France Mobilités, en associant les acteurs et parties prenantes de la mobilité en Île-de-France. Le conseil régional d'Île-de-France arrête ensuite, sur proposition d'Île-de-France Mobilités, le projet de plan de mobilité et le soumet à la consultation.

Compte tenu du caractère multi-acteurs de l'écosystème des mobilités francilien, et notamment de la multiplicité des maîtres d'ouvrage des actions du Plan des mobilités, Île-de-France Mobilités a souhaité associer un grand nombre d'entre eux dès la phase d'évaluation du PDUIF précédent puis lors de la phase d'élaboration du plan. Cette concertation, qui a pris plusieurs formes (questionnaire en ligne, entretiens, ateliers, etc.), a permis de nombreux échanges entre acteurs de différents niveaux, qu'il s'agisse de maîtres d'ouvrage des actions ou de représentants des bénéficiaires finaux de ces actions notamment.

## 1.2 Les acteurs concertés

Tous les acteurs ci-dessous ont été associés à l'évaluation du PDUIF en 2021 et à l'identification des axes pour le mandat d'élaboration du futur plan, par leur participation aux Assises de la mobilité et/ou par leur contribution en amont et en aval au rapport d'évaluation.

Concernant l'élaboration du plan, les acteurs suivants ont été associés de façon étroite tout au long de la démarche, que ce soit au stade de la définition des orientations et des pistes d'action ou de la relecture du plan d'action :

- **La Région Île-de-France**, compte tenu de son rôle central dans la phase de consultation des personnes publiques associées et d'enquête publique, mais aussi des nombreuses politiques qu'elle mène en matière de mobilité (Plan Routes, Stratégie Fret et logistique, Plan vélo régional, etc.) ;
- **L'Etat**, en particulier la DRIEAT Île-de-France ;
- **Les Départements**, en tant que gestionnaires de voirie, membres du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, et du fait de leurs autres compétences en matière sociale, et de leur

rôle de relais et d'accompagnement auprès des collectivités locales, en particulier dans les territoires de grande couronne plus périphériques. Ils ont participé à des entretiens, à des ateliers, ainsi qu'au séminaire élus ;

- **Les EPCI**, du fait de leur rôle central dans la déclinaison territoriale du Plan des mobilités en Île-de-France en tant que responsables de l'élaboration des Plans locaux de mobilité, mais aussi pour leurs compétences propres en matière de voirie, d'aménagement, etc. Ils ont participé à des entretiens, aux ateliers territoriaux, ainsi qu'au séminaire élus ;
- **La Ville de Paris** en tant que gestionnaire de voirie, membre du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, et du fait de ses autres compétences ayant un lien avec la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration du Plan local de mobilité sur son territoire. Elle a participé à un entretien, aux ateliers territoriaux, ainsi qu'au séminaire élus ;
- **La Métropole du Grand Paris** compte tenu de ses liens avec les EPT et de son action dans certaines politiques ayant trait à la mobilité (zone à faibles émissions, transition énergétique des véhicules, vélo...). Elle a participé aux ateliers territoriaux, ainsi qu'au séminaire élus ;
- **L'Institut Paris Region et l'APUR**, en tant qu'experts.

Les acteurs suivants ont été sollicités de façon plus ciblée, à certains stades ou sur certains thèmes :

- **Les communes** qui, malgré leur rôle central dans la gestion de la voirie et de l'espace public et des politiques d'aménagement, ne pouvaient être conviées à des ateliers compte tenu de leur très grand nombre : elles ont été associées par le biais du questionnaire en ligne au stade orientations / pistes d'action et par le biais des EPCI qui se sont fait leur porte-parole au cours des ateliers ou dans leurs contributions, tout au long de l'élaboration du plan ;
- **Le monde économique**, par le questionnaire en ligne adressé aux chambres consulaires et aux principales associations d'employeurs territoriales, par la contribution de la CCI Paris Île-de-France, et par un atelier avec les conseillers du réseau Pro'Mobilité qui accompagnent les entreprises au quotidien ;
- **Les partenaires sociaux**, par le biais de présentations et d'échanges avec le Comité des partenaires de la mobilité et le CESER ;
- **Les associations d'usagers** au stade orientations / pistes d'action, par le biais d'ateliers thématiques pour les **cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite et usagers des transports en commun**, ou de la participation au Comité des partenaires de la mobilité, du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ou du CESER ou par le biais du questionnaire en ligne pour tous et notamment pour les **autres usagers de la route** ;
- **Les opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructure de transport** par le biais d'un atelier thématique au stade orientations / pistes d'action et d'une relecture ciblée de certaines fiches actions ;
- **Les acteurs du transport de marchandises**, par le biais du questionnaire en ligne, d'entretiens et d'un atelier au stade formalisation des actions ;
- **Les acteurs de la recharge pour véhicules électriques, de l'avitaillement pour véhicules GNV et du véhicule autonome** par le biais d'entretiens ;
- **Les opérateurs des autres services de mobilité (autopartage, taxis, etc.)** par le biais du questionnaire en ligne au stade orientations / pistes d'action ;
- **Les associations environnementales**, par le biais du questionnaire en ligne au stade orientations / pistes d'action ;
- **Des experts en matière d'environnement**, au travers du Comité scientifique environnemental mis en place pour l'évaluation environnementale du plan.

### 1.3 Les principales évolutions apportées au plan suite à la concertation amont

La concertation au stade de l'élaboration du plan a conduit à faire évoluer les axes stratégiques du plan ou leur contenu par rapport à ce qui avait été proposé dans le cadre d'élaboration voté en mai 2022 par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Les principales évolutions sont retranscrites ci-après :

- Au sein de l'axe transports collectifs, ajout d'actions renforcées sur **l'information voyageurs, la gestion des travaux et des perturbations** sur le réseau ferroviaire, et sur **l'amélioration de la performance du réseau de bus** ;
- En matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite : renforcement des actions pour l'accessibilité des transports collectifs (**ouverture sur accessibilité métro**) et rappel systématique des **obligations légales en matière d'accessibilité de la voirie** ;
- Ajout d'un axe spécifique sur les **usages partagés de la voiture (covoiturage et autopartage)** ;
- **Identification d'un axe spécifique sur l'intermodalité et la multimodalité**, l'enjeu sur l'utilisation de plusieurs modes de déplacement à la suite ou de façon alternative étant ressorti comme un enjeu fort du plan pour l'attractivité des transports collectifs ;
- **Identification de deux axes distincts sur les routes hors agglomération et sur la voirie urbaine**, compte tenu des enjeux et modalités d'action très différents sur ces deux types de voirie ;
- **Adaptation des zonages et des prescriptions / recommandations chiffrés en matière de stationnement automobile** suite à des ateliers ad hoc avec des collectivités ;
- **Définition des actions de l'axe dédié à la logistique** grâce aux propositions issues des entretiens et ateliers avec les acteurs des marchandises et de la logistique ;
- **Ajout d'un axe Mobilité touristique**, faisant suite notamment à la contribution de la CCI Paris Île-de-France au printemps 2023 ;
- **Ajout d'un axe Mobilité solidaire** suite à un échange avec l'Etat à l'automne 2022 pour faire du Plan des mobilités en Île-de-France le cadre de réflexion en lien avec l'obligation instaurée par la loi d'orientation des mobilités des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire. Les entretiens et ateliers ont contribué ensuite à **définir le contenu de cet axe** ;
- **Élargissement des cibles des actions sur le changement des comportements** au-delà des employeurs, avec l'ajout d'actions à destination du grand public et des scolaires ;

**Les axes relatifs à la marche** (place centrale accordée au piéton dans les politiques d'aménagement), **au vélo** (nécessité de mettre en place un écosystème vélo) et à la **transition énergétique** (nécessité d'une meilleure coordination régionale) ont été confortés.

La concertation a également fait ressortir des problématiques différentes selon les territoires, et a conduit à **mieux territorialiser les axes et la mise en œuvre du plan** :

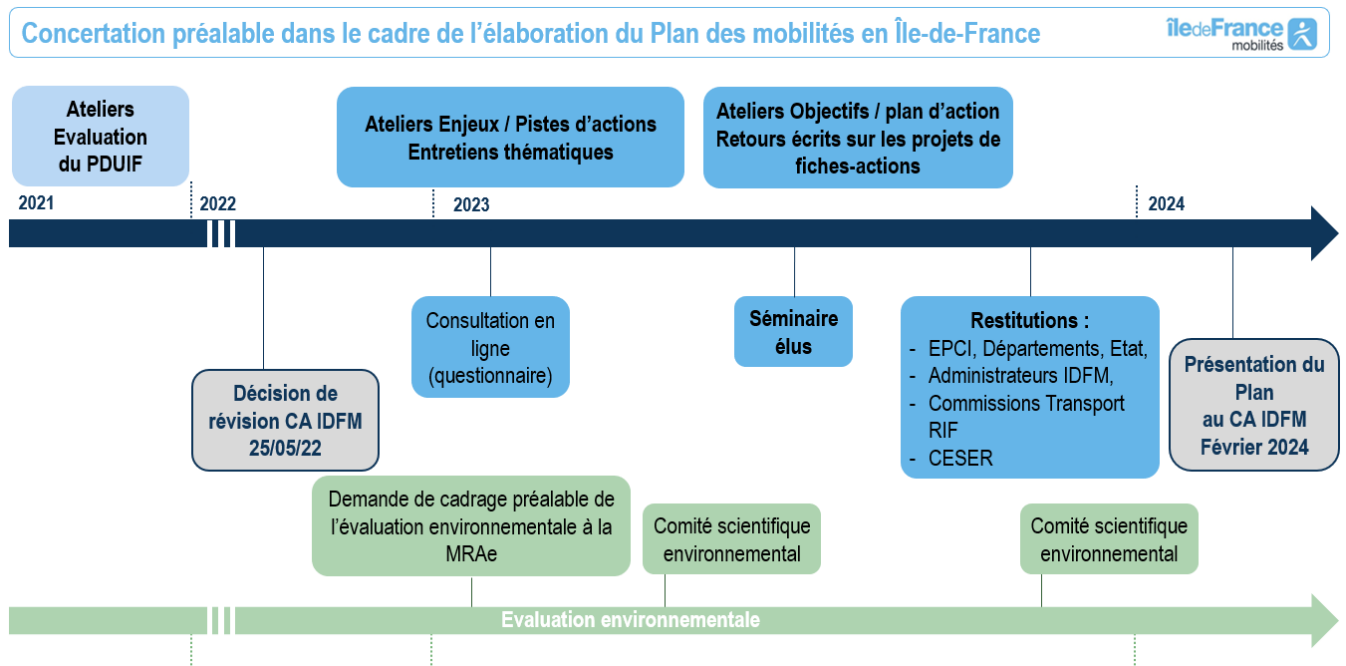
- **Recommandations adaptées pour les plans locaux de mobilité (PLM)** des communautés de communes, par rapport aux PLM pour les EPT de la Métropole du Grand Paris ou pour les communautés d'agglomération ;
- Intégration de **solutions plus orientées vers les territoires moins denses** (cars express, transport à la demande, covoiturage notamment) et **adaptation des sujets voirie** à ces territoires ;
- **Adaptation des recommandations ou prescriptions quantitatives à la réalité des territoires** (normes de stationnement dans les PLU(i), places de stationnement vélo sur voirie, nombre de bornes de recharge d'accès public, etc.)

## 1.4 Contenu du présent document

Le présent document présente les différentes étapes de la démarche de concertation amont mise en place pour la mise en révision du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 et l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 :

- **La concertation au stade de l'évaluation du PDUIF (2021)**, qui a permis de dresser le constat sur l'évolution du contexte de la mobilité en Île-de-France et d'établir le bilan de l'atteinte des objectifs du PDUIF et de la mise en œuvre des actions. Cette démarche d'évaluation a débouché sur un **diagnostic** partagé avec les acteurs de la mobilité en Île-de-France puis de fixer le **cadre d'élaboration du futur Plan des mobilités, adopté le 25 mai 2022** par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités ;
- **Une première phase de concertation pour définir et préciser les grandes orientations et premières pistes d'action (automne 2022 – printemps 2023)**, reposant sur un questionnaire en ligne largement diffusé auprès de toutes les parties prenantes de la mobilité, de nombreux ateliers / entretiens territoriaux et thématiques avec les collectivités et l'Etat, les autres acteurs de la mobilité et les usagers et un séminaire avec les élus franciliens ;
- **Une seconde phase de concertation sur le projet de plan d'action (printemps 2023 – automne 2023)**, principalement avec les Départements, les EPCI et l'Etat ;
- **Une évaluation environnementale (automne 2022 – automne 2023)** coordonnée avec l'élaboration du plan et concertée avec les organismes régionaux spécialistes de l'environnement ;
- **Une phase de restitution finale du projet complet de Plan des mobilités** à destination des EPCI, des Départements, de l'Etat, des administrateurs d'Île-de-France Mobilités, du Comité des partenaires de la mobilité en Île-de-France, de la commission transports et mobilités du Conseil régional d'Île-de-France et de la commission transports et mobilités du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER).

Le frise ci-dessous synthétise l'ensemble de ces étapes :



Pour chacune des étapes, sont rappelés de façon plus détaillée dans la suite du document les modalités de concertation (ateliers, entretiens, questionnaire en ligne etc.), les acteurs concertés et les enseignements qui en ont été retirés pour l'élaboration du plan.



## 2 LA CONCERTATION POUR L'ÉVALUATION DU PDUIF

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

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

La démarche d'évaluation initiée en 2020 puis menée tout au long de l'année 2021 s'est appuyée sur :

- Les données collectées par Île-de-France Mobilités auprès des opérateurs de transports et des gestionnaires d'infrastructures ferrées, routières ou fluviales ainsi qu'auprès de divers organismes (Airparif, Bruitparif) ;
- Des analyses réalisées par L'Institut Paris Region ;
- Des analyses menées par Île-de-France Mobilités ;
- Une évaluation de la gouvernance du PDUIF avec des entretiens auprès d'une centaine de techniciens et élus des communautés franciliennes ;
- De nombreuses réunions thématiques qui ont rassemblé plus de 140 experts et acteurs franciliens de la mobilité afin de s'assurer de la complétude des informations recueillies et de préciser les analyses.

Pour partager ce travail d'évaluation et permettre un retour sur le document rédigé, des Assises de la mobilité en Île-de-France ont été organisées en décembre 2021.

### 2.1 Des réunions thématiques pour une évaluation concertée

Après un travail technique mené par Île-de-France Mobilités pour recueillir les éléments permettant l'évaluation de la mise en œuvre des différentes actions du PDUIF, des réunions d'échange se sont tenues par thématique, couvrant l'ensemble des « Défis » qui constituaient les axes d'action du plan. Leur objectif était de partager les éléments de l'évaluation et de permettre aux participants (collectivités, experts, associations...) d'apporter leurs remarques et de valider les grands enseignements, tout particulièrement pour les thématiques pour lesquelles les données étaient manquantes ou incomplètes (stationnement, bruit des transports, marche, accessibilité). Il a ainsi été possible de faire valider ou amender par les experts présents les conclusions pré-élaborées par Île-de-France Mobilités. Des comptes-rendus de ces réunions ont été diffusés pour permettre aux participants d'y réagir.

Thématique de la réunion	Organismes participants
Lien aménagement/transport et prise en compte de la mobilité dans les PLU(i)	DRIEAT, Région, L'Institut Paris Region, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) en charge d'un PLUi
Transports collectifs	Opérateurs et gestionnaires d'infrastructures de transports collectifs
Vélo	Départements
Vélo	Associations d'usagers du vélo et collectivités (journée du vélo d'Île-de-France Mobilités)
Marche	Associations d'usagers de la marche, collectivités, DRIEAT, Cerema, APUR
Accessibilité PMR	Associations, Délégation ministérielle à l'accessibilité

Route	Etat, Région, Départements
Stationnement sur voirie	Collectivités dont la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris, Cerema, L'Institut Paris Region, APUR
Normes de stationnement dans les PLU(i)	Services de l'Etat, APUR, L'Institut Paris Region, EPCI en charge d'un PLUi
Transport de marchandises et logistique	L'Institut Paris Region, DRIEAT, APUR, Métropole du Grand Paris, CCI, VNF, SNCF Réseau et représentants des filières (transporteurs routiers, chargeurs et promoteurs d'immobilier logistique)
Taxis et VTC	Préfecture de police, Ademe, APUR, L'Institut Paris Region, SDES (Ministère), Ville de Paris
Plans de mobilité employeurs	Conseillers en mobilité et partenaires du réseau Pro'Mobilité (Ademe, CRAMIF, CCI, Région, DRIEAT)
Impacts des transports sur la qualité de l'air, véhicules propres et réseaux d'avitaillement	Airparif, syndicats d'énergie, Avere, Métropole du Grand Paris, Région, L'Institut Paris Region
Bruit des transports et mesures de résorption des nuisances sonores	Bruitparif, gestionnaires d'infrastructures de transport, DiRIF

## 2.2 Des entretiens avec les collectivités franciliennes pour évaluer la gouvernance du PDUIF

Dans le but d'évaluer spécifiquement la gouvernance de la mise en œuvre du PDUIF, une mission a été confiée à un cabinet externe (Mensia Conseil) afin de mener des entretiens avec des représentants :

- d'un échantillon de collectivités représentatives des territoires franciliens (intercommunalités et Départements),
- de la Région Île-de-France, de l'Etat (DRIEAT), et de la Métropole du Grand Paris,
- de gestionnaires d'infrastructures de transport de marchandises (SNCF Réseau, HAROPA, VNF),
- d'organismes experts de la gouvernance des mobilités en Île-de-France (L'Institut Paris Region, CNRS/Sciences Po Paris),
- de la société civile (FNAUT, CCI).

Ce sont au total près d'une centaine de personnes représentant une quarantaine d'organismes qui ont été interrogées.

Ce travail a permis de montrer que le PDUIF était globalement identifié comme le cadre stratégique de référence pour la mobilité en Île-de-France. Ses objectifs, partagés, font consensus et sont reconnus comme pertinents par les acteurs politiques et techniques. Recensant l'état de l'art en matière de mobilité au moment de son adoption, il confirme son statut de document de référence. Bien plus, les prescriptions qui permettent d'orienter l'action, le renforcent dans son rôle de cadre stratégique. Tout ceci, dans un contexte où la volonté d'associer les acteurs de la mobilité en Ile-de-France a été par ailleurs soulignée, notamment dans des moments clés d'élaboration et d'évaluation du document.

Néanmoins, si le PDUIF est collectivement reconnu comme le cadre stratégique de référence pour la mobilité en Île-de-France, son impact a été jugé insuffisant par les acteurs rencontrés. Les autres dispositifs et démarches stratégiques existantes concernant les politiques de mobilité (contrat de plan Etat-Région, dispositifs de financement régionaux ou nationaux assortis de stratégies sectorielles) ont pu venir limiter sa portée. Plusieurs acteurs ont par ailleurs souligné un manque de portage politique du document ayant limité sa portée opérationnelle ainsi qu'un caractère jugé trop générique pour traduire la diversité des jeux territoriaux.

Ces enseignements ont été valorisés dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France, notamment en ce qui concerne la définition des outils de sa mise en œuvre et les enjeux de territorialisation relevés par les acteurs.

### **2.3 Des comités territoriaux pour échanger avec les territoires**

Pour conclure le cycle de réunions thématiques et échanger de façon transversale avec les territoires, trois comités portant sur l'ensemble des thématiques couvertes par le PDUIF ont été organisés à un niveau technique avec les acteurs suivants :

- la Ville de Paris et les EPCI ayant l'obligation d'élaborer un plan local de mobilité (établissements publics territoriaux, communautés d'agglomération, communauté urbaine),
- les communautés de communes,
- les départements.

Ils ont permis de présenter les enseignements de l'évaluation et de recueillir les remarques techniques avec la vision différenciée des différentes collectivités.

### **2.4 Des Assises de la mobilité en Île-de-France pour partager l'évaluation avec un large panel d'acteurs**

Afin de rendre compte à un large public du travail d'évaluation réalisé, une édition des Assises de la mobilité en Île-de-France dédiée à l'évaluation du PDUIF s'est tenue en décembre 2021.

Après une présentation des grands enseignements de l'évaluation par les équipes d'Île-de-France Mobilités, des ateliers de travail ont permis aux participants d'échanger sur les conclusions de l'évaluation sur différentes thématiques :

- Transports collectifs
- Marche
- Vélo
- Voirie
- Modes individuels motorisés (stationnement et usages partagés)
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- Transport de marchandises
- Gouvernance et plans locaux de mobilité
- Plans de mobilité employeurs
- Véhicules propres et bruit des transports.

Pour chaque thématique, les participants étaient invités à échanger en petits groupes sur les éléments d'évaluation qui les avaient surpris, à identifier les éléments qui manqueraient ou nécessiteraient d'être précisés, et à lister les enseignements principaux pour l'avenir. D'autres ateliers ont ensuite permis de revenir sur des bonnes pratiques présentées lors d'éditions précédentes des Assises de la mobilité.

En conclusion, une table ronde en présence d'élus locaux a permis de revenir sur les évolutions majeures des mobilités dans la décennie passée et sur le bilan des politiques locales de mobilité, ainsi que sur les questions de gouvernance associées, dans une perspective de mise en révision du PDUIF.

Plus de 200 personnes ont participé à l'événement, principalement des techniciens et élus des collectivités locales et des représentants du monde associatif, ainsi que des experts et opérateurs.

A la suite des Assises, les fiches thématiques provisoires de l'évaluation ont été mises en ligne, laissant aux acteurs partenaires de la mise en œuvre du PDUIF un délai supplémentaire pour faire leurs remarques par écrit avant la finalisation du rapport.

Les remarques collectées lors des Assises et lors des retours qui s'en sont suivis ont été traitées par les équipes d'Île-de-France Mobilités et intégrées le cas échéant au rapport d'évaluation du PDUIF.

## 2.5 L'évaluation comme fondement de la révision du PDUIF

**Le bilan du PDUIF a permis de témoigner de l'engagement de l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France et a démontré une trajectoire d'évolution des modes en phase avec les objectifs :**

- A fin 2021, les deux-tiers de leurs actions sont bien engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent en particulier la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Ce ne sont pas toujours les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et elles font peur par leur ampleur.
- Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements suivait les tendances fixées par le PDUIF avec une diminution de l'usage des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs. La crise sanitaire est toutefois venue bouleverser cette tendance, seuls les modes actifs et, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte de déplacements quotidiens qui restent en deçà de leur niveau de 2010.
- Concernant les objectifs environnementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et les objectifs de sécurité routière, la situation s'est certes améliorée mais pas encore suffisamment.

**L'évaluation du PDUIF a permis de conclure qu'une révision de ce dernier était devenue nécessaire** face aux fortes évolutions du contexte de la mobilité en Île-de-France :

- En premier lieu, certaines actions du PDUIF, qui avaient explicitement pour horizon l'année 2020, ont été mises en œuvre et devaient donc être renouvelées.
- Par ailleurs, le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014 : contexte démographique, évolutions institutionnelles, émergence de nouvelles solutions de mobilité, renforcement des enjeux en matière d'environnement et de santé liés aux mobilités, impacts de la crise sanitaire sur la mobilité quotidienne, etc.
- Enfin, les principaux documents de planification de niveau régional en matière d'aménagement et d'environnement avec lesquels le PDUIF devait être compatible ou cohérent ont été mis en révision en 2021 et 2022 : le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), le Schéma régional climat air énergie (SRCAE) et le Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

**Le mandat d'élaboration du plan constituant le successeur du PDUIF a été fondé sur l'adoption par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en mai 2022 d'un cadre définissant les orientations pour l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France. Ce cadre a été élaboré à partir des enseignements de l'évaluation du PDUIF qui ont tenu lieu de diagnostic de la situation et des enjeux des mobilités en Île-de-France au terme de la décennie 2010.** Les réunions thématiques de partage de l'évaluation avaient en particulier été l'occasion de mener des réflexions collectives quant aux orientations à retenir pour le futur plan. La définition de ces orientations et d'objectifs quantitatifs associés a constitué la base de travail de la concertation préalable réalisée dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France. Avant son adoption par le Conseil d'administration, le projet de mandat d'élaboration du futur plan a fait l'objet d'une présentation approfondie aux administrateurs qui ont pu exprimer leurs questions et leurs attentes.

Les douze orientations retenues à ce stade étaient les suivantes :

- Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs,
- Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo de la fin de la décennie 2010,
- Développer des plans en faveur de la marche à l'échelle des territoires,



- Mieux partager la voirie urbaine,
- Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements,
- Mieux adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux,
- Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds,
- Rendre le réseau magistral et le réseau routier d'intérêt régional plus multimodaux, plus fiables et plus innovants,
- Faciliter l'accès des Franciliens aux services de mobilité,
- Renforcer le management de la mobilité par les employeurs,
- Repenser l'organisation du transport de marchandises,
- Une gouvernance renforcée pour soutenir la dynamique collective d'action.

Trois grands objectifs environnementaux et sanitaires ont parallèlement été fixés à l'horizon 2030 :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements : atteindre une réduction de 25 % à 30 % des émissions de gaz à effet de serre du transport en 2030 par rapport à 2020 (hors effet de la crise sanitaire) ;
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques : réduire les émissions de dioxyde d'azote et de particules fines (PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>) de façon à respecter les seuils réglementaires de concentrations de ces polluants, à proportion de la responsabilité des déplacements qui entrent dans le champ du plan (hors transport aérien notamment) ;
- Tendre vers une « Vision zéro » en termes de sécurité routière : réduire de moitié les tués et blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France.

**Ce sont ces premières orientations et objectifs qui ont été amendés et complétés par la concertation qui a été mise en œuvre dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France.**

### 3 LA CONCERTATION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

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

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

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

Le tableau ci-dessous répertorie l'ensemble des démarches participatives qui ont eu lieu dans le cadre de l'élaboration. Le détail de leur contenu, des participants et des enseignements retirés pour chacune d'entre elles est présenté ci-après.

Intitulé	Date	Acteurs/Public visés
Atelier de lancement de l'élaboration	13/10/2022	Départements
	17/10/2022	EPCI
Atelier territorial thématique 1 « Changer la voiture et son usage »	15/11/2022	EPT, Métropole du Grand Paris, Départements de petite couronne
	17/11/2022	CA, CU, Départements de grande couronne
	23/11/2022	CC, Départements de grande couronne
Atelier territorial thématique 2 « Le transport de marchandises et la logistique »	01/12/2022	EPT, Métropole du Grand Paris, Départements de petite couronne
	06/12/2022	CA, CU, CC, Départements de grande couronne
Atelier territorial thématique 3 « Favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité »	26/01/2023	EPT, Métropole du Grand Paris, Départements de petite couronne
	02/02/2023	CA, CU, Départements de grande couronne
	16/02/2023 <i>Commun avec atelier 4</i>	CC, Départements de grande couronne
Atelier territorial thématique 4 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »	11/01/2023	EPT, Métropole du Grand Paris, Départements de petite couronne
	08/02/2023	CA, CU, Départements de grande couronne
	16/02/2023 <i>Commun avec atelier 3</i>	CC, Départements de grande couronne
Questionnaire en ligne à destination des élus et des acteurs de la mobilité	Du 16/01/2023 au 10/02/2023	Elus des Communes, Intercommunalités, Départements
Entretiens avec les directions générales des Départements	12/2022 à 03/2023	Départements
Atelier thématique Associations d'usagers des transports en commun	29/03/2023	Associations d'usagers des transports en commun

Atelier thématique Associations d'usagers marche et vélo	15/03/2023	Associations d'usagers de la marche et du vélo
Atelier thématique Associations de personnes à mobilité réduite	16/05/2023	Associations de personnes à mobilité réduite (PMR)
Atelier thématique avec les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures de transport en commun	22/05/2023	Opérateurs de services de transport en commun, gestionnaires d'infrastructures ferroviaire de transport en commun, maître d'ouvrage d'infrastructures (SGP)
Atelier thématique sur les infrastructures routières	14/02/2023	Etat, Départements, Ville de Paris, Région, Métropole du Grand Paris
Entretiens bilatéraux et atelier thématique sur les politiques de mobilité solidaire	<i>Entretiens</i> Du 16/03/2023 au 21/04/2023 <i>Atelier</i> 16/05/2023	Région, Départements, Ville de Paris, Services de l'Etat (Préfecture et DRIEETS), France Travail, L'Institut Paris Region, association Wimoov
Atelier thématique avec les conseillers en mobilité auprès des entreprises et les organismes partenaires du réseau Pro'Mobilité	28/03/2023	Conseillers en mobilité, Région, Etat (ADEME, DRIEAT), CRAMIF, CCI régionale et départementales, collectivités (SIEMU, CASQY, CACP), L'Institut Paris Region, ADOR (association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis)
Entretiens avec les acteurs du transport de marchandises et de la logistique	Du 05/10/2022 au 06/12/2022	Région, Etat (DRIEAT, ADEME), Métropole du Grand Paris, gestionnaires d'infrastructures (HAROPA, SNCF Réseau, VNF), représentants des filières (AFILOG, GEOPOST, Libeskind), experts (APUR, L'Institut Paris Region)
Atelier thématique sur le stationnement sur voirie	28/11/2022	Collectivités (communes, EPCI), Experts (L'Institut Paris Region, APUR, Cerema)
Atelier thématique sur le stationnement dans les espaces privés	21/11/2022	Collectivités (communes, EPCI), DRIEAT, Établissement public d'aménagement (EPA), Experts (L'Institut Paris Region, APUR)
Entretiens avec les acteurs de la mobilité électrique et GNV	Du 20/10/2022 au 13/01/2023	Région, Enedis, Avere, Gireve, SDESM, SIPPAREC, Ville de Paris Région, GRDF, GRT gaz, SDESM, SEM Sigeif Mobilités, SUEZ, Endesa
Entretiens avec les acteurs du véhicule autonome	Du 29/09/2022 au 19/10/2022	Région, Département des Hauts-de-Seine, Cerema, Université Gustave Eiffel, entreprises de la filière (Transdev, La Poste, RATP, Vedecom)
Contribution de la CCI Paris Île-de-France	Avril 2023	CCI Paris Île-de-France
Séminaire avec les élus franciliens	23/06/2023	Elus représentants des intercommunalités et des départements franciliens, administrateurs d'Île-de-France Mobilités
Atelier Fiches-actions n°1	15/06/2023	EPCI et Départements
Atelier Fiches-actions n°2	28/06/2023	EPCI et Départements
Atelier Fiches-actions n°3	05/07/2023	EPCI et Départements
Atelier Fiches-actions route et entretiens avec les Départements et l'Etat	<i>Entretiens</i> 17/05/2023 au 21/06/2023 <i>Atelier</i> 27/06/2023	Etat, Départements, Ville de Paris, Région, Métropole du Grand Paris

Atelier Fiches-actions transport de marchandises et logistique	22/06/2023	Région, Etat (DRIEAT), gestionnaires d'infrastructures (HAROPA, SNCF Réseau, VNF), échantillon d'EPCI
Atelier « Vie du plan »	07/07/2023	EPCI et Départements
Retours écrits sur les fiches-actions	De juin à octobre 2023	EPCI, Départements, Etat, experts (L'Institut Paris Region, APUR)
Atelier de restitution du travail de co-élaboration du plan d'action et de présentation des objectifs de mobilité	10/11/2023	EPCI, Départements, Etat

### 3.1 Une concertation pour valider les grandes orientations et identifier les pistes d'action

#### 3.1.1 Un questionnaire en ligne pour cibler les actions prioritaires

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

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

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

Les destinataires ont été informés de l'existence de ce questionnaire par courrier électronique (adressé aux élus et techniciens des collectivités), ainsi que par courrier postal. Un encart sur le Plan des mobilités annonçant le questionnaire a également été inséré dans deux lettres d'information de l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF) en février 2023.

Le questionnaire était introduit par un dossier d'information de 34 pages. Il comprenait une synthèse du bilan du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010-2020 ainsi que les premières orientations pour l'élaboration du futur Plan des mobilités en Île-de-France, issues du mandat donné par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Mettant en exergue les éléments clés, il permettait aux partenaires de prendre connaissance des grands enjeux de mobilité en Île-de-France et des thématiques que le plan devait aborder.



## UN CAP À POURSUIVRE

### Le bilan du PDUIF 2010-2020 et de sa Feuille de route 2017-2020

#### Le bilan du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF 2010-2020 et feuille de route 2017-2020)

Approuvé en 2014, le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France visait un équilibre durable entre les besoins de déplacements d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Pour ce faire, il prévoyait **trente-quatre actions majeures, organisées en neuf défis stratégiques.**

Après un bilan à mi-parcours portant sur la période 2010-2015, une feuille de route 2017-2020 a été adoptée. Une concertation auprès des collectivités territoriales, par département, a nourri sa définition.

Le bilan du PDUIF a été initié dès septembre 2019, lors des 6<sup>es</sup> Assises de la mobilité. En raison de la crise sanitaire, l'évaluation effective n'a pu s'achever qu'en 2021. Cette évaluation offre des enseignements précieux qui guideront l'élaboration du Plan des mobilités.



#### 9 DÉFIS, 34 ACTIONS portant sur l'ensemble des enjeux de mobilité

- 1 Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- 2 Rendre les transports collectifs plus attractifs
- 3 Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- 4 Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- 5 Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- 6 Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- 7 Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- 8 Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en oeuvre du PDUIF
- 9 Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements



#### LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU BILAN

- À fin 2021, les deux tiers des actions du PDUIF et de sa feuille de route étaient bien engagées voire terminées.
- **Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques.**
  - Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique : transports collectifs, et vélo en fin de décennie. Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la région Île-de-France ou d'Île-de-France Mobilités.
  - Les actions les moins avancées concernent la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Ce ne sont pourtant pas toujours les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement, et peuvent faire peur par leur ampleur.
- Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution des modes de déplacements suivait les tendances fixées par le PDUIF : une diminution des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et en modes actifs.
- La crise sanitaire a sensiblement modifié cette tendance. Seuls les modes actifs et, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance, dans un contexte de déplacements quotidiens qui restent en deçà de leur niveau de 2010.
- Enfin, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ont diminué et la sécurité routière s'est améliorée. Cependant, les progrès ne sont pas suffisants pour atteindre les objectifs fixés.



## LES GRANDS ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

#### UNE NÉCESSAIRE ÉVOLUTION DU SYSTÈME DE MOBILITÉS FRANCILIEN ET DE SES ACTEURS

L'évolution des déplacements dans un contexte post-crise sanitaire liée à la pandémie du Covid-19, l'évolution démographique, l'évolution technologique (nouveaux services numériques...) et l'élaboration en cours du SDRIIF-1, qui visera à faire de l'Île-de-France une région ZEN (zéro émission nette), ZAN (zéro artificialisation nette) et circulaire (zéro ressource nette), forment un nouvel environnement socio-économique qui justifie que l'on réinterroge les objectifs du Plan des mobilités.



#### DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES

Les enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et de préservation de l'environnement prennent une importance croissante, au regard de leurs impacts de mieux en mieux connus sur les sociétés et sur la santé des populations. L'Accord de Paris de 2015, la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), les réglementations et objectifs nationaux relatifs à la qualité de l'air, à l'exposition au bruit ou à l'artificialisation des sols, donnent un cadre qui guide les progrès à réaliser.



#### DES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Malgré des efforts constants, le bilan actuel en matière de sécurité routière demeure mitigé : des accidents graves se produisant encore sur les routes franciliennes. Le Plan mobidf fixera un objectif dans l'optique d'une « vision zéro » à terme : zéro tué, zéro blessé grave dû à la circulation routière en Île-de-France.



#### DES ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ

Si la mise en accessibilité des gares et stations, des matériels roulants et de la voirie constitue un travail de fond ininterrompu, il nous reste, là encore, à poursuivre et à intensifier nos efforts pour que concrètement, la mobilité soit un droit pour tous.

#### DES ENJEUX DE MÉTHODE

L'accompagnement au changement de comportement des Franciliens, à l'adoption de pratiques de mobilité plus vertueuses pour l'environnement, est un engagement de long terme. Faire connaître les réalisations, rester à l'écoute des pratiques émergentes, tenir compte des situations particulières, communiquer largement et renforcer la coordination entre les politiques régionales et locales sont autant de pistes de travail que nous devons continuer d'explorer.



#### Rappel des objectifs réglementaires : extrait de l'article L1214-2 du Code des transports

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale (amélioration de l'accès aux services de mobilité),
- L'amélioration de la sécurité routière,
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules,
- Le développement des transports collectifs, de l'usage de la bicyclette et de la marche,
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie,
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération,
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques,
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires,
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau,
- L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements,
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge pour favoriser l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le questionnaire adressé aux collectivités abordait les douze thématiques du mandat, au travers de 82 questions. Une version adaptée du questionnaire a été produite pour les autres partenaires (associations, monde économique, gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transport). Ces questionnaires comprenaient tant des questions fermées, permettant un traitement quantitatif des réponses, que des questions ouvertes, permettant aux répondants de faire part de leur avis de manière plus détaillée.

Dans un premier temps, il s'agissait d'établir des priorités entre les grands axes. Puis, axe par axe, les questions ciblaient :

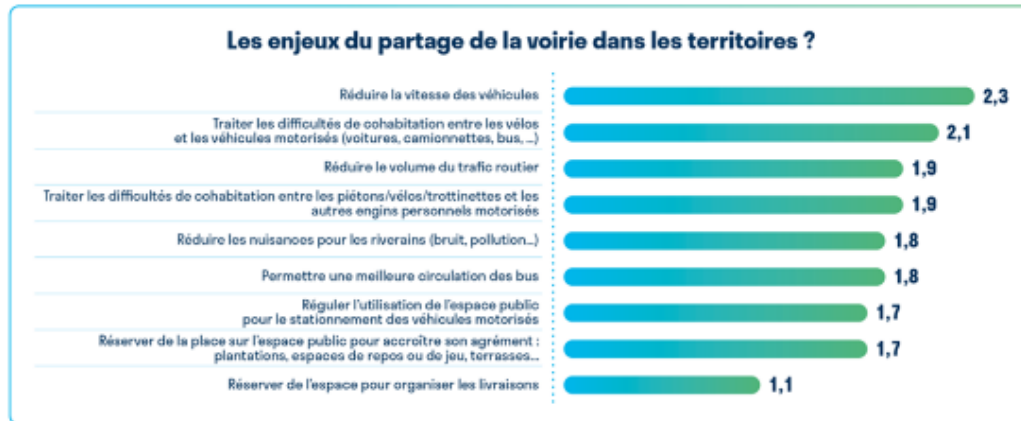
- L'état des lieux, les enjeux de mobilité en lien avec la thématique, les freins aux pratiques ;
- Les actions déjà réalisées ou à réaliser de façon prioritaire.

**Les principales tendances issues des réponses au questionnaire sont les suivantes :**

- Les enjeux les plus cités concernant les transports collectifs sont l'amélioration de la régularité et de la fréquence des transports ferroviaires, l'amélioration de la régularité des lignes de bus et l'amélioration de l'accès aux gares ;
- Les trois-quarts des collectivités qui ont répondu disposent d'un plan vélo, seules les communes rurales en voient moins l'intérêt, et un tiers n'envisagent pas de supprimer des places de stationnement automobile pour créer du stationnement vélo en voirie ;
- La marche représente un enjeu important pour les trois quarts des répondants, mais les démarches de type plan marche ne sont pas prioritaires pour ces collectivités ;
- Le partage de la voirie est vu sous deux angles : un enjeu de réduction des vitesses, et la création de pistes cyclables. Seules les collectivités de zone dense mentionnent la hiérarchisation de la voirie et la priorité à accorder aux bus ;
- L'accessibilité de la voirie, reconnu comme un enjeu important pour 84 % des répondants, est freinée dans sa mise en œuvre par un coût jugé élevé ;
- La définition de politiques de stationnement pour créer une contrainte à l'usage de la voiture est un sujet encore peu consensuel. L'harmonisation de ces politiques entre communes limitrophes ou le transfert de la compétence à l'EPCI ne sont pas consensuels ;
- Parmi les actions pour accompagner la transition énergétique des véhicules, l'installation de bornes de recharge figure légèrement en tête ;
- En ce qui concerne le transport de marchandises, la réduction du trafic de poids-lourds en transit est jugée prioritaire ;
- Le maintien et le développement d'espaces logistiques en zone dense sont plébiscités.

Les résultats du questionnaire ont notamment été valorisés lors du séminaire des élus (voir section 3.1.4).

## LE PARTAGE DE LA VOIRIE, DES ENJEUX MULTIPLES



## AMÉLIORER L'ACCÈS AU RÉSEAU DE MASS TRANSIT : TROIS ACTIONS PRIORITAIRES QUE LES COLLECTIVITÉS SONT PRÊTES À METTRE EN ŒUVRE

- ☑ Améliorer l'accès aux gares : insertion des pôles dans l'espace urbain, espaces publics autour des gares, accès vélo
- ☑ Contribuer à la performance des circulations bus en ville : aménagements en faveur des bus, franchissements aux feux
- ☑ Adapter les efforts avec des lignes locales (Services réguliers locaux), faire évoluer les services de Transport à la Demande

### 3.1.2 Des ateliers de co-construction des orientations et actions avec les EPCI et Départements

#### 3.1.2.1 Atelier de lancement

Afin de présenter la démarche à son lancement à l'ensemble des collectivités concernées, deux réunions de lancement à distance ont été organisées en octobre 2022 : une à destination des Départements et une à destination des EPCI. La réunion avec les Départements a réuni vingt participants et celle avec les EPCI en a réuni 78.

Un « kit de lancement » a été présenté lors de ces réunions puis diffusé à ces partenaires afin de faciliter leur intégration dans la démarche collaborative. Le document s'articulait autour de trois parties :

- Rappel de la situation et des enjeux des mobilités en Ile-de-France
  - Synthèse de l'évaluation du PDUIF 2010-2020
  - Synthèse de l'état initial de l'environnement
  - L'état des mobilités en Île-de-France en 2022
- Vers un nouveau Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030
  - Une décennie marquée par des défis environnementaux majeurs
  - Les grandes orientations pour engager la révision du PDUIF
  - Organisation de la révision et présentation de la démarche
- Introduction aux thématiques des ateliers de travail
  - Les ateliers thématiques
  - Les ateliers « fiches-actions »
  - Les ateliers « conditions de mise en œuvre »

Les enjeux de mobilité diffèrent entre le cœur dense de la région, les pôles de grande couronne, et les territoires périurbains ou ruraux. La prise en compte de la variété des contextes, des enjeux et des responsabilités en matière de mobilité a donc été placée au cœur de l'élaboration du Plan des mobilités. Trois ateliers de travail collaboratifs ont été constitués en regroupant les EPCI et les départements partageant des problématiques territoriales proches :

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

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



	Nombre d'organismes présents										
	Atelier 1 - Changer la voiture et ses usages			Atelier 2 - Le transport de marchandises et la logistique		Atelier 3 - Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs		Atelier 4 - Favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité		Ateliers 3 et 4	
	Atelier EPT	Atelier CA-CU	Atelier CC	Atelier EPT	Atelier CA-CU-CC	Atelier EPT	Atelier CA-CU	Atelier EPT	Atelier CA-CU	Atelier CC	
EPT (11) et Ville de Paris	10	-	-	8	-	7	-	10	-	-	
CA, CU et Siemu (22)	-	13	-	-	9	-	11	-	15	-	
Communautés de communes (30)	-	-	4	-	1	-	-	-	-	6	
Parcs naturels régionaux (4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
Départements de petite couronne (3)	3	-	-	3	-	3	-	3	-	-	
Départements de grande couronne (4)	-	4	3	-	4	-	3	-	3	4	
Métropole du Grand Paris	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	
Région Île-de-France	0	0	1	1	-	0	1	1	-	1	
DRIEAT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
L'Institut Paris Region	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	
APUR	1	-	-	1	-	1	-	1	-	-	
Cerema Île-de-France et Ademe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	

- : non concerné par l'atelier

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

- Changer la voiture et son usage,
- Les marchandises et la logistique,
- Favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité,
- Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs.

Organisé en présentiel (ou exceptionnellement à distance) sur une demi-journée, chaque atelier comprenait une présentation générale rappelant :

- les résultats de l'évaluation du PDUIF sur les sujets abordés,
- les actions déjà engagées,
- le cadre donné par le mandat,
- les enjeux identifiés.

Puis les participants étaient invités à rejoindre des sous-ateliers sur des thématiques ciblées. Après une courte introduction, l'objet de ces ateliers était, au-delà des retours d'expérience faits par les participants sur les actions engagées dans leurs collectivités, de débattre des perspectives d'améliorations et d'intégration d'actions nouvelles, au regard du contexte réglementaire et financier. Les questions de conditions de mise en œuvre et d'opérationnalité des propositions d'actions ont également été abordées pour chaque proposition d'action. Ces ateliers ont fait l'objet de comptes-rendus détaillés. Les points de consensus et les divergences ont été soulignés.

### 3.1.2.2 Atelier 1 : changer la voiture et ses usages

#### Thématiques abordées

L'atelier avait globalement pour but de traiter la question suivante : comment limiter les nuisances liées à l'autosolisme<sup>1</sup> sans contraindre à la démobilité<sup>2</sup> ?

Une séance plénière initiale avait pour vocation de présenter aux participants l'état des lieux et des enjeux de l'usage de la voiture en Île-de-France : évolutions de l'usage de la voiture selon les territoires franciliens au cours de la précédente décennie, motifs d'usage et impacts environnementaux de cette dernière, en regard des enjeux de transition écologique.

Les sous-ateliers auxquels l'ensemble des participants ont pu contribuer ont permis de traiter quatre thématiques :

- Les usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage, taxis et VTC),
- La mobilité électrique,
- La circulation, la place de la voiture dans l'espace public et les infrastructures associées,
- Les leviers pour faire évoluer les comportements face à la voiture individuelle.

#### Éléments retirés des ateliers territoriaux

Ces ateliers territoriaux ont réuni :

- 26 participants pour l'atelier concernant la Ville de Paris, les Départements de petite couronne, la Métropole du Grand Paris et les Etablissements publics territoriaux ;
- 28 participants pour l'atelier concernant les Communautés d'agglomération, la Communauté urbaine et les Départements de grande couronne ;
- 17 participants pour l'atelier concernant les Communautés de communes et les Départements de grande couronne.

**L'atelier concernant le territoire de la Métropole du Grand Paris** a fait ressortir l'importance de réduire et mieux réguler la place accordée à la voiture particulière dans cette zone, la plus dense et la plus urbaine de l'Île-de-France. Globalement, un consensus s'est dégagé quant à l'opportunité de revoir le partage de la voirie en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle, de baisser les vitesses de circulation en ville, de contraindre davantage et mieux contrôler le stationnement sur voirie. Les mesures d'expérimentation ou les mesures réversibles allant en ce sens sont perçues comme une méthode efficace pour avancer. Les transformations recherchées doivent être présentées aux habitants par les bénéfices qu'elles apportent : sécurité routière, baisse des nuisances sonores et amélioration de la qualité de l'air, facilitation de l'exercice physique etc.

En parallèle, les collectivités jugent que des objectifs clairs de développement de la mobilité électrique doivent être affichés par les acteurs publics, coconstruits avec les industriels pour faire émerger des modèles adaptés aux contextes urbains, de petite taille et accessibles financièrement. L'information diffusée doit être claire pour lever les craintes des usagers, notamment quant à la recharge.

Enfin, les participants ont jugé que le covoiturage et l'autopartage étaient des services pertinents à développer pour faire évoluer le rapport à la voiture individuelle et que leur développement repose sur une plus grande souplesse dans leur usage grâce à des outils numériques et des infrastructures adaptées (aires dédiées et voies réservées notamment).

**L'atelier concernant les communautés d'agglomération de la grande couronne** a fait ressortir des enjeux quelque peu différents, compte tenu du caractère moins dense et parfois moins urbain de certaines parties de ces territoires. Les participants ont convergé vers la nécessité de réduire l'usage

---

<sup>1</sup> Le fait de se déplacer seul dans une voiture particulière.

<sup>2</sup> La baisse du nombre de déplacements d'un individu.

de la voiture individuelle mais le moyen principal évoqué a été celui du développement de l'offre de transports en commun, de sa compétitivité par rapport à la voiture et de l'intermodalité, ainsi qu'en second lieu l'amélioration de la marchabilité de l'espace public. La réduction de la place de la voiture dans les centres-villes grâce au report du stationnement hors de ces zones a également été évoquée. Concernant plus largement le stationnement, les participants ont souligné l'importance de mieux coordonner les politiques, en visant à ce qu'elles soient cohérentes avec l'offre de transports en commun sur le territoire.

L'accompagnement des habitants à la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) métropolitaine, notamment via le développement de l'électromobilité<sup>3</sup> qui doit être soutenue et coordonnée à l'échelle régionale, est ressorti comme un enjeu important. Le développement de la pratique du covoiturage comme offre complémentaire aux transports collectifs pour les déplacements contraints est également apparu comme un objectif. L'autopartage a quant à lui été perçu par les participants comme une solution adaptée à des motifs de déplacement non contraints, avec néanmoins des questionnements quant à la pérennité d'un modèle économique dans les zones moins denses.

**L'atelier concernant les communautés de communes de la grande couronne** a fait ressortir des enjeux différents liés à la dépendance plus importante des habitants de ces territoires à la voiture individuelle. La réduction de l'usage de la voiture ne leur est donc pas apparu comme un objectif adapté aux territoires peu denses de la grande couronne, au sein desquels l'attachement au véhicule personnel reste très fort. Ce constat rend par exemple nécessaires des efforts importants de pédagogie et des mesures incitatives pour permettre le développement des usages partagés de la voiture. Les participants ont considéré que l'enjeu principal est plutôt la baisse des distances parcourues en voiture lorsque des alternatives existent. Concernant la décarbonation des véhicules, les participants s'accordent sur l'importance des freins au développement de la mobilité électrique (image d'un véhicule d'urbain, peur de la panne). La communication et l'accompagnement du développement de la recharge privée sont ainsi des leviers primordiaux.

### 3.1.2.3 Atelier 2 : le transport de marchandises et la logistique

#### Thématiques abordées

Une séance plénière introductive a permis de présenter aux participants les grands flux de marchandises en Île-de-France et la part des différents modes de transport (routier largement prédominant, fluvial et ferroviaire encore marginaux). Des éléments ont également été présentés quant à la localisation de l'immobilier logistique dans la région et à son évolution dans le temps, qui tend vers l'étalement logistique, problématique pour contenir les distances parcourues par les marchandises. L'impact du transport de marchandises sur les enjeux environnementaux (émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques) et sur l'espace public, en particulier à travers les besoins liés aux livraisons et au stationnement des véhicules ont enfin été partagés.

Les sous-ateliers thématiques ont couvert les trois sujets suivants :

- La massification des flux de fret à travers les modes fluvial et ferroviaire,
- La distribution métropolitaine (logistique du dernier kilomètre, livraisons),
- La localisation des entrepôts et l'immobilier logistique.

#### Éléments retirés des ateliers territoriaux

Les ateliers territoriaux liés à cette thématique ont été au nombre de deux, l'ensemble des territoires de la grande couronne ayant été conviés à un atelier unique. Ils ont réuni :

---

<sup>3</sup> Le recours à des modes de transport de personnes ou de marchandises utilisant des véhicules mus exclusivement ou partiellement par une source d'énergie électrique.

- 21 participants pour l'atelier concernant la Ville de Paris, les Départements de petite couronne, la Métropole du Grand Paris et les Etablissements publics territoriaux,
- 23 participants pour l'atelier concernant les EPCI et les Départements de grande couronne.

**L'atelier concernant Paris et la petite couronne** a mis en lumière l'importance de la réservation de foncier en zone dense dédié à l'activité fluviale, tout particulièrement dans les zones logistiques proches des ports où l'activité de logistique fluviale doit rester prioritaire. Les participants ont jugé que la question des quais à usages partagés devait être traitée finement pour trouver un équilibre soutenable entre l'intégration urbaine et l'acceptabilité des ports et le maintien de l'activité logistique. Les collectivités présentes se sont montrées pessimistes quant au développement du fret ferroviaire dans la région Île-de-France et s'inquiètent de la volonté réelle des acteurs d'y développer la multimodalité pour le fret. En ce sens, le maintien des sites ferroviaires existants leur est apparu comme une priorité.

Concernant la logistique urbaine et les livraisons, les collectivités ont mis en avant la complexité de l'organisation du partage de la voirie et le besoin d'accompagner les entreprises dans le déploiement de la cyclogistique<sup>4</sup>. La mise en cohérence des réglementations de circulation et de livraison pour les véhicules de transport de marchandises est apparue comme une priorité, en particulier en faisant monter en compétences le niveau intercommunal sur cette thématique.

Les participants ont en outre relevé un besoin de planification amont pour organiser l'armature logistique de façon optimisée et permettre la réservation de foncier pour les activités logistiques, en particulier lors d'opérations d'aménagement.

**L'atelier concernant la grande couronne** a fait ressortir un sentiment de faiblesse des leviers à disposition des collectivités pour agir sur le développement du fret massifié. Comme pour les territoires de Paris et de la petite couronne, les participants ont jugé nécessaire une planification plus aboutie de la logistique à l'échelle régionale et une meilleure coordination des compétences en la matière. Ils ont exprimé un besoin d'être guidés quant à la pertinence d'implantations d'activités et d'infrastructures logistiques au sein des territoires au regard d'enjeux d'échelles supérieures.

### 3.1.2.4 Atelier 3 : poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

#### Thématiques abordées

Les ateliers relatifs aux transports collectifs avaient pour ambition de cibler les sujets sur lesquels les collectivités locales ont un pouvoir d'action au quotidien, et n'avaient pas vocation à traiter ou à présenter l'intégralité des sujets transports collectifs qui seraient traités dans le Plan des Mobilités.

L'atelier avec les EPT et l'atelier avec les CA/CU invitaient les participants à échanger autour de deux thématiques principales, particulièrement pertinentes pour les zones denses et moyennement denses :

- la poursuite du développement des modes de surface, et plus particulièrement l'amélioration de la qualité de service et de l'attractivité du mode bus, et l'achèvement du déploiement des tramways ;
- l'accès aux réseaux ferrés et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux.

Un troisième sous-atelier avait pour objectif de déterminer quelles autres actions pouvaient être mises en œuvre pour rendre les transports collectifs plus attractifs. Cela donnait la liberté aux territoires d'exprimer leurs idées et leurs pistes d'amélioration sur une diversité de sujets en fonction de leurs spécificités : parmi les sujets traités figurent la sûreté, l'information voyageurs, la tarification, la billettique, la mobilité servicielle ou les services en gare.

---

<sup>4</sup> L'activité commerciale de transport de marchandises (logistique) à vélo.

L'atelier avec les Communautés de communes sur la thématique des transports collectifs a été mutualisé avec celui portant sur le partage de de l'espace public et les mobilités de proximité (cf. infra Atelier 4).

#### Éléments retirés des ateliers territoriaux

Ces ateliers territoriaux ont réuni :

- 22 participants pour l'atelier concernant la Ville de Paris, les Départements de petite couronne, la Métropole du Grand Paris et les Etablissements publics territoriaux ;
- 28 participants pour l'atelier concernant les Communautés d'agglomération, la Communauté urbaine et les Départements de grande couronne.

**L'atelier concernant le territoire de la Métropole du Grand Paris** a donné lieu à de nombreux échanges concernant la performance des transports collectifs de surface. Les participants s'accordaient sur la nécessité de bien identifier et traiter les « points durs » de circulation bus, par des interventions ponctuelles et pragmatiques pouvant avoir un coût relativement limité. Pour cela, les participants ont souligné que le partage d'information et de connaissances est essentiel à la résorption des points durs et à l'amélioration des conditions de circulation des bus (partage de bonnes pratiques, indicateurs objectifs de suivi de la performance des lignes de bus...).

La question de la mise en concurrence des réseaux et de la gouvernance des transports collectifs a également fait l'objet de débats. Si les collectivités ont montré une certaine crainte à l'égard de la mise en concurrence, il s'agit également d'une opportunité pour plus de cohérence entre les différents réseaux et pour une clarification de la gouvernance. Ces échanges ont montré l'importance, pour le Plan des mobilités, de clarifier le partage des compétences, des modalités de financement, afin de renforcer le travail collectif autour de l'amélioration de la performance des transports collectifs.

D'autres sujets propres à la zone dense francilienne ont été soulevés, comme la difficulté à trouver du foncier pour le développement de centres opérationnels bus (COB), la sûreté dans les transports collectifs ou encore l'information voyageurs. Cela a permis de compléter et de préciser certaines pistes d'actions voire, pour le sujet des COB, d'être plus précis et directif.

**L'atelier concernant les communautés d'agglomération de la grande couronne** a été particulièrement riche en échanges sur l'intermodalité et l'articulation entre les réseaux ferrés et de surface. Les collectivités ont rappelé le besoin de correspondances fluides, rapides et lisibles, à la fois en matière d'offre (correspondances entre les trains et les bus) et en matière de parcours voyageurs (information voyageurs, qualité des espaces de correspondance et d'intermodalité). Les collectivités ont également fait le vœu d'une plus grande intelligence dans la conception et l'installation des équipements d'intermodalité : emplacement et distance à la gare, mutualisation d'usages entre équipements d'intermodalité et aménités publiques, aménagements modulaires et réversibles, nécessité de mener une étude et d'anticiper les besoins de rabattement propres à chaque pôle et de ne pas avoir une règle harmonieuse à l'échelle francilienne... Dans cette optique, le Plan des mobilités dispose d'un axe dédié à l'intermodalité, afin d'être plus exhaustif dans les enjeux et actions à mettre en œuvre pour renforcer l'intermodalité, et de gagner en prescriptibilité et en lisibilité pour les territoires concernés.

Les collectivités ont également souligné leur volonté de poursuivre le développement de l'offre bus en lien avec l'urbanisation du territoire, mais aussi de renforcer la hiérarchisation de l'offre de transport, en s'appuyant sur des lignes structurantes à forte visibilité (« lignes express ») autour desquelles viendrait s'arrimer l'offre régulière locale de différents niveaux et qui seraient complétées sur certains territoires ou à certains horaires par du transport à la demande (TàD). Si le Plan des mobilités n'a finalement pas retenu la hiérarchisation du réseau de bus, les lignes express et le TàD font bien l'objet de fiches-actions et de politiques dédiées. Les fiches-actions sur le partage de la voirie et les ateliers dédiés à ce sujet se sont fait écho à cet enjeu de hiérarchisation des axes bus pour prioriser l'action sur la voirie.

D'autres sujets ont été discutés, certains communs à l'atelier concernant le territoire de la Métropole (mise en concurrence, sanctuarisation de foncier au service des projets de transports collectifs), d'autres propres aux zones moins denses, comme la volonté de mettre en place des offres alternatives efficaces



en cas de travaux sur le réseau de Train / RER. Cette volonté, également exprimée par les associations d'usagers (cf. section 3.1.3.3), a conduit à l'élaboration d'une fiche-action dédiée aux périodes de travaux sur les réseaux ferrés.

### 3.1.2.5 Atelier 4 : favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité

#### Thématiques abordées

Les ateliers relatifs aux mobilités de proximité et au partage de l'espace public avaient pour ambition de partager des réflexions sur le partage multimodal de la voirie et de l'espace public (hiérarchisation et priorisation selon les contextes) et au sein de deux sous-ateliers « marche et accessibilité » et « vélo et nouvelles mobilités ».

Une série d'exemples de partis-pris d'aménagements dans diverses situations (réseau structurant, réseau local ; secteur urbain / périurbain / interurbain) ont été présentés aux participants, qui ont été amenés à réagir et à identifier des leviers d'actions pour aménager la voirie selon différentes priorités (permettre la vie locale, offrir des infrastructures sécurisées aux cyclistes, garantir la performance d'exploitation des bus...). Les ateliers visaient à faire converger les participants sur des principes généraux à prendre en compte avant chaque projet d'aménagement, et à faire émerger des propositions de solutions faisant consensus.

#### Éléments retirés des ateliers territoriaux

Ces ateliers territoriaux ont réuni :

- 27 participants pour l'atelier concernant la Ville de Paris, les Départements de petite couronne, la Métropole du Grand Paris et les Etablissements publics territoriaux ;
- 30 participants pour l'atelier concernant les Communautés d'agglomération, la Communauté urbaine et les Départements de grande couronne ;
- 20 participants pour l'atelier réunissant les Communautés de communes et traitant des deux thématiques Espace public et Transports collectifs.

**L'atelier concernant le territoire de la Métropole du Grand Paris** a permis de dégager un consensus autour de la réduction du stationnement voiture en voirie afin d'affecter l'espace libéré à d'autres usages. Cette action est ressortie comme l'une des premières envisagées par les territoires afin d'améliorer notamment les conditions de déplacements des cyclistes. Cette volonté peut toutefois se heurter à une acceptabilité parfois difficile au niveau communal, avec la volonté de maintenir du stationnement sur certaines rues, pour faire vivre les commerces par exemple. Une autre piste identifiée est la réduction des largeurs de voies de circulation des voitures, qui aura aussi comme bénéfice de réduire la vitesse pratiquée sur l'axe. Enfin, l'universalité du mode bus a également été mise en avant par rapport au vélo : c'est un mode capacitaire et inclusif. Concernant le vélo, il est apparu important aux participants de faire figurer dans les plans locaux de mobilité (PLM) un volet vélo traitant les différents aspects de la thématique (infrastructures/services, inscription dans l'écosystème régional).

**L'atelier avec les Communautés d'agglomération et les Départements de grande couronne** a montré qu'il était plus difficile dans ces territoires moins denses de prioriser les aménagements pour les piétons, les cyclistes et les bus. La diminution du stationnement voiture en voirie semble encore difficile à réaliser, et la marche est encore souvent perçue comme une variable d'ajustement dans les projets de voirie. L'intérêt pour développer des "plans marche" est faible, ces collectivités préférant intégrer ce sujet aux PLM. Concernant le vélo, un consensus s'est dégagé autour de l'idée de faire des Départements les interlocuteurs "centraux" pour traiter les itinéraires à plusieurs maîtres d'ouvrage (facilitateurs du dialogue entre EPCI, Département, Etat...) et éviter les effets de rupture de continuité des itinéraires.

**L'atelier avec les Communautés de communes et les Départements de grande couronne** a abordé à la fois les questions des transports collectifs et de partage de l'espace public et des modes de proximité.

Concernant les transports collectifs, les points jugés les plus importants par les participants ont concerné le nécessaire renforcement de l'attractivité du réseau par une offre bus plus performante, le renforcement des parcs relais ou encore le déploiement d'un réseau de cars express. Le développement du transport à la demande dans les zones rurales est également apparu comme un élément important, dont les financements doivent être sécurisés.

Pour les territoires interrogés, les réflexions à propos du partage de la voirie sont encore limitées du fait des distances à parcourir entre les pôles générateurs de déplacements. Ils sont davantage dans une logique de maillage des modes alternatifs à la voiture avant de réduire la place dédiée à la voiture. Concernant les aménagements cyclables, il est ressorti que la réalisation d'aménagements intra-communaux était plus réaliste que les liaisons inter-bourgs.

### 3.1.2.6 Entretiens avec les Départements

En parallèle de ces ateliers territoriaux, des entretiens bilatéraux ont eu lieu avec les directions générales de l'ensemble des Départements. Les entretiens ont confirmé que les Départements occupent une place spécifique dans les politiques de mobilité compte tenu de leurs compétences, et en particulier :

- Ils sont gestionnaires d'une part importante de la voirie en Île-de-France, et il leur arrive de jouer un rôle de coordination entre maîtres d'ouvrage sur certains axes. A ce titre, ils sont maîtres d'ouvrage potentiels d'aménagements en faveur des transports en commun et du vélo ;
- Ils sont membres du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités et à cet égard, participent aux décisions relatives au réseau de transports collectifs franciliens ;
- Du fait de leur compétence en matière sociale, ils jouent un rôle dans les politiques de mobilité solidaire.

#### Enseignements spécifiques aux départements de petite couronne

Les départements de petite couronne sont confrontés essentiellement à des problématiques de milieu urbain dense, et en particulier aux problématiques de partage multimodal de la voirie. Ils sont un acteur essentiel de la voirie structurante dans le cœur de métropole et à cet égard, jouent un rôle important pour le développement des mobilités alternatives à la mobilité individuelle, en particulier le vélo, avec un développement quasi systématique de la cyclabilité sur les axes départementaux. La voiture n'est en général plus considérée comme le mode systématiquement prioritaire sur cette voirie : la conception des aménagements favorise désormais souvent en premier lieu le piéton et le vélo.

A contrario, le bus ne semble pas identifié comme un mode prioritaire alors qu'il constitue un mode universel et que les difficultés de circulation se sont accrues. De façon plus générale, les ambitions relatives aux transports collectifs de surface en milieu urbain dense semblent s'être réduites, du fait de la contrainte en termes d'espace et de la contrainte financière : l'aménagement d'un boulevard urbain de façade à façade est coûteux, et ne permet pas toujours de résoudre les problèmes de l'ensemble des modes.

#### Enseignements spécifiques aux départements de grande couronne

Les départements de grande couronne avaient du mal à se reconnaître dans le précédent PDUIF car il était très orienté sur les zones urbaines et la zone dense. Ils soulignent l'importance de traiter de manière distincte les zones urbaines et les zones rurales. Les besoins et les pratiques y sont en effet différents, avec une prédominance de l'utilisation de la route et de la voiture en zone peu dense, et la difficulté de trouver un modèle viable pour les mobilités alternatives dans ces territoires.

En effet en grande couronne, les départements sont un acteur important des mobilités dans les territoires peu denses, notamment parce qu'ils sont le principal gestionnaire de la voirie hors agglomération. Ils ont une vision naturellement centrée sur les déplacements entre agglomérations et sont donc très intéressés à ce titre par le déploiement des cars express, qui proposent une solution à un coût modéré pour inciter au report modal. Ils expriment également un intérêt pour le développement de l'intermodalité qu'ils peuvent accompagner par des aménagements de type aires de covoiturage par exemple. Ils sont également amenés à accompagner les petites communes dans leurs politiques de mobilité (déploiement de bornes de recharge d'accès public par exemple), et peuvent à ce titre constituer de potentiels relais entre l'échelon régional et l'échelon local.

Les départements de grande couronne semblent en revanche moins impliqués dans la mobilité au sein des agglomérations qui composent leur territoire.

Ils sont confrontés à l'étalement logistique avec l'accueil de grandes plateformes avec l'impression de rester les territoires « servants » du cœur de métropole. Toutefois l'objectif Zéro artificialisation nette (ZAN) du SDRIF-e et les enjeux environnementaux accrus (circulation de poids lourds, circulation de nombreux petits véhicules) sont en train de changer la donne.

### 3.1.3 Des ateliers et entretiens thématiques avec de nombreuses parties prenantes

En complément des ateliers territoriaux, de nombreux ateliers thématiques ont eu lieu pour traiter de thématiques concernant des acteurs spécifiques. Dans certains cas, en raison de la diversité des acteurs à rencontrer ou d'informations spécifiques à recueillir, des entretiens bilatéraux ont eu lieu :

- Trois ateliers avec les associations d'usagers ont permis à celles-ci d'exprimer leurs attentes vis-à-vis du plan : le premier avec les associations de piétons et de cyclistes, le deuxième avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite, le troisième avec les associations d'usagers des transports collectifs,
- Un atelier avec les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif,
- Un atelier sur les infrastructures routières avec l'État, les Départements, la Ville de Paris, la Région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris,
- Des entretiens bilatéraux et un atelier sur les politiques de mobilité solidaire avec la Région Île-de-France, les Départements, la Ville de Paris, les services de l'État (la Préfecture, la DRIEETS), France Travail, L'Institut Paris Region et l'association Wimoov,
- Un atelier avec les conseillers en mobilité auprès des entreprises et les organismes partenaires du réseau Pro'Mobilité,
- Des entretiens bilatéraux avec les acteurs du transport de marchandises et un atelier avec les gestionnaires d'infrastructures fluviales, portuaires et ferroviaires de transport de marchandises,
- Deux ateliers avec des collectivités en charge des politiques de stationnement, pour aborder de façon plus technique et précise cette thématique aux enjeux complexes,
- Un entretien avec la chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France ;
- Des entretiens bilatéraux avec les acteurs de la mobilité électrique et GNV et avec ceux du véhicule autonome.

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

### 3.1.3.1 Atelier avec les associations d'usagers de piétons et de cyclistes

#### Public cible et thématiques abordées

Il s'agissait de réunir les représentants des cyclistes et des piétons, afin de partager le bilan des politiques en faveur du vélo et de la marche, mais aussi les questions de cohabitation entre modes, et ainsi identifier les pistes d'actions.

L'atelier a permis d'aborder trois thématiques :

- Partage de la voirie et modes actifs
- Politiques en faveur de la marche
- Politiques en faveur du vélo

#### Éléments retirés de l'atelier thématique

L'atelier a réuni une dizaine de participants issus du monde associatif, représentant tant les cyclistes (dont le Collectif Vélo Île-de-France, qui fédère une quarantaine d'associations franciliennes) que les piétons.

Pour pacifier la voirie et assurer la sécurité des piétons, les associations ont souligné différents points qui leur semblaient particulièrement importants : abaisser les vitesses (théorique et réel) en zone urbaine à 30km/h, utiliser les PLM pour coordonner les plans de circulation à l'échelle des EPCI, s'appuyer davantage sur les PLU (qui doivent être compatibles avec le Plan des mobilités pour améliorer la cyclabilité et la marchabilité : orientations d'aménagement et de programmation, servitudes...

Concernant les politiques en faveur de la marche, les représentants associatifs ont mentionné l'intérêt de réaliser des "plans mobilités actives" qui intégreraient la marche et le vélo, et l'importance de travailler à l'échelle intercommunale. Ils ont également attiré l'attention sur la nécessité de garantir la qualité des aménagements dans la durée par un entretien et une maintenance réguliers.

Les associations ont également souhaité que soient intégrés au Plan des mobilités des objectifs sur le déploiement de stationnement vélo sur voirie en profitant de l'obligation définie par la LOM en amont des passages piétons, et en incluant des indications sur la qualité des équipements. En ce qui concerne les itinéraires cyclables et les rabattements vers les gares, elles ont suggéré de privilégier des sommes de petits rabattements en étoile autour des pôles plutôt que de longs linéaires interurbains.

### 3.1.3.2 Atelier avec les associations de personnes à mobilité réduite

#### Public cible et thématiques abordées

L'objectif de cet atelier était de partager avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite le bilan des politiques d'accessibilité et d'identifier les priorités d'action. L'atelier s'est déroulé en deux temps :

- L'accessibilité de la voirie, en évoquant essentiellement les leviers pour faire respecter les obligations légales (gouvernance, sensibilisation, apports possibles du numérique, etc) ;
- L'accessibilité des transports collectifs : mise en accessibilité du réseau de transports pour tous les types de handicap, accompagnement des personnes en situation de handicap, information voyageurs, services de mobilité spécifiques.

#### Éléments retirés de l'atelier thématique

L'atelier a réuni seize participants issus du monde associatif, représentant tous les types de handicap.

Les participants ont rappelé leur très forte attente d'une meilleure prise en compte du handicap dans les politiques de mobilité et fait part de leur impression que le sujet avance trop lentement car cela ne constitue pas une priorité pour un certain nombre d'élus. Concernant la voirie, les participants ont fortement souligné que les réglementations et les plans existent déjà (loi de 2005 sur l'accessibilité, loi

d'orientation des mobilités en 2019...), mais que la législation n'est pas appliquée par certaines collectivités territoriales compétentes (par exemple, les commissions communales d'accessibilité). Ils ont exprimé des attentes fortes concernant la maintenance des aménagements et des équipements dans la durée, en prévoyant les budgets ad hoc, et souligné la nécessité de maintenir la continuité de cheminements accessibles pendant et après des travaux de voirie. Ils ont indiqué que les associations étaient disponibles pour participer aux actions par exemple en contribuant aux diagnostics d'accessibilité.

Les participants ont mis en avant la nécessaire mise à disposition de données en temps réel sur la présence des équipements et leur état de fonctionnement, etc. Enfin, ils ont souligné la nécessité d'une meilleure coordination entre les différents maillons de la chaîne de déplacement pour qu'elle soit accessible de bout en bout : en particulier pour les bus la mise en accessibilité des arrêts doit s'accompagner d'un travail sur les itinéraires sur la voirie.

### 3.1.3.3 Atelier avec les associations d'usagers des transports en commun

#### Public cible et thématiques abordées

L'atelier visait à identifier les actions prioritaires pour renforcer l'attractivité des transports collectifs aux yeux des usagers. Après un cadrage général sur le Plan des Mobilités et sur les transports collectifs franciliens, l'atelier présentait les défis et objectifs à horizon 2030 pour les transports collectifs, en quatre parties thématiques :

- Enjeux pour le transport ferré (Train / RER / Métro)
- Enjeux pour les modes de surface (bus et tram)
- Enjeux Intermodalité et pôles d'échange multimodaux
- Autres leviers pour des transports collectifs plus attractifs

Pour chaque thématique, les actions engagées lors de la précédente décennie, les actions en cours de mise en œuvre et les pistes d'action à horizon 2030 étaient présentées. Chaque présentation thématique était suivie d'un temps d'échanges visant à préciser et/ou à compléter les pistes d'action envisagées.

#### Éléments retirés de l'atelier thématique

Cet atelier a réuni les représentants de 14 associations d'usagers, d'échelle francilienne (AUT Île-de-France, Plus de Trains) ou plus locale (associations d'usagers d'une ligne ou d'un bassin).

**Concernant les réseaux ferrés**, les associations ont émis le souhait que le Plan des mobilités traite en priorité l'amélioration de la qualité de service et de l'offre en grande couronne, en offrant des temps de parcours réduits et une plus grande régularité. Un moment important de discussion a concerné les situations perturbées : à la fois la nécessité de réduire l'impact des périodes de travaux sur l'utilisateur (communication en amont, adaptation des calendriers), et d'améliorer les alternatives offertes et l'information voyageurs pour ces itinéraires alternatifs. L'action 1.2 du plan concernant la gestion des situations perturbées découle en partie des échanges menés lors de cet atelier.

**Concernant les réseaux de surface**, l'amélioration de la qualité de service et de la performance des lignes de bus est ressortie comme l'enjeu principal pour le mode bus pour la décennie. L'accent a particulièrement été mis sur la fiabilisation des temps de parcours et les associations se sont montrées favorables à créer des prescriptions qui pourraient assurer l'engagement des collectivités dans ce but. Un autre sujet d'importance pour les associations est celle de l'information voyageurs, considérée comme trop hétérogène entre les territoires et trop partielle dans certaines zones de grande couronne. La lisibilité du réseau de bus francilien, l'harmonisation et l'amélioration de l'information voyageurs sont des actions engagées lors de la précédente décennie qui seront poursuivies et renforcées dans le cadre du Plan des mobilités.

**Concernant l'intermodalité**, les associations ont rappelé que l'accès aux gares était un facteur primordial pour l'attractivité des transports collectifs. Cela nécessite à la fois un accès facilité pour les



modes de transport collectifs ou actifs, et le déploiement d'équipements d'intermodalité en nombre et adaptés aux contextes territoriaux. Les échanges menés lors de l'atelier ont conforté le choix de traiter l'intermodalité et la multimodalité dans un axe à part entière du plan.

Enfin, lors du dernier temps d'échange, les associations ont particulièrement insisté sur des enjeux de **services en gare**, d'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite, mais aussi d'accessibilité des **outils numériques d'information et de vente**. Les apports de ce dernier temps d'échange ont permis de compléter et étoffer de nombreuses mesures des axes Transports Collectifs, Intermodalité et Accessibilité du plan.

### 3.1.3.4 Atelier avec les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif

#### Public cible et thématiques abordées

L'atelier a réuni une douzaine de représentants des opérateurs de transport (RATP, Transdev, Transilien SNCF) et des gestionnaires d'infrastructure ou de gares (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions).

L'objectif était d'échanger sur les enjeux pour les transports collectifs à horizon 2030 et de nourrir la réflexion sur les actions à intégrer dans le plan. L'atelier s'est articulé autour des six thématiques ressortant des ateliers tenus avec les collectivités locales et les associations d'usagers :

- Réalisation de l'offre et amélioration de la qualité de service – fer/métro
- Gestion des travaux sur le réseau ferré/métro, et minimisation de leur impact sur les usagers
- Réalisation de l'offre et amélioration de la qualité de service – modes de surface
- Information voyageurs
- Intermodalité et gouvernance des pôles
- Relations Île-de-France Mobilités / collectivités / opérateurs et gestionnaires d'infrastructures

#### Éléments retirés de l'atelier thématique

**Concernant la réalisation de l'offre ferrée et la qualité de service**, la question de l'attractivité des métiers et de son impact sur la (non) réalisation de l'offre est un défi pour tous les acteurs. L'amélioration de la performance repose sur une accélération des investissements (matériel roulant notamment) et sur l'engagement de programmes globaux pour les lignes les moins performantes (systèmes, organisation de la maintenance, parcs de réserve, etc.). La réalisation de travaux de régénération permet effectivement de diminuer très fortement les incidents sur les lignes qui en ont bénéficié. L'impact accru des aléas climatiques rend nécessaire l'élaboration d'un plan de protection et d'adaptation du réseau au changement climatique. La gestion des situations perturbées doit être améliorée à la fois pour viser un retour à la normale le plus rapide possible mais aussi pour mieux prendre en charge les voyageurs.

**Concernant les travaux ferroviaires, ils vont se poursuivre** à un rythme élevé sur toute la décennie, ce qui aura un impact important sur les usagers. La mise en place d'une offre bus de substitution peut nécessiter des moyens importants, compte tenu des trafics à prendre en charge, et se heurte aux mêmes difficultés que l'offre habituelle (pénurie de personnel notamment). La définition de cette offre nécessite une réflexion coordonnée sur l'adaptation de l'offre ferrée et les possibilités d'offre bus (par exemple, réfléchir aux points à desservir en dehors des gares).

**Concernant la réalisation de l'offre et la qualité de service pour les modes de surface**, la performance des opérateurs est largement dépendante des aménagements de voirie, qui n'ont pas toujours été favorables au mode bus ces dernières années avec l'essor du vélo notamment. Les opérateurs sont donc sensibles à ce qui permet de préserver le bus en rappelant aux gestionnaires de voirie les impératifs de performance de ce mode (cela vaut également pour l'impact des chantiers).

**Concernant l'information voyageurs**, l'ouverture à la concurrence et la multiplication des opérateurs posent des enjeux en termes de gouvernance, entre opérateurs à l'échelle locale et gestion plus centralisée par Île-de-France Mobilités ou via un opérateur unique (sujet pas encore tranché au moment de l'atelier), ainsi qu'en termes de coordination technique (standard d'échange de données).



**Concernant l'intermodalité et la gouvernance des pôles**, les projets de pôles doivent rester une priorité mais ils mettent toujours beaucoup de temps à émerger en raison du nombre d'acteurs en place et des nombreux conflits d'usages. Avec l'avènement du GPE il existe un risque de voir se développer des pôles à deux niveaux entre ceux du GPE bien dimensionnés et les pôles historiques. Les opérateurs partagent le constat d'un fort développement de l'usage du vélo, bien qu'ils soient interdits à l'heure de pointe dans les trains. En ce qui concerne les gares en elles-mêmes, il est essentiel de travailler sur une double dimension : la régénération du patrimoine (bâtiments voyageurs, passerelles, ouvrages d'art, quais...), et l'amélioration des services, qui passe par un important travail avec les collectivités pour mettre en œuvre des services de qualité diversifiés et adaptés aux besoins.

**Concernant les relations entre Île-de-France Mobilités, les collectivités, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructures**, les collectivités ont un rôle majeur à jouer dans la recherche du foncier à proximité des gares (pour tenir les objectifs de stationnement vélo notamment) et sont invitées à faciliter la mise en œuvre des projets intermodaux en limitant les contraintes dans leur PLU(i). La concertation entre opérateurs, collectivités et autorité organisatrice constitue un enjeu majeur, elle est facilitée par l'existence de plusieurs structures ou instances : la direction Stratégie, Territoires, Voyageurs créée au sein d'Île-de-France Mobilités, l'évolution du Comité des partenaires de la mobilité, les comités de suivi des DSP bus ou les comités de lignes / travaux pour les modes ferrés.

### 3.1.3.5 Atelier sur les infrastructures routières magistrales et structurantes

#### Public cible et thématiques abordées

Cet atelier avait pour objectif de traiter directement avec les gestionnaires des infrastructures routières, hors réseaux communaux, l'ensemble des enjeux pré-identifiés pour le Plan des mobilités qui les concernent :

- Hiérarchisation du réseau routier et partage de la voirie entre les modes,
- Fluidification de la route,
- Entretien et maintenance,
- Systèmes d'exploitation routiers,
- Voies réservées multimodales sur le réseau magistral (autoroutier) et pôles d'échanges multimodaux routiers,
- Sécurité routière,
- Résilience aux risques environnementaux et intégration paysagère et écologique,
- Nuisances sonores,
- Adaptation au véhicule autonome.

Ce sont ainsi les Départements et l'Etat (direction des routes d'Île-de-France – DiRIF) qui ont été conviés, ainsi que la Métropole du Grand Paris, la Région Île-de-France (notamment en tant que financeur d'opérations sur le réseau routier), l'APUR et L'Institut Paris Region en tant qu'experts.

#### Éléments retirés de l'atelier thématique

L'atelier a réuni 23 participants représentant l'ensemble des collectivités et organismes invités.

**Concernant la hiérarchisation de la voirie**, les participants ont partagé le constat d'une multiplication des usages de la route, qui s'est accentuée au cours de la décennie et va se poursuivre, avec une volonté collective de faire des axes routiers des supports d'une mobilité plus partagée, parfois aussi plus apaisée. Ils ont jugé que l'exercice, certes théorique, de hiérarchisation de la voirie, vient utilement compléter les démarches de planification par mode (politiques cyclables par exemple et politiques en faveur de la marche à développer).

La question de la transformation d'axes en boulevards urbains a été abordée avec nuance. Sur le réseau magistral, la DiRIF ne la considère à ce stade que pour des « excroissances » qui n'assurent en réalité pas les fonctions habituelles de ce dernier, qui doit rester orienté vers l'écoulement des flux, notamment dans l'attente du Grand Paris Express. Pour la Ville de Paris, le réseau magistral en zone

urbaine peut garder sa vocation (fonctionnalités longue distance, transit et transport routier de marchandises) mais avec une capacité moindre (enjeu de santé pour les riverains et d'aménagement pour éviter l'effet « tuyau » et coupure).

Les participants ont souligné que les calculateurs d'itinéraires viennent peser sur l'exercice de hiérarchisation du réseau routier en contribuant à « déhiérarchiser » le réseau (shunts<sup>5</sup> locaux des automobilistes et « appels d'air » sur des itinéraires alternatifs en délestage du réseau structurant).

Les représentants des gestionnaires d'infrastructures se sont rejoints pour que le Plan des mobilités en Île-de-France s'en tienne à un principe de définition de grands objectifs, tout en laissant la déclinaison locale de ces objectifs aux gestionnaires. Une attention particulière est toutefois nécessaire sur les itinéraires spécifiques pour le transport routier de marchandises, qui dépend de la définition d'une toile logistique régionale.

**Concernant les vitesses de circulation**, en relation avec les tensions qui existent entre la fluidification du réseau et sa pacification, sur le réseau géré par la DiRIF, la logique demeure de rechercher la fluidité de circulation. Les participants ont relevé l'importance de distinguer la diminution pérenne des vitesses et la gestion dynamique pour des questions de régulation, d'épisodes de pollution ou autres, cette dernière étant un levier d'action jugé pertinent.

**Concernant les voies réservées sur le réseau magistral**, les participants ont relevé qu'il existe une volonté collective de déploiement de nouvelles voies réservées sur des axes où les bénéficiaires sont suffisamment nombreux et les gains de temps substantiels. Les participants relèvent également que le principe de déploiement de voies réservées doit rechercher à limiter au maximum l'impact sur les voies de circulation générale. Un enjeu d'homogénéisation régionale entre les types de voies réservées (bus et véhicules partagés ou seulement bus) a été relevé pour aider les usagers à se repérer.

Les participants ont par ailleurs jugé que les **pôles d'échanges multimodaux routiers** constituaient un nouveau sujet à faire figurer très clairement dans le plan régional, s'agissant d'un objet nouveau à définir de manière générique.

Les participants ont relevé le peu d'avancement actuel des gestionnaires d'infrastructures routières au sujet de la **résilience aux risques environnementaux**.

**Concernant les systèmes d'exploitation** dont une convergence à l'échelle régionale pourrait être recherchée, les participants ont jugé cette ambition peu réaliste et peu pertinente. Ils ont rappelé que les mesures de partage et de transmission d'information en temps réel sont déjà pratiquées et généralisables.

**Concernant les nuisances sonores**, les gestionnaires d'infrastructures routières ont jugé pertinent de travailler sur les revêtements plutôt que sur des murs antibruit, ces derniers constituant une bonne alternative car étant relativement efficace et moins onéreux (modulo les questions d'entretien).

Enfin, **le sujet des véhicules connectés et autonomes** a été considéré non prioritaire pour la décennie et évoqué seulement brièvement.

Pour compléter et approfondir les échanges tenus en séance, les gestionnaires des infrastructures du réseau routier magistral et structurant (DiRIF, Départements, Ville de Paris) ont par ailleurs tous été rencontrés en entretiens bilatéraux afin de recueillir les éléments techniques nécessaires à l'élaboration du plan, avec pour appui un questionnaire diffusé en amont. L'objectif était de valider avec ces gestionnaires la hiérarchisation du réseau proposée sur leur territoire et de lister les opérations d'extension, d'aménagement ou de résorption des nuisances sonores prévues sur leur réseau. Il s'agissait également de mieux connaître leurs actions en matière de sécurité routière et de modes actifs. L'ensemble des gestionnaires ont répondu au questionnaire et ont pu être rencontrés en entretien.

---

<sup>5</sup> Itinéraire routier direct entre deux points contournant le plan de circulation décidé par les gestionnaires d'infrastructures routières.

### 3.1.3.6 Entretiens et atelier sur les politiques de mobilité solidaire

#### Public cible et thématiques abordées

La mobilité solidaire ne faisait pas partie en tant que telle des axes du mandat d'élaboration initial approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Toutefois, il est apparu lors d'échanges avec l'Etat à l'automne 2022 que les travaux du Plan des mobilités en Île-de-France constituaient un cadre adéquat pour lancer la réflexion sur le sujet, en lien avec l'obligation instaurée par la loi d'orientation des mobilités pour Île-de-France Mobilités, la Région, les Départements et la Ville de Paris, d'élaborer de façon partenariale un ou plusieurs plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS).

À cette fin, le cabinet MENSIA Conseil, qui accompagnait Île-de-France Mobilités pour l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France, a conduit, de mars à avril 2023, des entretiens bilatéraux avec les sept Départements et la Ville de Paris, afin :

- de discuter de leur vision et de leur définition de la mobilité solidaire / inclusive,
- d'identifier leurs enjeux de mobilité solidaire (publics cibles, territoires prioritaires),
- de passer en revue les dispositifs déjà mis en place et leur cadre d'action,
- de connaître leurs attentes vis-à-vis d'Île-de-France Mobilités sur le sujet, ainsi que le cadre et la nature que pourraient prendre le ou les futur(s) PAMS.

En parallèle, des entretiens ont été menés avec la Région Île-de-France, les services de l'État (la Préfecture, la DRIEETS), France Travail, L'Institut Paris Region et l'association Wimoov afin de partager leur expertise sur le sujet de la mobilité solidaire et inclusive, et également de compléter le recensement de leurs dispositifs d'intervention.

Île-de-France Mobilités a souhaité restituer les éléments collectés lors de ces entretiens et recueillir les positions des acteurs sur les objectifs de l'action publique en matière de mobilité solidaire qui pourraient figurer dans le Plan des mobilités en Île-de-France en organisant un atelier spécifique consacré à ce sujet avec les acteurs interviewés.

Il a permis de faire un retour sur les principaux enseignements des entretiens :

- la diversité et le caractère foisonnant des initiatives en matière de mobilité solidaire, notamment en Île-de-France,
- la prise en compte récente du double enjeu de solidarité et de transition écologique, représentant les prémisses d'une intervention en matière d'écomobilité solidaire,
- des réponses nombreuses et disparates, qui peuvent manquer d'efficacité (manque de diagnostic, peu d'évaluation, faible connaissance des publics, etc.),

Puis deux temps d'échanges ont permis de connaître le point de vue des participants sur :

- les grands objectifs en matière de mobilité solidaire et les points forts et limites des dispositifs existants en la matière,
- le contenu et les modalités d'élaboration des PAMS au regard des enjeux de la mobilité solidaire.

#### Éléments retirés de l'atelier thématique

L'atelier a réuni une trentaine de participants représentant l'ensemble des collectivités ou organismes interrogés dans le cadre des entretiens bilatéraux.

**Concernant les publics et les territoires prioritaires**, les participants ont souligné le défaut d'une approche par type de public (personnes à mobilité réduite, personnes en insertion, personnes âgées en perte d'autonomie et à faibles ressources...) et la nécessité de pouvoir disposer de diagnostics plus précis sur les spécificités de leur mobilité. En sus des publics déjà identifiés, les personnes en insertion résidant en grande couronne et les travailleurs précaires en horaires décalés sont apparus comme devant faire l'objet d'une attention particulière. Les quartiers en politique de la ville sont également vus comme prioritaires pour y développer des actions en matière de mobilité inclusive, avec toutefois la

nécessité d'y disposer de diagnostics plus précis des besoins. Les participants ont insisté sur le fait que la mobilité se fait au niveau des bassins de vie et que les territoires ont des réalités différentes. Il est donc nécessaire de se poser la question de l'échelle d'action (région, département, EPCI) : des profils-type sont observés à l'échelle macro et des solutions peuvent être harmonisées au niveau régional, mais les solutions déployées doivent être adaptées aux spécificités des territoires.

**Concernant les limites des mesures et/ou dispositifs existants**, la question de la clarification du « qui fait quoi » et des périmètres de responsabilité de chaque acteur a été posée par les participants, dans l'objectif de s'assurer qu'aucun public pour lesquels des dispositifs existent ne se retrouve sans solution. Par ailleurs, ils ont relevé le manque d'évaluation des dispositifs existants et également du non-recours, la faible connaissance des dispositifs par les différents publics (potentiels bénéficiaires, professionnels), le manque de lisibilité et de coordination entre les différents dispositifs, le risque de la fracture numérique, etc.

**En termes d'enjeux**, les participants ont identifié **l'écomobilité solidaire**, en lien avec la ZFE métropolitaine, qui pose la question du report modal et de la transition énergétique du parc. Les entretiens préalables et les échanges en séance ont également fait ressortir un enjeu fort en termes **d'amélioration de la connaissance, de la communication et de l'information sur les dispositifs et offres existants**, à la fois pour ce qui concerne les publics éligibles et également les professionnels qui les accompagnent. Enfin, les participants se sont accordés sur le fort besoin d'animation en matière de mobilité solidaire. Cela a notamment conduit Île-de-France Mobilités à proposer dans le plan la définition d'un cadre commun d'élaboration des PAMS et une animation partenariale à l'échelle régionale, permettant ensuite de guider l'élaboration de ces PAMS à l'échelle départementale.

**Concernant les modalités d'action**, les participants se sont en particulier accordés sur l'importance d'agir en matière d'information et l'accès aux droits. Ceci repose sur un travail de communication et d'information à réaliser auprès des publics éligibles à des aides. Dans ce sens, ils ont plaidé pour la création d'un portail / guichet unique. En réponse à cette demande, Île-de-France Mobilités s'est engagée, dans le plan, à étudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes.

### 3.1.3.7 Atelier avec les conseillers en mobilité auprès des entreprises et les organismes partenaires du réseau Pro'Mobilité

#### Public cible et thématiques abordées

Pro'mobilité est le réseau des conseillers en mobilité d'Île-de-France. Il est animé par Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, la CCI Paris Île-de-France, l'ADEME, la DRIEAT, L'Institut Paris Region et la Caisse régionale de l'Assurance maladie d'Île-de-France. Le réseau est à la fois un lieu d'échanges, un appui méthodologique pour les conseillers en mobilité ou les entreprises, et un centre de ressources.

#### Éléments retirés de l'atelier thématique

Cet atelier a réuni 19 participants membres du réseau Pro'Mobilité, représentant toutes ses composantes.

Les participants ont souligné que la fin de l'obligation des plans de mobilité employeur a considérablement affaibli les démarches de management de la mobilité, qu'il était déjà difficile de faire émerger et perdurer. De fait, l'intégration de la thématique mobilité dans les négociations annuelles obligatoires (NAO) ne suffit pas à faire bien prendre en compte ce sujet par les employeurs. Il a également été constaté que les démarches de type plan de mobilité employeur commun (ou inter-employeurs) nécessitent un portage très fort et s'essouffent dans la durée.

L'atelier a également permis de définir quatre pistes d'actions principales pour renforcer les actions de management de la mobilité employeur :

- Travailler sur l'articulation PCAET-PLM-PDME, notamment pour mieux tirer parti des PCAET dont l'élaboration est obligatoire ;
- Proposer un « guide » pour élargir la réflexion des entreprises dans le cadre de l'élaboration de leurs NAO ;
- Identifier les grands pôles d'emploi franciliens qui pourraient bénéficier d'une démarche de type plan de déplacement inter-employeurs (en lien ou non avec les expérimentations de lissage des heures de pointe) ;
- Travailler sur les dispositifs de covoiturage en lien avec les entreprises.

### 3.1.3.8 Entretiens avec les acteurs du transport de marchandises

#### Public cible et thématiques abordées

La diversité des acteurs du transport de marchandises en Île-de-France et des thématiques qui les concernent a conduit à envisager de premiers échanges sous forme d'entretiens plutôt qu'en atelier. Vingt entretiens ont ainsi été réalisés entre octobre et novembre 2022, menés par un bureau d'études prestataire d'Île-de-France Mobilités (Systra), pour couvrir quatre thématiques :

- Les modes massifiés (fluvial et ferroviaire) : SNCF Réseau, VNF, HAROPA ;
- L'immobilier logistique : PROLOGIS, SOGARIS, AFILOG ;
- Le transport routier de marchandises : OTRE, TLF, GATMARIF, France Logistique, GEOPOST ;
- Les représentants des chargeurs (utilisateurs du transport de marchandises) : AUTF.

Des experts régionaux ont été également rencontrés (L'Institut Paris Region, l'APUR, la chaire Logistics City de l'Université Gustave Eiffel) ainsi que les acteurs institutionnels (Région Île-de-France, Métropole du Grand Paris, DRIEAT, ADEME, projet BAC IDF).

#### Éléments retirés des entretiens

De nombreux enseignements ont été tirés de ces entretiens, thématique par thématique, en termes d'enjeux pour la décennie :

- **Mode fluvial** : les personnes interrogées ont mis en avant un enjeu de meilleure connectivité des sites logistiques au réseau fluvial. Les capacités existent, un développement important du mode est donc possible sans investissements importants en termes d'infrastructures.
- **Mode ferroviaire** : l'enjeu principal est celui de la capacité disponible, trop rare pour le fret ferroviaire en Île-de-France. L'accessibilité du réseau ferroviaire en est un autre, avec la connexion des entrepôts et sites de production à développer.
- **Distribution et logistique urbaine** : la gestion des flux de poids lourds dans les grandes zones logistiques et en particulier de leur stationnement constitue un enjeu organisationnel insuffisamment pris en compte actuellement. Le recul progressif des équipements logistiques à la périphérie de la région et sur les marges limitrophes des régions voisines ainsi que la congestion du réseau magistral augmentent les temps de parcours, ce qui impacte les délais, la productivité et la gestion des temps de coupure des chauffeurs.

Concernant la logistique urbaine, les différentes formes de véhicules de livraison doivent réussir à s'intégrer dans des espaces publics de plus en plus contraints. La logistique doit réinventer en continu les manières de livrer en ville et intégrer ces nouveaux modes (cyclo-logistique notamment). Les enjeux de l'approvisionnement des commerces, notamment de la grande distribution, doivent être intégrés dans les réflexions sur le partage de la voirie et les plans de circulation. L'harmonisation ou la mise en cohérence des réglementations de circulation et livraison sont également identifiées comme des enjeux d'efficacité du système d'approvisionnement urbain.



- **Immobilier logistique** : les personnes interrogées ont insisté sur la nécessité de contrer le phénomène de desserrement de la fonction logistique pour la rapprocher des bassins de consommation. Ceci doit en particulier passer par une meilleure intégration urbaine de l'immobilier logistique. Pour œuvrer à la sobriété foncière et maîtriser les investissements, les réglementations doivent s'adapter au secteur de l'immobilier logistique (constructions en hauteur avec les PLU, normes ICPE...).

### 3.1.3.9 Ateliers avec des collectivités en charge des politiques de stationnement

#### Public cible et thématiques abordées

Deux ateliers ont été organisés pour traiter spécifiquement des politiques de stationnement, qui sont dans la plupart des cas la prérogative des communes.

Le premier atelier portait sur la question des **normes de stationnement dans les constructions neuves, qui sont réglementées par les PLU(i)** et pour lesquelles le plan de mobilité régional peut fixer des prescriptions ou des recommandations. L'objectif de cet atelier était de coconstruire avec les participants, à partir de propositions élaborées avec un bureau d'études spécialisé (Sareco), un nouveau zonage de la région francilienne permettant notamment de mieux articuler stationnement public et privé, et d'adapter le niveau d'ambition / de contrainte entre le cœur de métropole (intra Grand Paris Express) et le reste de l'agglomération, ainsi qu'entre quartiers de gares et quartiers plus éloignés.

Cet atelier a également permis aux participants de réfléchir à l'évolution des normes du futur plan de mobilité régional par rapport au PDUIF : renforcement des normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux, évolution des bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans l'habitat afin de mieux accompagner la démotorisation, réflexion sur les autres générateurs de stationnement (activités, commerces, équipements, ...), incitation à la mutualisation et au recyclage de l'existant en matière de places de stationnement, renforcement des normes de stationnement.

Le second atelier portait sur le **stationnement sur voirie** et les politiques des communes ou intercommunalités à cet égard : offre de stationnement sur voirie, réglementation, tarification, contrôle. L'objectif était de statuer sur un zonage commun avec celui retenu pour les normes de stationnement dans les constructions neuves afin de simplifier la lisibilité des dispositions du plan sur le stationnement, et de réfléchir collectivement sur les recommandations pertinentes à inscrire au plan de mobilité régional concernant les différents paramètres d'une politique de stationnement sur voirie.

Pour les deux ateliers, la liste des organismes invités avait pour but d'être représentative des enjeux de l'Île-de-France en termes de stationnement et/ou de porter des bonnes pratiques : communes, intercommunalités, aménageurs, Etat (en tant que services instructeurs des PLU(i)), experts.

#### Éléments retirés des ateliers thématiques

Chacun des deux ateliers a réuni une dizaine de participants.

Au cours du **premier atelier concernant les normes de stationnement dans les PLU(i)**, les participants ont confirmé l'enjeu d'une plus grande cohérence entre les règles du stationnement sur voirie et les normes de stationnement dans les constructions neuves. Ils ont validé l'objectif de renforcer les normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les immeubles de bureaux neufs, en insistant toutefois particulièrement sur la nécessité de bien lier les normes de stationnement à l'offre de transport collectif sur chaque territoire, en particulier au regard de la présence ou non de futures gares du Grand Paris Express. Ils ont également confirmé l'intérêt d'introduire des recommandations de normes pour des équipements particulièrement générateurs de déplacements mais qui n'étaient pas ciblés dans le PDUIF (centres commerciaux, cinémas etc.). Pour les constructions de logements, ils ont partagé la proposition de pratiquer des normes pour le stationnement automobile plus basses que celles en vigueur par application du PDUIF afin d'accompagner la démotorisation des ménages dans les secteurs très accessibles en transports en commun, tout en indiquant que c'était encore un sujet délicat pour de nombreux élus locaux. Enfin, concernant le stationnement vélo, les



participants ont jugé que les normes inscrites dans le code de la construction et de l'habitat pouvaient être sous-dimensionnées par rapport aux besoins franciliens et que le plan de mobilité régional pourrait utilement apporter des recommandations plus adaptées, notamment pour l'instruction des permis de construire, en tenant également compte du niveau de desserte en transports en commun.

Durant le **second atelier au sujet du stationnement automobile sur voirie**, plusieurs participants ont exprimé une réticence à une forme de régulation au niveau régional, notamment en cas de caractère prescriptif des mesures inscrites au plan de mobilité régional. Ils ont par ailleurs alerté sur la difficulté d'envisager la gestion du stationnement au niveau intercommunal en raison de l'attachement important des communes à cette prérogative. L'ensemble des participants ont insisté sur la nécessité de présenter les objectifs de rationalisation du stationnement sur voirie en des termes positifs, en mettant en avant les usages alternatifs de l'espace public que cela permet de développer (stationnement vélo, végétalisation etc.).

### 3.1.3.10 Entretien avec la CCI Paris Île-de-France

La CCI Paris Île-de-France a adressé à Île-de-France Mobilités en avril 2023 une contribution volontaire à la concertation sur les orientations du Plan des mobilités. Un entretien bilatéral a également été organisé sur la base de cette contribution.

Cette contribution mettait en avant trois enjeux considérés par la CCI comme stratégiques pour l'économie régionale :

- Améliorer la prise en compte de la logistique,
- Intégrer la bonne desserte des commerces et des zones accueillant des commerces,
- Appréhender les enjeux liés au tourisme.

Elle faisait également part d'attentes quant à la concertation avec les acteurs économiques.

Et enfin, elle recensait les évolutions nécessaires des politiques de mobilité (offre de transports en commun, mobilités douces, verdissement des mobilités routières, management de la mobilité...) pour faire face aux nouveaux enjeux de la mobilité domicile-travail.

#### Éléments retirés de la contribution de la CCI

La contribution de la CCI a permis d'enrichir le contenu des axes relatifs aux marchandises et au management de la mobilité par les employeurs.

Par ailleurs, c'est à la suite de cette contribution qu'un axe supplémentaire, portant sur la mobilité touristique, a été ajouté au Plan des mobilités.

Enfin, certains enjeux transversaux en lien avec le développement économique rappelés dans la contribution ont été intégrés dans les parties introductives du Plan des mobilités (grands enjeux) ou dans les parties introductives des axes concernés du plan d'action.

### 3.1.3.11 Entretiens avec les acteurs de la mobilité électrique, GNV et hydrogène

#### Public cible et thématiques abordées

En l'absence d'expertise interne au sein d'Île-de-France Mobilités concernant les enjeux liés à la recharge pour véhicules électriques et à l'avitaillement de véhicules à motorisation GNV ou hydrogène, il a été décidé de réaliser une série d'entretiens avec les acteurs de la filière, afin de compléter les retours des collectivités sur ces thématiques dans le cadre des ateliers territoriaux.

Les acteurs qui ont été rencontrés par le bureau d'études spécialisé Systra Conseil sont donc des syndicats d'énergie- maîtres d'ouvrage de réseaux de bornes de recharge ou de stations d'avitaillement -, les gestionnaires des réseaux électrique (Enedis) et de gaz (GRDF, GRT Gaz) et des opérateurs.

En parallèle, des échanges multiples ont eu lieu avec Enedis, afin de coconstruire des objectifs quantitatifs de déploiement de bornes de recharge en Île-de-France, au moyen d'un modèle développé par Enedis et dont les résultats sont mis à disposition gratuitement aux collectivités.

#### Éléments retirés des entretiens

Les sept entretiens concernant le réseau de bornes de recharge électrique ont permis de faire émerger les enjeux suivants face au besoin d'un développement accéléré du réseau, notamment d'accès public, dans l'ensemble de la région :

- La définition d'ambitions de déploiement au niveau régional afin de guider les objectifs de développement aux échelles locales, aujourd'hui peu coordonnés ;
- Le besoin de mise en cohérence de l'offre au niveau régional, face à la multiplicité actuelle des acteurs et des offres qui ne facilite pas la lisibilité du réseau par les usagers et peut constituer un frein à la transition vers la motorisation électrique ;
- Le besoin de suivi et d'observation du déploiement des bornes de recharge au niveau régional, à la fois par les secteurs privés et publics, afin d'ajuster régulièrement les ambitions et les investissements de façon adaptée aux différents territoires.

Les sept entretiens avec les acteurs de la filière GNV ont principalement mis en avant les freins réglementaires aux niveaux national et européen au développement de cette énergie. A l'échelle locale, ils ont cependant permis de faire émerger des enjeux complémentaires à ceux identifiés pour la motorisation électrique :

- Le développement de stations multi-énergies (électricité, GNV, hydrogène) et multi-utilisateurs (voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, bateaux dans certains cas),
- Le développement de la visibilité des stations GNV,
- Le soutien à la filière de production de biométhane.

Un entretien spécifique a été organisé avec la Région Île-de-France et l'AREC au sujet de la filière hydrogène en Île-de-France. Celui-ci a permis de définir les ambitions de développement pour cette filière naissante en Île-de-France, qui doit venir compléter les offres électrique et GNV dans les cas où elles ne sont pas pertinentes.

### **3.1.3.12 Entretiens avec les acteurs du véhicule autonome**

#### Public cible et thématiques abordées

L'objectif était, au travers d'une douzaine d'entretiens avec les grands acteurs du véhicule autonome (collectivités, chercheurs, opérateurs de transport, constructeurs, entreprises), de produire des éléments sur l'état de l'art en matière de développement et d'expérimentation, pour éclairer les partenaires du Plan des mobilités sur les actions possibles à intégrer dans le plan.

Les entretiens ont abordé trois thématiques principales :

- Les perspectives de développement du véhicule autonome à dix ans
- Le cadre de l'action publique
- Les enjeux consécutifs pour les collectivités locales

#### Éléments retirés des entretiens

Le sujet du véhicule autonome est un sujet prospectif, qui génère de nombreux travaux et expérimentations. Parler du véhicule autonome dans dix ans, c'est envisager un système en cours de déploiement, qui comporte encore de nombreuses incertitudes sur sa zone de pertinence, sa conception ou bien encore son modèle économique. En effet, il apparaît que les promesses industrielles formulées

au début de la décennie passée concernant le véhicule autonome ne se sont pas réalisées, notamment concernant le déploiement à grande échelle. Aujourd'hui, beaucoup d'acteurs parlent davantage de véhicule « automatisé », considérant que les niveaux avancés d'automatisation 4 et 5 ne seront pas atteints à un horizon raisonnable.

Dans le même temps, l'agenda de la mise en œuvre des politiques publiques s'est vu bouleversé par la pandémie de COVID-19, la montée en puissance des modes actifs, et la volonté d'accélérer la décarbonation des transports. Le contexte budgétaire contraint rentre également en ligne de compte quand il s'agit d'envisager le futur des modes autonomes. La politique de développement du transport au sein des collectivités, gestionnaires de voiries et AOM doit faire l'objet d'arbitrages financiers.

Concernant le coût d'un tel système, plusieurs acteurs anticipent une explosion des coûts d'investissement et de maintenance, en lien avec les besoins de performance et de robustesse (redondance) des réseaux de télécommunication. Au coût d'équipement vient s'ajouter celui des travaux de génie civil ou d'adaptation des infrastructures nécessaires. Ainsi, la viabilité économique des services autonomes, suggérée par la prépondérance du poste de conduite dans la structure des coûts d'exploitation (60%), n'est pas démontrée à ce jour. Plus généralement, aucun modèle économique n'est esquissé pour soutenir ce développement.

En ce qui concerne la gouvernance, l'ensemble des acteurs impliqués sur les expérimentations s'accordent à dire que les institutions, et en particulier les collectivités locales, y sont trop peu représentées, là où elles devraient être décisionnaires. Il en résulte une décorrélation entre les objectifs poursuivis sur les expérimentations, guidés par une vision industrielle centrée sur les systèmes, et les missions portées par les pouvoirs publics, fondées sur les besoins du territoire et l'efficacité de la dépense publique. De ce fait, l'état des connaissances sur l'opportunité socioéconomique de l'automatisation demeure partiel, et un cadre méthodologique idoine fait encore défaut.

Les entretiens ont mis en exergue un certain décalage dans la perception de l'état courant – régime d'expérimentation ou régime de déploiement – selon les acteurs. De fait, la réglementation est relativement avancée par rapport aux solutions proposées, encore loin d'une application commerciale.

Du point de vue des collectivités locales, il semble nécessaire dans un premier temps de s'approprier le sujet et d'intégrer les instances actives, groupes de travail ou organes de capitalisation.

### 3.1.4 Un séminaire avec les élus franciliens

La phase amont de concertation s'est achevée par la tenue d'un séminaire de travail à destination des élus franciliens, qui s'est tenu en distanciel sur une demi-journée le 13 juin 2023, sous l'égide du vice-président de la Région Île-de-France chargé des transports Stéphane Beaudet et du vice-président d'Île-de-France Mobilités Grégoire de Lasteyrie, avec l'objectif de clore la phase amont de concertation sur les enjeux et pistes d'action pour continuer à guider le travail des techniciens au moment d'élaborer le plan d'action détaillé.

#### Public cible et thématiques abordées

Étaient conviés à ce séminaire les présidents et vice-présidents des EPCI et des Départements (avec possibilité de se faire représenter), ainsi que les administrateurs d'Île-de-France Mobilités.

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

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

Après une présentation introductive rappelant le bilan de dix ans de politiques de mobilité en Île-de-France et quelques éléments saillants sur l'évolution de la mobilité des Franciliens, les échanges ont pris la forme de deux tables rondes qui visaient à faire débattre des élus issus de différents niveaux de

collectivités (locales, départementales, régionale) et de différents contextes territoriaux (territoires métropolitains, territoires plus périphériques) :

- Table ronde n°1 « De l'autoroute à la voirie locale : quelles solutions pour les mobilités partagées et les mobilités actives en 2030 ? »
  - Quel avenir pour le réseau routier magistral ?
  - Quel meilleur partage de la voirie locale pour favoriser les mobilités plus durables, actives et partagées ?
- Table ronde n°2 « Comment renforcer l'attractivité des transports en commun et favoriser l'intermodalité ? »
  - Quelles actions à l'échelle locale pour améliorer l'attractivité des bus ?
  - Comment améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges tout en les intégrant dans la dynamique plus globale d'aménagement ?
  - Quelles solutions pour accompagner la dynamique en faveur du vélo en intermodalité avec les transports collectifs ?
  - Quelles initiatives à l'échelle locale pour inciter à l'utilisation des transports collectifs ?

A l'issue de chaque table ronde, les participants avaient la possibilité de réagir ou de poser des questions par écrit ou lors d'interventions orales depuis la salle virtuelle.

#### Éléments retirés du séminaire

Environ 50 élus, représentatifs de la diversité des collectivités et des territoires franciliens, ont participé à ce séminaire sur un peu plus de 100 élus invités. Outre les échanges entre élus au sein des deux tables rondes, des élus ont pu s'exprimer depuis la salle virtuelle. Ce séminaire a permis d'initier une dynamique de réflexion et de travail en commun entre les principaux acteurs de la mise en œuvre du Plan des mobilités, dynamique qui a vocation à se poursuivre pendant toute la durée de vie du plan.

#### **La première table ronde portait sur la voirie et ses usages, hors agglomération et en milieu urbain.**

Hors agglomération, la route est un support de déplacement essentiel, notamment en grande couronne, où la voiture restera un mode de déplacement important pour les trajets qui ne peuvent être pris en charge par les transports en commun car trop diffus. A ce titre, elle constitue un levier de décarbonation à condition d'en transformer l'usage en rendant attractives les alternatives à la voiture individuelle : cela passe par des aménagements en faveur de ces modes alternatifs et de la multimodalité (voies réservées pour les cars express et le covoiturage, pôles d'échanges multimodaux routiers), par le développement d'infrastructures d'avitaillement pour des véhicules plus propres. Il s'agit également d'améliorer et d'entretenir l'infrastructure pour en réduire l'impact écologique et les nuisances pour les riverains, et pour l'adapter au changement climatique.

Quelle que soit la densité de la commune, les centres-villes ou les centres bourgs ont en commun un espace public contraint (bâti ancien, rues étroites...) et des usages diversifiés (piétons, vélo, trottinettes, bus, voitures, mais aussi livraisons, stationnement). L'équilibre est difficile à trouver entre les modes et les usages (bus, vélos, piétons, voitures). Les piétons et les cyclistes sont les usagers les plus vulnérables, ce qui nécessite de les protéger par des aménagements ciblés et par un apaisement de la circulation automobile. Le bus constitue également un mode de déplacement universel. Il a pourtant souvent été délaissé ces dernières années au profit d'autres usages de la voirie, notamment le vélo à travers le développement des pistes cyclables. Les collectivités ont un rôle à jouer dans l'accessibilité de la voirie et des arrêts de bus.

En milieu urbain, la place de la voiture sur la voirie et l'espace public pose la question du stationnement. Des collectivités toujours plus nombreuses s'accordent sur le fait que le stationnement doit être optimisé afin de réallouer l'espace à d'autres usages : itinéraires plus confortables pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, aménagements cyclables, végétation, mobilier urbain ou terrasses.

Pour que les mobilités évoluent d'ici 2030, les acteurs doivent donc « renverser leurs visions », faire évoluer les méthodes de travail : penser la multimodalité dès le lancement d'un projet, ne plus raisonner par mode et penser d'abord à la place du piéton puis à celle des autres modes. En outre, quel que soit le territoire, la question de la voirie est fondamentalement partenariale, compte tenu du nombre d'intervenants dans sa gestion et de la diversité des usages.

### **La seconde table ronde était consacrée à l'attractivité des transports en commun et à l'intermodalité.**

Si le développement d'une offre de transports en commun adaptée aux besoins des territoires est un facteur important de leur attractivité, les participants s'accordent aussi sur la nécessité d'améliorer la qualité et la fiabilité de ces transports, qu'ils s'agissent des lignes ferrées ou des bus. Pour ces derniers, cela passe par des aménagements de voirie, déjà évoqués dans la première table ronde.

La qualité et le confort sont également cités comme des facteurs importants d'attractivité. Concernant les bus, l'objectif devrait être atteint d'ici 2030 pour les véhicules avec 100 % des bus propres et climatisés grâce aux investissements d'Île-de-France Mobilités. En parallèle, les collectivités peuvent agir sur le confort aux arrêts de bus : abri pour les voyageurs, aménagement de l'arrêt pour faciliter l'accostage des bus et améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

La qualité de l'intermodalité est également mise en avant comme un facteur essentiel de succès pour l'utilisation des transports en commun : d'une part, la qualité des pôles d'échanges multimodaux doit donc être améliorée pour mettre en place des ruptures de charge efficaces, durables et dynamiques. D'autre part, l'amélioration de l'information voyageurs multimodale et de la billettique est également citée comme facteurs d'attractivité des transports en commun.

Enfin, la question du stationnement vélo est évoquée comme un élément important pour développer l'usage de ce mode : développer du stationnement vélo sécurisé sur l'espace public et dans les gares est une condition indispensable. Cela se heurte parfois à la difficulté de trouver de l'espace pour l'implanter, et cela nécessite d'intégrer cette dimension dans chaque projet de réaménagement des équipements publics.

## **3.2 Une concertation pour finaliser les fiches-actions et les modalités de mise en œuvre**

A l'aide de l'ensemble de la matière réunie dans la première phase décrite ci-avant, des projets de fiches-actions ont été élaborés par Île-de-France Mobilités au printemps 2023.

Les participants aux ateliers territoriaux ont été réunis en visio-conférence à nouveau entre mai et juillet 2023, afin d'échanger sur les projets de fiches actions, puis sur des questions plus transverses telles que le rôle des plans locaux de mobilité, le pilotage de la mise en œuvre du plan de mobilité régional et le dispositif de suivi.

Certaines fiches ont également été transmises à d'autres porteurs potentiels d'actions, qui ont été invités à réagir par écrit : acteurs des marchandises, CCI (cf. 3.1.3.10 sur sa contribution), réseau Pro'Mobilité. Une contribution écrite volontaire de GrDF au sujet du GNV, ainsi que des échanges avec Enedis et les syndicats d'énergie ont permis de finaliser le volet transition énergétique du plan.

41 partenaires dont 25 collectivités, ont ainsi contribué, tant lors des ateliers que par retour écrit.

### **3.2.1 Ateliers territoriaux sur les fiches-actions**

Une première version des projets de fiches-actions a été diffusée en mai 2023 aux participants des ateliers territoriaux (EPCI, Départements et services de l'Etat), en leur proposant de réagir par écrit. Trois ateliers ont ensuite été organisés avec ces mêmes interlocuteurs pour leur présenter les projets de fiches, leur faire part des principales remarques reçues et de la façon dont il en serait tenu compte

puis recueillir leurs remarques complémentaires en séance. Chaque atelier portait sur un sous-ensemble d'axes thématiques du plan d'action, afin de laisser le temps aux échanges.

Ces ateliers, tenus en distanciel, ont réuni pour chacun une soixantaine de participants. Les remarques ainsi partagées en séance ont été consignées et analysées par l'équipe projet du Plan des mobilités pour évaluer l'opportunité de les intégrer aux projets de fiches-actions.

### 3.2.2 Atelier sur les fiches-actions relatives à la route

Un atelier spécifique concernant les fiches-actions sur les sujets liés à la route a été organisé avec les Départements et l'Etat. Il a rassemblé cinq Départements (la Seine-et-Marne, les Yvelines, la Seine-Saint-Denis, le Val de Marne et le Val d'Oise), la Ville de Paris, la Région, L'Institut Paris Region, l'APUR et la Métropole du Grand Paris. Il faisait suite au premier atelier sur les infrastructures routières magistrales et structurantes tenu au premier trimestre 2023 et avait été préparé par l'envoi préalable des projets de fiches-actions correspondantes.

L'objectif de l'atelier était de débattre les mesures envisagées sur la thématique de la route (voirie non urbaine). Les thématiques sont rappelées ci-après, ainsi que les principaux points ayant fait l'objet d'échanges :

- Hiérarchiser le réseau routier régional : tous les participants se sont accordés sur la nécessité de hiérarchiser le réseau routier régional, mais les critères utilisés ont fait l'objet de débats, notamment l'intégration du critère relatif à l'offre bus. La question de l'évolution du réseau de niveau structurant a également été posée, en particulier du processus pour faire évoluer la classification d'une voie ;
- Améliorer la sécurité routière : les échanges ont porté notamment sur la carte des Zones d'accumulation d'accidents corporels, qui a été considérée comme trop évolutive pour être intégrée dans le Plan des mobilités ;
- Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral : le débat a porté notamment sur les modalités de création de ces voies, par prise de voie existante et/ou par création de voies nouvelles uniquement. Plusieurs participants ont souligné la nécessité de suivre les impacts des aménagements avec prise de voie sur le trafic routier. Le caractère réversible ou non de ces aménagements a également fait l'objet de débats. A contrario, l'ensemble des participants s'est accordé sur la nécessité d'un contrôle-sanction efficace de l'usage de ces voies, comme élément central de la mise en œuvre ;
- Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier : les échanges ont confirmé qu'il ne s'agit pas de faire converger les systèmes d'exploitation des différents gestionnaires mais a minima d'améliorer le dialogue entre eux ;
- Améliorer la performance environnementale du réseau routier : les échanges ont notamment porté sur l'articulation des différentes procédures en matière de bruit des infrastructures (plans de prévention du bruit dans l'environnement, points noirs de bruit, etc.) ;
- Soutenir les expérimentations de véhicules autonomes collectifs ou partagés : les échanges ont confirmé qu'au vu du manque de maturité du sujet, l'action du Plan des mobilités consistait essentiellement en un suivi / bilan des différentes expérimentations menées dans la région.

### 3.2.3 Atelier sur les fiches-actions transport de marchandises et logistique

Un second atelier spécifique s'est également tenu au sujet des projets de fiches-actions concernant le transport de marchandises et la logistique, avec les gestionnaires d'infrastructures fluviale, portuaire et de fret ferroviaire.

Il a réuni dix-huit participants représentant l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures des modes massifiés (SNCF Réseau, SNCF, HAROPA) ainsi que l'Etat (DRIEAT), la Métropole du Grand Paris, la



Ville de Paris, des EPCI et Départements ayant spécifiquement fait une demande de participation à cet atelier en raison des enjeux liés au transport de marchandises touchant leur territoire, ainsi que des organismes experts (L'Institut Paris Region, l'APUR).

Ces échanges ont permis de faire émerger des mesures complémentaires qui n'étaient pas apparues lors des étapes précédentes d'itérations sur cette thématique, telle que l'importance de la préservation des installations terminales embranchées (ITE) sur le réseau ferré national et des capacités de circulation des poids lourds en zone dense, dans un souci d'efficacité des livraisons. Ils ont également permis de réduire l'importance de certains leviers au regard des freins relevés par ces acteurs, à l'image de l'autopartage de véhicules utilitaires légers électriques à destination des PME et TPE, dont le développement est apparu plus complexe qu'estimé lors des échanges préalables en raison des nombreuses contraintes qui s'appliquent au transport de marchandises de chaque secteur.

### 3.2.4 Atelier sur la « vie du plan »

Le dernier atelier organisé par Île-de-France Mobilités était consacré à la vie du Plan des mobilités en Île-de-France et à sa déclinaison dans les plans locaux de mobilité (PLM). L'objectif était d'échanger sur les dispositifs ayant vocation à assurer la bonne mise en œuvre du plan, sa mise à jour et la pertinence de son suivi, et en particulier :

- L'animation de la mise en œuvre du plan (instances, dispositifs),
- Le suivi des actions (indicateurs, dispositif),
- Les modalités d'élaboration et le contenu des PLM,
- Le dispositif d'accompagnement technique pour la déclinaison du plan dans les PLM.

L'atelier a réuni une quarantaine de participants, pour l'essentiel des représentants des Départements, de la Métropole du Grand Paris, des EPCI et de L'Institut Paris Region.

Dans un premier temps, les débats ont principalement porté sur le besoin exprimé par les collectivités d'un pilotage par Île-de-France Mobilités qui facilite le suivi de la mise en œuvre du plan (indicateurs), la mise en réseau des territoires et le partage d'expériences. Il a en particulier été mis en avant l'importance de favoriser des échanges réguliers entre territoires, par exemple sous la forme de webinaires dédiés à une thématique spécifique.

La seconde partie des échanges, consacrée aux PLM, a fait émerger deux types d'attentes de la part des collectivités :

- d'une part, le besoin d'un argumentaire et d'un document de communication à destination des élus pour les inciter à engager l'élaboration d'un PLM ;
- d'autre part, le besoin d'outils destinés à accompagner les collectivités dans l'élaboration de leur PLM : contenu obligatoire (volet socle), cahier des charges type, « kit de lancement », guides, accompagnement technique et financier, etc.

Les retours des collectivités reçus après l'atelier ont conforté ces premières observations et ont également souligné l'enjeu de mieux associer les territoires plus éloignés de Paris et du cœur de métropole, que ce soit en organisant des événements directement dans les territoires ou en proposant systématiquement un format de réunion à distance ou hybride.

L'ensemble des éléments partagés lors de cet atelier a contribué à la rédaction du chapitre « Mise en œuvre du plan », en particulier en ce qui concerne les PLM et le dispositif de suivi du plan.

### 3.2.5 Une dernière phase d'échanges sur les projets de fiches-actions

Les organismes conviés aux ateliers décrits ci-avant ont été invités à faire part de leurs ultimes remarques suite à ces ateliers.

L'ensemble des remarques partagées à l'oral et à l'écrit en amont, au cours de ces réunions et en aval ont été traitées par l'équipe en charge de l'élaboration du Plan des mobilités : elles ont été classées, archivées et des arbitrages ont été pris quant à leur prise en compte. La majorité des retours reçus ont consisté en des demandes ponctuelles de reformulations, de précisions ou de compléments. Par exemple, il a été précisé à de nombreuses reprises que la mise en œuvre des actions recommandées dépendait des enjeux locaux et du contexte spécifique de chaque territoire. Certaines remarques ont en parallèle conduit à ajouter des mesures, telles que celles portant sur les installations terminales embranchées ou sur la réduction des angles-morts pour les cars et les bus.

Certains retours reçus lors des ateliers ou par écrit relevaient soit de thématiques qui n'étaient pas directement couvertes par le Plan des mobilités (par exemple : demande d'inscription de projets relevant plutôt du cadre de la programmation financière qu'est le CPER) ou demandaient des réponses à des difficultés très conjoncturelles (par exemple : pénurie de conducteurs bus/métro de l'hiver 2022/2023). Il n'en a donc pas été tenu compte dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités.

Cette étape a ainsi permis de constater que les thématiques traitées et la structure du plan faisaient consensus auprès des acteurs consultés. Leurs remarques ont ainsi essentiellement permis de mieux adapter la rédaction fine des mesures aux différents contextes territoriaux.

### **3.3 Une restitution finale des objectifs et du plan d'action finalisé**

En parallèle de la concertation sur les orientations puis les fiches-actions, un processus de définition des objectifs de mobilité du plan s'est appuyé sur un travail approfondi de modélisation de l'évolution de la mobilité et de l'usage des différents modes, puis d'analyse de l'atteinte des objectifs environnementaux fixés par le mandat voté en mai 2022 (cf. chapitre 4 sur l'évaluation environnementale).

Pour achever la concertation amont en phase de rédaction du plan, plusieurs réunions de restitution se sont tenues à l'automne 2023, permettant à la fois la restitution finale du plan d'action, mais aussi des échanges sur la définition du scénario d'objectifs de mobilité du plan à partir des objectifs environnementaux.

Une réunion à destination des EPCI, des Départements et de l'Etat a ainsi permis de leur présenter une version stabilisée du plan d'action et les actions identifiées comme devant être prioritairement déclinées dans les plans locaux de mobilité.

Des présentations du projet de plan ont également été faites à l'automne 2023 à la commission transports et mobilités du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) ainsi qu'au Comité des partenaires de la mobilité, deux organismes régionaux qui regroupent notamment des représentants des organisations syndicales et patronales et des associations.

Enfin, le projet de plan a été présenté par deux fois aux administrateurs d'Île-de-France Mobilités, en octobre 2023 et en janvier 2024. L'ensemble des élus présents ont pu faire part de leurs remarques et questions dans ce cadre.

## 4 LES CONSULTATIONS DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale du Plan des mobilités a été réalisée en parallèle de la définition de ses objectifs et de l'élaboration de son plan d'action, ceci afin d'assurer une intégration continue des enjeux environnementaux dans les réflexions. L'évaluation a été réalisée avec l'assistance d'un bureau d'études spécialisé (I Care) et s'est accompagnée d'une concertation avec les acteurs référents de l'environnement au niveau régional.

### 4.1 Des échanges préalables avec l'autorité environnementale

Afin d'assurer la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux dans l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France, des échanges ont été initiés avec la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, chargée de rendre un avis joint au dossier d'enquête publique concernant l'évaluation environnementale du Plan des mobilités en Île-de-France.

Une première réunion informelle s'est ainsi tenue en janvier 2022, à l'initiative d'Île-de-France Mobilités, afin de présenter aux membres de la mission le calendrier prévisionnel de la démarche, les orientations retenues dans le mandat d'élaboration, y compris les objectifs environnementaux quantitatifs, et la méthodologie préétablie pour construire les objectifs de mobilité du plan dont doit découler la démonstration de l'atteinte des objectifs environnementaux.

Cet échange a permis de rappeler les fortes attentes de la MRAe quant aux sujets de la qualité de l'air, notamment dans un contexte d'évolution réglementaire et de la santé environnementale au sens large.

En conclusion de cette réunion, la MRAe a incité Île-de-France Mobilités à déposer une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale, suivant une procédure autorisée via l'article R. 122-19 du code de l'environnement, une fois l'état initial de l'environnement établi et de premières orientations définies. Une note méthodologique de l'élaboration du Plan des mobilités a ainsi été transmise à la MRAe début 2023. Cette démarche a permis de préciser les attentes et de présenter les premiers arbitrages méthodologiques retenus dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités et de son évaluation. Un avis de cadrage préalable émis en juin 2023 par la MRAe a ainsi permis d'orienter et de nourrir la finalisation du plan et de son évaluation environnementale.

Dans cet avis, la MRAe appelle globalement à ce que le Plan des mobilités enclenche tous les leviers d'action de son champ de compétences et qu'il soit suffisamment ambitieux pour inscrire les mobilités régionales dans la trajectoire des objectifs nationaux de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, ainsi que de lutte contre l'insécurité routière et contre les inégalités environnementales et territoriales de santé. La MRAe considère également que les réflexions sur les orientations du futur Plan des mobilités et son évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une consultation du public sur la base d'hypothèses explicites et de solutions de substitution et de scénarios différenciés. Elle affirme en outre que mettre l'utilisateur et ses attentes au cœur des préoccupations, organiser résolument l'intermodalité et inscrire l'ensemble du plan dans une optique d'absence d'artificialisation nette et de sobriété au service de la réduction des fractures environnementales, constitutives d'inégalités sociales, territoriales et de santé, devraient fonder le plan.

### 4.2 Un comité scientifique environnemental pour assurer la qualité de l'évaluation environnementale

En complément de ces échanges avec la MRAE et afin d'assurer la pertinence de l'évaluation environnementale et de vérifier sa complétude au regard des enjeux environnementaux qui s'appliquent à la région, Île-de-France Mobilités a mis en place un comité scientifique environnemental composé des principaux organismes d'échelle régionale spécialistes des thématiques environnementales couvertes par le Plan des mobilités. Les instances suivantes composaient ce comité :

- ADEME Île-de-France,
- Agence régionale de la biodiversité,
- Agence régionale de l'énergie et du climat,
- Airparif,
- Bruitparif,
- DRIEAT,
- Île-de-France Nature,
- L'Institut Paris Region,
- Observatoire régional de la santé,
- Région Île-de-France.

Ce comité environnemental avait pour vocation d'être le garant de la qualité scientifique de l'évaluation environnementale du plan, de sa proportionnalité aux enjeux environnementaux associés aux mobilités franciliennes et de la bonne mise en œuvre de la séquence « éviter, réduire, compenser » dans le cadre de l'élaboration du plan d'action.

Il s'est réuni à deux reprises, lors des moments charnières de l'évaluation environnementale stratégique (en mars 2023 puis en novembre 2023) afin de confronter les analyses aux avis d'experts concernés.

Le premier comité, qui a réuni douze participants, visait à présenter la hiérarchisation des enjeux environnementaux préétablie pour constituer un cadre d'analyse des incidences environnementales du plan d'action, afin de la confronter à l'expertise des différents organismes conviés. Au cours de cette réunion, il a notamment été suggéré de mettre particulièrement en avant l'enjeu de la santé et de porter attention aux polluants émergents (particules ultrafines en particulier) ainsi qu'à l'enjeu du ruissellement. Une attention à la multi-exposition aux nuisances environnementales et aux disparités sociales a également été préconisée.

En complément, des échanges plus approfondis ont eu lieu avec certains membres du comité scientifique environnemental :

- Airparif pour l'élaboration de scénarios puis la définition des objectifs de mobilité à partir d'une modélisation des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et sur la qualité de l'air,
- L'Institut Paris Region pour assurer une coordination avec l'évaluation environnementale du SDRIF-E,
- Bruitparif pour des éléments relatifs aux cartes stratégiques de bruit.

Le second comité, qui a réuni seize participants, avait pour objectif de présenter le cadrage préalable rendu par la MRAe, le travail de modélisation réalisé pour définir les objectifs de mobilité, le plan d'action, les résultats de la modélisation, l'analyse des incidences environnementales du plan d'action et la liste d'indicateurs de suivi pré-identifiés. Cette réunion a permis d'entendre les réserves ou questionnements des différents organismes quant aux hypothèses retenues pour la définition du scénario de mobilité et de conclure que l'atteinte des objectifs environnementaux nécessite d'actionner l'ensemble des leviers disponibles dans le cadre des politiques de mobilités. Elle a en outre permis d'enrichir la liste d'indicateurs et de nuancer certaines parties de l'analyse des incidences, en particulier sur le volet des actions en faveur de la biodiversité, dont l'impact peut être très différent, voire antagoniste, en fonction des espèces.







