



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 25 mai 2022

Délibération n° 20220525-071

ÉVALUATION DU PDUIF ET MISE EN RÉVISION EN VUE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE- FRANCE

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L. 3111-14 à L. 3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R. 3111-30 à D. 3111-36, ainsi que ses articles L.1214-1 à L.1214-38, R.1214-1 à R.1214-3 et R.1214-7 à R.1214-12 relatifs aux plans de mobilité ;
- VU** l'article 16 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités portant création des plans de mobilité, destinés à remplacer les plans de déplacements urbains, et revu leur contenu, et qui a rendu obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité pour les EPCI franciliens hors communautés de communes ;
- VU** les articles 103 à 141 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises ;
- VU** l'ordonnance n°2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicable aux documents d'urbanisme, qui a notamment modifié le rapport de compatibilité entre les plans locaux d'urbanisme et le plan de mobilité d'Île-de-France ;
- VU** la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du Conseil régional d'Île-de-France ayant approuvé le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
- VU** la délibération n° 2017/612 du 3 octobre 2017 ayant validé la feuille de route 2017-2020 du PDUIF ;
- VU** la délibération n° CR 2021-067 du 17 novembre 2021 du Conseil régional d'Île-de-France engageant la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et l'élaboration du SDRIF-E ;
- VU** le rapport n° 20220525-071 ;
- VU** l'avis favorable unanime de la commission de l'offre de transport du 17 mai 2022 ;

CONSIDÉRANT que le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014 avait pour horizon l'année 2020, dont Île-de-France Mobilités a engagé l'évaluation en 2019 conformément à l'obligation réglementaire de l'évaluer au bout de cinq ans et de décider, le cas échéant, de sa révision, se traduisant par l'élaboration d'un nouveau plan de mobilité d'Île-de-France, dénommé ci-après « plan des

mobilités en Île-de-France ».

Cette évaluation a mis en exergue la nécessité de revoir les objectifs de mobilité et le contenu des actions au regard des évolutions du contexte démographique et économique, technologique et réglementaire. En effet, le premier objectif du plan des mobilités en Île-de-France est d'assurer un 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 ;

CONSIDÉRANT que les enjeux environnementaux et de santé liés à la mobilité restent extrêmement prégnants en Île-de-France, qu'il s'agisse des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants, des nuisances sonores ou de la sécurité routière.

En effet, l'accélération du changement climatique, mise en exergue dans les travaux du GIEC, confirme l'urgence à agir dès maintenant pour réduire très fortement les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale conformément à l'Accord de Paris dans le cadre de la COP 21. Dans ce cadre, la France a pris sa part en déclinant les objectifs du Pacte vert européen dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui fixe notamment une réduction de 25 % des émissions du transport en 2030 par rapport à 2020 et un objectif « ZEN », zéro émission nette, de gaz à effet de serre à horizon 2050.

Par ailleurs, la qualité de l'air est un enjeu majeur en Île-de-France, les niveaux de concentrations de polluants étant encore bien souvent trop élevés et la part de la population soumise à des dépassements trop importante. A cet égard, l'Etat français a été condamné par la Cour de justice de l'Union européenne d'une part et par le Conseil d'Etat d'autre part, pour ne pas avoir pris les mesures adaptées pour ramener les concentrations de polluants en dessous des seuils réglementaires dans plusieurs agglomérations françaises, dont la Métropole du Grand Paris. En conséquence, l'Etat a décidé de mettre en révision le Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France.

Enfin, plus d'un million de Franciliens sont encore exposés à des niveaux de bruit routier dépassant les valeurs limites réglementaires en journée, et plus de 330 000 Franciliens la nuit. Par ailleurs, le bilan en termes de sécurité routière en Île-de-France reste mitigé, puisqu'on a dénombré 3 420 tués et plus de 49 000 blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre 2010 et 2020, la situation des usagers les plus vulnérables ne s'étant pas améliorée sur la décennie ;

CONSIDÉRANT que l'étalement urbain est encore trop important en Île-de-France même si les efforts déployés par la Région Île-de-France depuis 2016 pour renaturer et végétaliser le cadre de vie des Franciliens a permis de réduire l'artificialisation nette annuelle.

Par ailleurs, il existe un lien fort entre l'aménagement du territoire régional, l'organisation de la ville et de l'espace public d'une part, et les pratiques de mobilité d'autre part. Ainsi, la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France a été engagée avec l'élaboration d'un SDRIF-E plaçant les enjeux environnementaux au cœur du nouveau projet spatial régional, pour faire de l'Île-de-France une région ZEN (zéro émission nette), ZAN (zéro artificialisation nette) et circulaire (zéro ressource nette) ;

CONSIDÉRANT que les enjeux de mobilité sont particulièrement importants pour le développement économique et le rayonnement national et international de l'Île-de-France, région de plus de 12 millions d'habitants.

De plus, la mobilité constitue une préoccupation majeure des Franciliens, en ce qu'elle influe sur leur qualité de vie compte-tenu du temps passé à se déplacer quotidiennement, et constitue une part non négligeable de leur budget.

La mobilité est un droit pour tous, et le plan des mobilités doit viser à assurer ce droit dans tous les territoires de la région et pour tous les Franciliens y compris ceux qui sont en situation de mobilité réduite ou de handicap ;

CONSIDÉRANT que la crise sanitaire a modifié de façon durable les pratiques de mobilité, avec en particulier l'essor du télétravail ;

CONSIDÉRANT que l'évolution des technologies et l'innovation ont fait et feront émerger des nouvelles offres de mobilité privées ou publiques pour faire face aux enjeux précédemment cités ;

CONSIDÉRANT que la logistique est une activité indispensable à la vie économique de l'Île-de-France et à la satisfaction des besoins de consommation de ses habitants, mais que le transport de marchandises et les livraisons en ville, assurés à 90 % par la route, sont aussi sources d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution, de bruit et de congestion routière, et que, par conséquent, une circulation des marchandises décarbonée, fluide, et efficace doit être encouragée ;

CONSIDÉRANT les plans d'actions ambitieux mis en place par Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France pour développer les transports collectifs, le vélo et plus généralement les alternatives à la voiture utilisée individuellement, et pour inciter à l'utilisation des véhicules plus propres.

De leur côté, les collectivités locales ont également mis en œuvre des actions en faveur d'une mobilité plus durable, il s'agit d'en renforcer la dynamique et de mieux les coordonner pour accélérer le changement des pratiques de mobilité. Il s'agit également de tirer parti de l'opportunité fournie par l'évolution du schéma intercommunal : l'ensemble du territoire de l'Île-de-France est désormais couvert par des EPCI qui ont l'obligation ou la possibilité d'établir des plans locaux de mobilité qui viennent préciser le plan des mobilités en Île-de-France à l'échelle locale ;

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : prend acte de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 ;

ARTICLE 2 : décide la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France 2030, selon les éléments de cadrage présentés en annexe.

ARTICLE 3 : Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités.

La Présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PECRESSE

Orientations pour l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France

Annexe à la délibération

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

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.

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, la situation s'est certes améliorée mais pas encore suffisamment. Il en est de même pour les objectifs de sécurité routière.

2 Avec le plan des mobilités en Île-de-France s'élabore un nouveau cadre pour les politiques de mobilité franciliennes à l'horizon 2030

Elaboré au début des années 2010, approuvé en 2014, le PDUIF 2010-2020 doit désormais faire l'objet d'une révision.

En premier lieu, cette révision est indispensable compte tenu de la forme même du PDUIF car plusieurs actions qui y étaient inscrites avaient explicitement pour horizon l'année 2020 et ont été mises en œuvre. Elles doivent donc être renouvelées.

Par ailleurs, le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014.

- Sur le plan institutionnel, la réforme territoriale a transformé le paysage des collectivités locales franciliennes. Plusieurs lois ont modifié les compétences en matière de mobilité pendant la décennie 2010. La loi d'orientation des mobilités a notamment rendu obligatoire l'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) par les EPCI franciliens (hors communautés de communes), PLM qui ont pour objectif de décliner localement le PDUIF, établi à l'échelle régionale.
- De nouvelles solutions de mobilité ont émergé au fil des évolutions technologiques conduisant à un élargissement de la palette des services disponibles.

- Les enjeux en matière d'environnement et de santé sont encore plus prégnants qu'ils ne l'étaient au début de la décennie 2010. L'urgence climatique qui a conduit à l'Accord de Paris en 2015 doit désormais se décliner dans la recherche d'une mobilité « zéro émission nette ».
- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité induisant des évolutions dont certaines seront pérennes.

Enfin, le PDUIF est au cœur des planifications portant sur l'aménagement et l'environnement en Île-de-France. Il doit ainsi être compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et cohérent avec le Plan de protection de l'atmosphère (PPA). La mise en révision du SDRIF en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental (SDRIF-E) a été décidée par la Région Île-de-France le 17 novembre 2021. L'Etat a également décidé, en mars 2022, la mise en révision du PPA.

La révision du PDUIF est donc indispensable pour adapter ses ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France. La loi d'orientation des mobilités ayant changé la dénomination des Plans de déplacements urbains, **la mise en révision du PDUIF conduira à l'élaboration du futur Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030.**

En s'appuyant sur les enseignements de l'évaluation du PDUIF qui constitue également un diagnostic de la situation actuelle, **le présent document fixe les grandes orientations qui guideront l'élaboration du futur plan des mobilités en Île-de-France.** Il ne s'agit pas d'une vision exhaustive des mesures qui y seront inscrites, qui découleront de la concertation politique et technique qui va être mise en œuvre dans ce cadre.

3 Le plan des mobilités en Île-de-France fixera des objectifs à la hauteur des enjeux des politiques de mobilité en Île-de-France

3.1 Etablir une vision prospective des besoins de mobilité à l'horizon 2030

Pour préciser les objectifs du futur plan des mobilités en Île-de-France, il sera d'abord nécessaire d'établir une vision prospective partagée de l'évolution des besoins de mobilité à l'échelle régionale et au niveau territorial à l'horizon 2030. Cette prospective tiendra compte :

- des évolutions structurelles de la mobilité suite à la crise sanitaire, notamment pour la mobilité liée au travail,
- de l'évolution démographique de l'Île-de-France marquée à la fois par une croissance prévisionnelle d'environ 50 000 habitants par an mais également par le vieillissement de sa population,
- du projet spatial régional qui sera porté par le SDRIF-E.

Cette prospective portera sur les déplacements des Franciliens, déclinée à une échelle territorialisée, mais aussi des visiteurs (en particulier, dans la dynamique post Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024). Une analyse prospective des déplacements des marchandises sera également menée.

3.2 Proposer des actions qui permettent de répondre à ces besoins de mobilité

Les actions du plan des mobilités en Île-de-France seront définies pour mieux répondre aux besoins de mobilité de tous les Franciliens et à leur évolution dans la décennie à venir. Plusieurs enjeux sont d'ores et déjà identifiés.

Les solutions de mobilité doivent en premier lieu être adaptées aux contextes territoriaux et tenir compte des opportunités et des contraintes propres à chaque territoire francilien. Ces solutions devront être économes en énergie et peu émissives afin de favoriser une mobilité plus durable.

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur le projet d'aménagement régional polycentrique porté par le futur SDRIF-E, qui vise un rééquilibrage habitat/emploi conduisant à une réduction des distances domicile – travail. Le développement du télétravail est aussi un levier pour réduire les besoins de déplacements.

Il s'agira également d'influer sur les besoins de déplacements par des politiques locales d'aménagement urbain plus favorables à l'usage des modes alternatifs à la voiture utilisée individuellement.

Le plan des mobilités en Île-de-France contribuera également au renforcement de la cohésion sociale en garantissant le droit à la mobilité pour tous, en portant une attention particulière aux personnes socialement fragiles, aux personnes à mobilité réduite, et aux habitants des territoires peu denses. De manière plus générale, il devra favoriser l'accès des Franciliens à l'ensemble de l'offre et des services de mobilité.

Enfin, garantir une mobilité plus durable passera nécessairement par une accélération massive de la transition énergétique des parcs de véhicules.

3.3 Placer les enjeux environnementaux au cœur du plan des mobilités en Île-de-France

3.3.1 Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements

Durant la période 2010 – 2020, les émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements en Île-de-France ont diminué de 13 % alors que l'objectif fixé par le PDUIF était de 20%.

Pour la décennie à venir, le plan des mobilités en Île-de-France devra respecter l'objectif de la 2^{ème} Stratégie nationale bas carbone adoptée en avril 2020. Il s'agira ainsi d'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 : ainsi la référence considérée sera l'année 2019).

3.3.2 Réduire les émissions de polluants atmosphériques

Parmi les polluants réglementés pour lesquels le code de l'environnement fixe des valeurs limites et des objectifs de qualité à respecter, les transports sont fortement contributeurs pour les émissions de dioxyde d'azote et de particules (PM 2,5 et PM 10). Au cours de la décennie 2010, les émissions de ces polluants ont été réduites mais pas suffisamment.

Le plan des mobilités en Île-de-France devra quantifier les objectifs de réduction, entre 2020 et 2030, des émissions de ces polluants, qui seront nécessaires pour atteindre les seuils réglementaires, à proportion de la responsabilité des déplacements qui rentrent dans le champ du plan (hors transport aérien notamment).

3.3.3 Fixer des objectifs quantifiés d'évolution de la mobilité permettant d'atteindre les objectifs environnementaux

Le plan des mobilités en Île-de-France prendra la mesure des changements à instaurer pour atteindre ces objectifs environnementaux. Des modélisations conjointes déplacements / émissions seront réalisées pour identifier les scénarios qui permettraient d'atteindre les réductions nécessaires en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants à l'horizon 2030. Sur cette base, il sera ainsi possible de fixer des objectifs quantifiés pour le futur plan (par exemple, en termes d'évolution de l'usage des modes de déplacements).

3.4 Tendre vers une vision zéro en termes de sécurité routière

Le plan des mobilités en Île-de-France s'inscrit dans la perspective « Vision zéro » décès et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050 adoptée par la commission européenne en 2018. L'objectif du plan sera ainsi une réduction de moitié des tués et blessés graves entre

les périodes 2015-2019 et 2025 -2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France. Il portera une attention particulière aux usagers les plus vulnérables, piétons, cyclistes et deux-roues motorisés.

4 Le plan des mobilités en Île-de-France donnera des orientations thématiques déclinées en tenant compte de la diversité des territoires d'Île-de-France

Le plan des mobilités en Île-de-France concerne l'ensemble de la région Île-de-France et doit ainsi s'adresser à l'ensemble de ses territoires : cœur de la région où la densité est très forte, pôles de grande couronne, territoires périurbains ou ruraux. La prise en compte de cette variété de contextes et d'enjeux sera au cœur de l'élaboration du plan d'actions. Cette approche par territoire s'appuiera sur les échanges avec les collectivités franciliennes.

Toutefois, au-delà du prisme territorial, qui est indispensable, les travaux de préparation du plan des mobilités en Île-de-France s'appuieront sur une approche thématique en phase avec les responsabilités en termes de maîtrise d'ouvrage ou de financement des actions.

4.1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

L'amélioration des transports collectifs a concentré l'essentiel de l'action publique en matière de mobilité durant la décennie 2010. Elle s'est appuyée sur une vaste palette de mesures dont l'ambition a été renforcée pendant la deuxième partie de la décennie, et qui ont changé profondément le réseau de transports collectifs. **La fréquentation a connu une très forte croissance jusqu'à la crise sanitaire, démontrant ainsi l'utilité des actions réalisées, et cela sur tous les territoires franciliens.**

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera en premier lieu sur la dynamique des actions majeures déjà engagées pour l'amélioration et le développement des transports collectifs : développement de l'offre notamment par l'achèvement des grands projets d'infrastructures, amélioration de l'intermodalité et de la qualité de service, programmes de renouvellement des matériels roulants, modernisation de la billettique. Des actions nouvelles ou renouvelées seront également à mettre en œuvre.

Un des enjeux majeurs de la décennie 2020 sera **la réussite de la mise en service du Grand Paris Express** : il conviendra qu'Île-de-France Mobilités dispose des ressources financières permettant de mettre en œuvre l'offre de service attendue en adéquation avec les investissements massifs que représente ce programme et de réussir son intégration dans le réseau de transports collectifs et plus généralement dans le système de mobilité francilien afin d'en tirer le meilleur parti.

Une vision prospective des grands principes de l'évolution de l'offre de transports collectifs sera établie, notamment en accompagnement du développement urbain, démographique et économique de l'Île-de-France en lien avec le projet spatial régional du SDRIF-E. Il s'agira d'identifier les situations de surcharge et les carences de desserte et de proposer des solutions pour y répondre.

La poursuite du renouveau du mode bus passera par la définition **d'un produit Bus Express et d'un schéma de développement de ces Bus Express**, en particulier pour tirer parti du Grand Paris Express et desservir les pôles d'emploi de grande couronne bénéficiant de la mise en place de voies réservées et de pôles d'échanges multimodaux sur le réseau autoroutier ou structurant. La poursuite du renouveau du bus devra également passer par **une action volontariste d'amélioration des conditions de circulation des bus** : meilleur partage de la voirie en ville, accélération des projets de T Zen et de TCSP, mise en œuvre d'aménagements de voirie pour résoudre les points durs de circulation des bus.

Il conviendra également **de s'appuyer sur les innovations technologiques** en matière d'exploitation des bus et des routes pour faire évoluer le modèle de desserte par les modes de transports collectifs routiers en particulier pour le développement du transport à la demande.

4.2 Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo de la fin de la décennie 2010

Le développement de l'usage du vélo passe par la mise en œuvre d'une politique globale en sa faveur qui, en Île-de-France, repose sur de nombreux acteurs. Au cours de la décennie 2010, l'ensemble des mesures réalisées a conduit à un doublement de l'usage du vélo. Il reste toutefois encore trop ciblé : les déplacements à vélo sont réalisés surtout par des hommes, cadres ou étudiants, et dans les secteurs les plus denses de l'Île-de-France. **La généralisation de l'usage du vélo sera donc un des enjeux majeurs du plan des mobilités en Île-de-France.**

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera en premier lieu sur une politique d'aménagements en faveur du vélo : réussite du projet RER V, soutien à la réalisation d'aménagements locaux dans le cadre de plans vélo cohérents.

Le stationnement auprès des gares fait l'objet d'une politique d'ores et déjà identifiée, avec le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations établi par Île-de-France Mobilités. A contrario, le développement du stationnement sur l'espace public et, encore plus dans les logements, reste problématique. Il conviendra, par exemple, de tirer parti de l'obligation de suppression des places de stationnement voiture aux abords des carrefours pour accélérer le développement du stationnement vélo.

Le développement des services vélo et la sensibilisation des publics qui utilisent actuellement peu le vélo seront également au cœur des travaux d'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France.

4.3 Développer des plans en faveur de la marche à l'échelle des territoires

Peu de mesures spécifiques à l'amélioration des conditions de déplacements du piéton ont été mises en œuvre au cours de la décennie 2010. **Pourtant la marche est le premier mode de déplacement des Franciliens. Son usage a été conforté pendant la crise sanitaire : les actifs en télétravail l'ont adopté pour leur mobilité du quotidien venant s'ajouter à ses adeptes traditionnels, enfants et personnes âgées.**

Il s'agira, au cours de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France, **d'apprécier avec les collectivités locales franciliennes comment l'élaboration de plans en faveur de la marche (et de l'accessibilité de la voirie) pourrait être favorisée**, notamment dans le cadre des plans locaux de mobilité obligatoires. L'objectif sera de promouvoir une approche planifiée et hiérarchisée qui englobe diagnostic de la marchabilité et de la qualité de l'espace public, identification d'actions dont certaines pourraient être mises en œuvre à titre d'expérimentation, prise en compte de la problématique des engins de déplacements personnels motorisés pour en réguler l'impact sur l'espace public...

Les dispositions qui pourraient être inscrites dans les plans locaux d'urbanisme pour améliorer la marchabilité des territoires et les synergies avec les actions en faveur de l'accessibilité de la voirie seront également approfondies.

4.4 Mieux partager la voirie urbaine

En milieu urbain, la voirie est le support de la majeure partie des déplacements (hors transports collectifs ferrés). Or, ces mobilités se sont largement diversifiées au cours de la décennie écoulée. Voitures, poids lourds, véhicules utilitaires, deux-roues motorisés, véhicules en stationnement, taxis, VTC, bus, tramways, vélo, engins de déplacements personnels partagent une chaussée qui a eu tendance à se réduire car l'espace public accueille également des trottoirs pour les piétons, des plantations, des terrasses de café ...

L'enjeu du partage de la voirie sera majeur pour la prochaine décennie pour limiter les conflits entre modes, assurer la sécurité de l'ensemble des usages et les prioriser en tenant compte de la nature des voies et des tissus urbains.

Des recommandations pour hiérarchiser les usages, déclinées par territoire et par type de voie, seront établies dans le cadre d'une concertation qui sera menée en particulier

avec les départements et les EPCI. Ces recommandations devront notamment proposer une vision évolutive sur la décennie pour tenir compte du bouleversement que représentera le Grand Paris Express qui engendrera un report modal progressif au fur et à mesure de la mise en service de ses différents tronçons.

Ces recommandations porteront notamment sur les enjeux liés à la pacification de la voirie urbaine locale, aux conditions de circulation des lignes de bus structurantes, aux aménagements du RER V, et aux règles d'usage pour les engins de déplacements personnels.

4.5 Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

Dans les transports collectifs, l'accessibilité s'est fortement améliorée au cours des dernières années pour les handicaps visuels et auditifs qui ont bénéficié des renouvellements massifs des matériels roulants et d'équipements en gares et stations. Pour les usagers en fauteuil roulant, le programme du schéma directeur d'accessibilité est bien avancé mais pas encore achevé. Les services spécifiques se sont également développés (services en gares, service Pour Aider à la Mobilité (PAM), transport scolaire adapté).

En revanche, le niveau d'accessibilité de la voirie reste disparate, son accessibilité étant principalement améliorée à l'occasion des travaux de voirie réalisés pour d'autres motifs.

Le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur les mesures déjà engagées concernant les transports collectifs dans l'objectif notamment d'un achèvement au plus vite des mesures inscrites au Sd'Ap. Il conviendra également d'améliorer l'accessibilité du métro.

Une réflexion sera à mener avec les collectivités locales pour accélérer la mise en accessibilité de la voirie afin de viser une accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements. A cet égard, l'obligation de collecte des données d'accessibilité autour des points d'arrêts prioritaires (en 2022 pour les communes accueillant une gare inscrite au SDA, en 2023 pour celles concernées seulement par des lignes de bus prioritaires) de transports collectifs va constituer une opportunité pour prioriser la mise en accessibilité de la voirie. 57 % de la voirie urbaine est en effet située à moins de 200 m d'un point d'arrêt prioritaire et donc concernée par cette obligation.

4.6 Mieux adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Le stationnement doit faire l'objet d'une politique globale portant sur le stationnement public sur ou hors voirie et sur le stationnement dans les espaces privés via les normes inscrites dans les documents d'urbanisme. Par ailleurs, la politique de stationnement doit également être cohérente avec l'ensemble des politiques de mobilité et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs : les conditions de stationnement constituent en effet un des critères majeurs influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés.

Concernant le stationnement public, la réforme du stationnement payant a conduit à une hausse marquée des tarifs du stationnement sur voirie, notamment dans Paris et les communes limitrophes de Paris qui s'est, toutefois, accompagnée d'une amélioration du taux de rotation. En revanche, de nombreuses communes bien desservies par les transports collectifs n'ont toujours pas instauré de stationnement payant sur voirie.

Il s'agira ainsi dans le cadre d'une concertation avec les collectivités locales de fixer les principes des politiques de stationnement public en tenant compte de la manière dont la réforme du stationnement sur voirie a été mise en œuvre d'une part et d'une meilleure articulation avec la qualité de la desserte en transports collectifs d'autre part, en particulier pour les communes concernées par le Grand Paris Express. Il s'agira également d'intégrer des recommandations pour le stationnement des deux-roues motorisés.

Concernant le stationnement dans les espaces privés, une révision des normes de stationnement à inscrire dans les PLU(i) sera proposée. Elle concernera en particulier les

prescriptions concernant les bureaux dans les secteurs desservis par des gares avec un niveau d'offre limitée, normes qui se sont avérées mal adaptées. Elle comportera également des recommandations pour les logements.

4.7 Favoriser la transition énergétique des parcs de voitures, de véhicules utilitaires et de poids lourds.

Les progrès technologiques des véhicules ont contribué à la majeure partie de la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au cours de la décennie 2010. **Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules est ainsi la mesure la plus efficace à brève échéance pour réduire l'empreinte carbone des déplacements.**

Il est nécessaire de massifier l'action publique en la matière. Aujourd'hui, le déploiement de bornes de charge sur l'espace public se fait de façon très locale, sans coordination entre les multiples intervenants privés ou publics (syndicats mixtes), et il se fait très lentement dans les espaces privés (habitat collectif notamment). Le plan des mobilités en Île-de-France portera une stratégie à l'échelle régionale pour le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques et d'avitaillement GNV dans l'optique d'une meilleure coordination de l'offre notamment en termes de localisation.

4.8 Rendre le réseau magistral et le réseau routier d'intérêt régional plus multimodaux, plus fiables et plus innovants

Au cours de la décennie 2010, la voirie a surtout fait l'objet d'opérations ponctuelles (aménagement routiers, mesures d'exploitations). Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité.

Le plan des mobilités en Île-de-France intégrera les projets d'investissement en cours pour une route plus fluide.

Il portera une vision globale des mesures à prendre pour une utilisation plus multimodale et plus efficiente en soutenant l'usage du réseau magistral et du réseau d'intérêt régional par les bus et les véhicules utilisés en covoiturage. Le développement de voies réservées pour les bus et le covoiturage en lien avec des pôles d'échange multimodaux sera ainsi au cœur des mesures concernant le réseau routier. A cet égard, le plan des mobilités en Île-de-France s'appuiera sur le nouveau schéma directeur des voies réservées en cours d'élaboration et sur le schéma de développement de bus Express évoqué plus haut. La question de l'usage des voies olympiques pérennes sera également approfondie.

L'entretien de la voirie et la qualité de service sont également devenus une source de préoccupation majeure, posant la question de leur financement.

La sécurité routière doit continuer à s'améliorer dans l'objectif de tendre vers la vision zéro décès et blessés graves sur les routes franciliennes. Le partage et la pacification de la voirie déjà évoqués constituent, en milieu urbain, une des mesures pour y parvenir. D'autres actions doivent être entreprises pour prévenir les accidents en continuant à améliorer la sécurité des infrastructures routières. L'évaluation des aménagements réalisés sera cruciale pour continuer à progresser en matière de sécurité routière.

Enfin, le plan des mobilités en Île-de-France comprendra également des mesures en faveur d'une route plus respectueuse de l'environnement en particulier sur le réseau routier d'intérêt régional, visant à améliorer l'intégration paysagère des infrastructures et leur contribution à la réduction des phénomènes d'ilots de chaleur, ainsi qu'à réduire leur impact sur les nuisances sonores, sur la consommation de matériaux et sur les continuités écologiques.

Par ailleurs, si l'objectif de véhicules complètement autonomes ne peut être envisagé qu'à long terme compte tenu de la maturité des technologies, le développement de l'automatisation des véhicules est quant à lui déjà engagé. Il s'agira d'apprécier les mesures concernant

l'infrastructure routière qu'il conviendrait de mettre en œuvre pour accompagner ce développement.

4.9 Faciliter l'accès des Franciliens aux services de mobilité

La décennie 2010 a vu l'essor de multiples offres et services de mobilité publics et privés. Or la mobilité doit être pensée comme un tout, indépendamment des modes ou des opérateurs : c'est le concept de mobilité servicielle ou « Mobility as a service » (MaaS). Rassembler l'information permet d'éclairer l'utilisateur sur les solutions de mobilité disponibles. A cet égard, les données des services publics de mobilité doivent désormais être accessibles et réutilisables par des tiers.

L'utilisation des outils MaaS développés par Île-de-France Mobilités (Plateforme régionale d'information pour la mobilité (PRIM) et Système d'information et de services pour la billettique (SI Services)) s'appuie sur des contrats passés par Île-de-France Mobilités avec les différents opérateurs de mobilité (transports collectifs, autopartage, covoiturage, services numériques de mobilité).

L'objectif pour le plan des mobilités en Île-de-France sera de faciliter l'accès des Franciliens à des services de mobilité apportant une réponse aux besoins de déplacements adaptée aux contextes territoriaux et aux contraintes personnelles.

Le soutien public en termes d'organisation des services de mobilité à proprement parler sera également un axe de travail au cours de l'élaboration du futur plan.

4.10 Renforcer le management de la mobilité par les employeurs

Pour la décennie 2010, le bilan de la prise en compte, par les employeurs, des enjeux de mobilité des salariés franciliens est contrasté. Le déploiement des Plans de mobilité employeur n'a concerné qu'un salarié francilien sur dix. Toutefois, la mobilité liée au travail reste un enjeu majeur : il s'agit des déplacements les plus longs et ils restent fortement concentrés en termes de périodes horaires ou de destinations.

En Île-de-France, les enjeux du management de la mobilité dépendent du contexte urbain. Dans les secteurs les plus denses, l'objectif principal est de parvenir à mieux lisser les périodes de pointe en tirant parti de l'essor du télétravail (notamment entre les jours de la semaine). Dans les secteurs moins denses, l'objectif est également d'inciter à des modes d'organisation du travail et des déplacements en lien avec le travail qui permettent de diminuer le recours à la voiture utilisée individuellement.

Il conviendra d'apprécier le soutien à mettre en place pour que ces objectifs soient bien pris en compte dans le cadre des négociations annuelles obligatoires entre employeurs et représentants des salariés. La mobilité fait en effet partie des thématiques obligatoires des NAO depuis la loi d'orientation des mobilités.

Une autre piste de travail passe par l'instauration d'un meilleur dialogue entre employeurs et collectivités, qui pourrait être facilité par l'action de conseillers en mobilité dans les territoires.

4.11 Repenser l'organisation du transport de marchandises

Les flux de marchandises se sont amplifiés en Île-de-France et continueront sans doute à croître sous l'effet des nombreux chantiers notamment (Grand Paris Express, projets d'aménagement urbain, projets pour les Jeux Olympiques et Paralympiques) et de la croissance du e-commerce.

Réalisés essentiellement en poids lourds et en véhicules utilitaires, ils prennent une place de plus en plus importante dans l'usage des réseaux routiers. Une organisation repensée des chaînes logistiques est nécessaire pour réduire les distances parcourues. Favoriser les modes peu émissifs est également indispensable, c'est notamment envisageable pour le mode fluvial qui dispose de fortes réserves de capacité en Île-de-France.

A ces enjeux, s'ajoute celui de la transition énergétique des véhicules, notamment dans le cadre des mesures prévues par la ZFE.

Toutefois, le transport de marchandises repose essentiellement sur l'initiative privée. Il conviendra de poursuivre et de conforter les mesures qui relèvent de l'action publique.

La disponibilité de foncier pour la logistique en zones très denses mais également à une distance intermédiaire du cœur de l'Île-de-France est un des axes d'actions qui devra être approfondi notamment en lien avec le SDRIF-E.

Une meilleure organisation des livraisons intégrant les enjeux du partage de l'espace public sera également à promouvoir.

De manière générale, mieux comprendre l'organisation des chaînes logistiques dans leur intégralité de l'amont à l'aval pour mieux cibler l'action sera essentiel pour accompagner les acteurs de la logistique.

5 La gouvernance du plan des mobilités en Île-de-France soutiendra la dynamique collective d'action

Le plan des mobilités en Île-de-France diffère des plans de mobilité établis en dehors de l'Île-de-France.

- Son champ d'application porte sur une région associant territoires urbanisés et ruraux et non sur une agglomération.
- Les enjeux en matière de mobilité de l'Île-de-France, métropole de plus de 12 millions d'habitants au rayonnement international, sont encore plus prégnants qu'ailleurs.
- Enfin, et peut-être surtout, le plan des mobilités en Île-de-France, élaboré par Île-de-France Mobilités, est approuvé par la Région Île-de-France mais sa mise en œuvre repose sur l'ensemble des acteurs de la mobilité, notamment les collectivités locales (départements, EPCI, communes), les opérateurs de transports, les gestionnaires d'infrastructures, et les employeurs.

Le plan des mobilités en Île-de-France a ainsi pour rôle de fixer le cadre des politiques de mobilité en Île-de-France en termes d'objectifs à atteindre et d'encourager la cohérence entre les actions menées par les différents acteurs.

5.1 Le plan des mobilités en Île-de-France au cœur des planifications en matière d'aménagement, d'environnement et de mobilité

Le cadre réglementaire vise à assurer cette cohérence. Le plan des mobilités en Île-de-France doit être compatible avec le SDRIF-E ; par ailleurs, les SCoT et les plans locaux d'urbanisme (en l'absence de SCoT) doivent être compatibles avec le plan des mobilités en Île-de-France. De même les décisions relevant du pouvoir de police des maires en matière de déplacements doivent être compatibles avec le plan des mobilités en Île-de-France.

5.2 Le rôle clé des Plans locaux de mobilité

Par ailleurs, le code des transports prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional soit décliné dans des Plans locaux de mobilité (PLM) établis par les EPCI. L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2021 pour tous les EPCI hors communautés de communes.

A cet égard, l'association étroite des EPCI à l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France sera essentielle, leur nombre et le fait qu'ils couvrent tout le territoire francilien la facilitera. Au-delà de la définition des actions à mettre en œuvre, **il s'agira d'identifier comment tirer parti au mieux de l'obligation d'établir des PLM pour en faire des plans plus concrets et plus engageants.** La définition d'un contenu type ainsi que la possibilité de

mettre en place un mode de contractualisation pour certaines actions clés (acteurs régionaux, départementaux, EPCI, communes) qui engagerait les différents acteurs concernés seront envisagées. L'importance de la priorisation des plans d'action des PLM est également un enjeu au regard des contraintes financières.

5.3 Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu

Contrairement aux planifications concernant l'aménagement (qui ont par exemple pour rôle de sauvegarder des espaces naturels sur le temps long), hormis pour les actions portant sur la création d'infrastructures, il n'est pas possible de planifier l'ensemble des actions concernant la mobilité à un horizon de dix ans. L'évolution des solutions de mobilité et des attentes est bien trop rapide.

Pour autant, il est essentiel de veiller à la cohérence des politiques de mobilité, les actions menées sur un territoire pouvant entraîner des répercussions dans l'ensemble de la région.

Il est également nécessaire de pouvoir apprécier année après année l'avancement des actions dans le cadre d'une évaluation en continu de leur mise en œuvre mais également de leurs impacts. Il faut pouvoir prendre acte de la mise au point de nouvelles actions au fil du temps.

Ainsi, la gouvernance qui sera mise en place pour le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du plan des mobilités en Île-de-France aura pour objectif d'en faire une démarche en continu tout autant qu'une planification stratégique.

5.4 Des outils d'animation à pérenniser

Le dispositif d'animation mis en œuvre par Île-de-France Mobilités pour faciliter la mise en œuvre des actions du PDUIF, Assises annuelles de la mobilité, Trophées de la mobilité, site internet a été apprécié par les acteurs de la mobilité en Île-de-France.

Ce dispositif sera reconduit selon des modalités qui pourront être renouvelées en fonction des attentes et des besoins des partenaires de la mobilité en Île-de-France.