Région îledeFrance

Conseil régional

Rapport pour le conseil régional
SEPTEMBRE 2025

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE 2030 (PDMIF)

Sommaire

EXPOSÉ DES MOTIFS....3
ANNEXES AU RAPPORT....6
Annexe 1 - Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale....7
Annexe 2 - Mémoire en réponse à l'avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale....57
Annexe 3 - Contributions des personnes publiques associées et réponses du maître d'ouvrage....85
Annexe 4 - Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique....421
Annexe 5 - Rapport de la commission d'enquête....1462
Annexe 6 - Avis du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris....1760
Annexe 7 - Courrier de saisine du préfet de police de Paris....1782
PROJET DE DÉLIBÉRATION....1784
ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION....1787
Plan des mobilités en Île-de-France 2030....1788
Plan des mobilités en Île-de-France 2030 - Annexe accessibilité....2197
Plan des mobilités en Île-de-France 2030 - Rapport environnemental....2222

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent rapport a pour objet l'adoption du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF). Le PDMIF est de nouveau présenté au conseil régional après la tenue de la procédure de concertation, telle que définie par les codes des transports et de l'environnement.

1. Cadre juridique du PDMIF

Pour rappel, le contenu et les objectifs du plan des mobilités, instauré par l'article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 sous le terme de « plan de déplacements urbains », ont été profondément remaniés par loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. L'article L.1214-9 du code des transports dispose ainsi qu'un plan de mobilité couvre l'ensemble du territoire de la région Île-de-France, et que son établissement y est obligatoire.

Comme le prévoit le code des transports, le projet de PDMIF présenté, élaboré par Île-de-France Mobilités et arrêté en mars 2024 par le conseil régional, est compatible avec le SDRIF-E approuvé par décret du 10 juin 2025, et avec le projet de SRCAE mis en révision à l'été 2022. Le PDMIF est également cohérent avec le PPA sur la période 2022-2030, arrêté en janvier 2025, afin de contribuer notamment à l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire de la Région. Le Plan des mobilités en Île-de-France aujourd'hui soumis à l'approbation du conseil régional se place ainsi au cœur du système de planification.

2. Le PDMIF porte l'ambition d'une mobilité décarbonée et vertueuse pour l'Île-de-France et les Franciliens

Le PDMIF s'inscrit pleinement dans la révolution des transports, et s'appuie sur la livraison de nouvelles infrastructures, tout en confortant l'existant, de manière à concrétiser et approfondir la logique polycentrique de la région Île-de-France définie par le SDRIF-E.

Le PDMIF porte ainsi des ambitions fortes et très concrètes en termes de mobilités au quotidien pour notre Région, notamment :

- Elever la part de voitures électriques sur nos routes à 20% d'ici 2030 ;
- Abaisser de 15% la part des déplacements en véhicules motorisés sur la période 2019-2030 ;
- Augmenter de 15% la fréquentation des transports en commun sur la période 2023-2030 ;
- Multiplier par trois le nombre des déplacements effectués à vélo sur la période 2019-2030, sans impact sur la mobilité piétonne ;
- Encourager le covoiturage dans les territoires peu denses, ou faiblement desservis par les transports collectifs, en lui accordant des bénéfices en termes financiers, de circulation et de stationnement.

Trois grands objectifs environnementaux et sanitaires sont par ailleurs fixés pour 2030 :

- Atteindre une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport entre 2019 et 2030 ;
- Réduire les émissions de polluants atmosphériques issues du transport (dioxyde d'azote, particules PM2,5 et PM10) afin de respecter les valeurs limites réglementaires sur l'ensemble de la région Île-de-France à horizon 2030 ;
- Tendre vers une « vision zéro » en termes de sécurité routière à horizon 2050 en réduisant de moitié les tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029.

Pour ce faire, le PDMIF est structuré en 14 axes, qui se déclinent en 46 actions. Il est complété par

une annexe accessibilité et un rapport environnemental.

3. Le PDMIF a été coconstruit avec une multitude de parties prenantes

Pour rappel, Île-de-France Mobilités a organisé l'élaboration du plan en deux grandes phases, axées sur une démarche fédérative rassemblant l'ensemble des acteurs et décideurs des transports franciliens.

La première phase, qui a permis de préciser les éléments de diagnostic issus de l'évaluation du PDUIF, s'est déroulée d'octobre 2022 à avril 2023. Elle a permis l'identification de grands enjeux déclinés au sein du PDMIF en un certain nombre d'actions.

Une large concertation a par ailleurs été menée d'octobre 2022 à juillet 2023 afin de permettre l'appropriation du document par le plus grand nombre d'acteurs concernés ; elle a mobilisé de nombreuses parties prenantes de la mobilité francilienne avec l'organisation d'ateliers thématiques et d'entretiens territoriaux. En outre, près de trois cents collectivités locales, une trentaine d'acteurs économiques et associatifs, ainsi que les principaux opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures ont répondu à un questionnaire via internet. Cette phase de concertation s'est achevée par un séminaire à destination des élus franciliens le 13 juin 2023. Une présentation dans le cadre de la commission transports et mobilités du conseil régional a également été faite par Île-de-France Mobilités le 8 novembre 2023.

La seconde phase de concertation, organisée de mai à octobre 2023, a par ailleurs permis de partager les nouveaux objectifs pour le PDMIF. Organisée en associant l'ensemble des acteurs concernés par la démarche d'élaboration du PDMIF, cette phase a permis d'élaborer le détail des fiches actions du projet de PDMIF 2030, dans le cadre d'une démarche largement coconstruite.

Le pilotage de l'élaboration du PDMIF a été assuré par Île-de-France Mobilités. La Région, les conseils départementaux, la ville de Paris, l'Etat, la métropole du Grand Paris, les intercommunalités, l'Institut Paris Région, et l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) ont été étroitement associés à cette démarche, notamment à travers la constitution d'un comité technique et l'organisation d'ateliers de travail animés par Île-de-France Mobilités.

4. Le PDMIF, une fois arrêté par le conseil régional en mars 2024, a été largement concerté

Outre l'effort de co-construction du document, Île-de-France Mobilités et la Région ont choisi de concerter très largement les différentes parties prenantes une fois le plan arrêté. Ce sont en effet près de 1 500 personnes publiques associées – dont toutes les communes, tous les EPCI et tous les conseils départementaux d'Île-de-France – qui ont été saisies pour avis sur le projet. Un effort colossal lorsque l'on sait que le code de l'urbanisme ne prévoit la saisine que d'environ 80 personnes publiques associées sur le projet de SDRIF-E arrêté.

En outre, l'organisation d'une grande enquête publique au mois de mars dernier a révélé un véritable intérêt des Franciliens pour le document. En effet, le niveau de participation du public a ainsi triplé par rapport au précédent exercice de 2013 pour le PDUIF.

Outre les réponses apportées à la commission d'enquête et aux interrogations du public, une réponse a systématiquement été apportée par la Région et Ile-de-France mobilités à plus de 1 250 remarques émises par les personnes publiques associées.

Ces efforts de concertation, tout comme la qualité technique et didactique du document, se traduisent dans le rapport de la commission d'enquête qui souligne l'exemplarité de la procédure. Celle-ci a ainsi rendu au mois de mai dernier un avis favorable sur le PDMIF, sans aucune réserve.

Les nombreux enseignements de la concertation se trouvent intégrés dans le document qui vous est aujourd'hui soumis pour approbation. A ce titre, je souhaite remercier les différents contributeurs, au premier rang desquels les Franciliens et leurs élus.

Les modifications apportées par rapport au document arrêté il y a désormais plus d'un an répondent à un souci de pragmatisme, et se fondent sur une écoute active de la Région et d'Île-de-France Mobilités à l'égard des différents territoires et acteurs qui l'animent. Loin de toute posture dogmatique, et sans amoindrir ou renoncer aux objectifs décrits précédemment, c'est une version ancrée dans les réalités locales du PDMIF qu'il vous est proposée d'adopter.

Je remercie également les représentants de l'Etat pour leurs avis favorables et constructifs, qui saluent la qualité du document, ainsi que ses objectifs.

5. Le PDMIF doit désormais être décliné au niveau local

A la suite de son approbation en conseil régional, le Plan des mobilités en Île-de-France entrera en vigueur et devra être décliné par les EPCI franciliens compétents en matière de mobilités. Les plans locaux de mobilité (PLM) constituent la déclinaison locale du PDMIF, qui ancre ses objectifs et ambitions au plus proche des territoires et de leurs réalités les plus concrètes. La Région et Île-de-France Mobilités se tiendront comme à leur habitude aux côtés des collectivités du bloc local, et les accompagneront dans cette déclinaison et mise en œuvre.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

La présidente du conseil régional d'Île-de-France

VALÉRIE PÉCRESSE

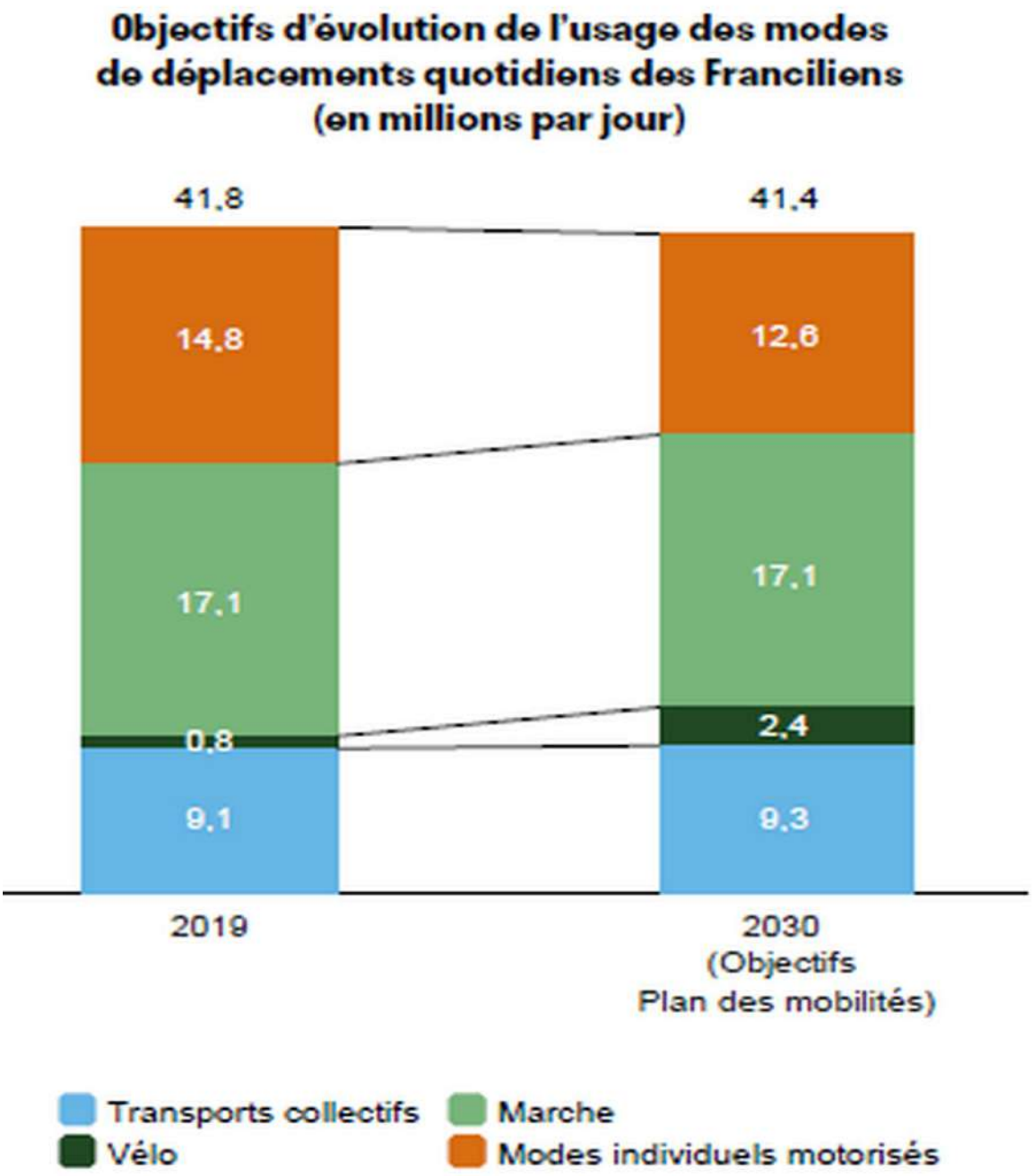
ANNEXES AU RAPPORT

Annexe 1 - Avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré sur le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France

N°MRAe APPIF-2024-133
du 27/11/2024



Objectifs d'évolution des parts modales entre 2019 et 2030 : diminution de la part de la voiture individuelle, augmentation faible de l'usage des transports collectifs, conservation de la marche, triplement de la part du vélo mais à un niveau faible.

La situation constatée par la dernière enquête globale transports (2020) est peu différente de la projection 2030 sauf pour les transports publics.

Synthèse de l'avis

Le plan des mobilités de la région d'Île-de-France (PDMIF) a été arrêté par le conseil régional le 27 mars 2024. L'avis porte sur le PDMIF et sur son rapport environnemental.

Le PDMIF fixe, pour la période 2020-2030, « *les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité* », c'est-à-dire en l'espèce, la région, Île-de-France Mobilités (IDFM) ayant compétence pour l'ensemble du territoire régional. Il succède au deuxième plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) (2010-2020), approuvé en juin 2014. La mise en révision du PDUIF en vigueur a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021 ; une feuille de route a été validée en octobre 2017 pour les années 2017-2020.

Le bilan du PDUIF est peu analysé dans le PDMIF et son rapport environnemental pour justifier des évolutions du plan par rapport au PDUIF ; il n'est pas utilisé pour affiner la gouvernance, la planification et le financement pourtant identifiés comme des freins importants dans l'exécution du précédent plan. La territorialisation semble laisser les collectivités s'approprier les objectifs. Les mesures ne sont prescriptives qu'exceptionnellement, la quasi-totalité d'entre elles étant des recommandations, voire des suggestions.

L'Autorité environnementale a délibéré un avis de cadrage préalable daté du 8 juin 2023 n°MRAe ACPIF-2023-001 sur le PDMIF appelé alors « plan Mobîdf », dont les conseils ne sont que partiellement pris en compte dans la présente évaluation environnementale.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- la santé humaine (bruit, qualité de l'air, mobilités actives) ;
- les inégalités socio-environnementales et de mobilité ;
- la consommation d'espace, d'énergie et de matériaux, ;
- le changement climatique : atténuation et adaptation.

Le projet de plan des mobilités d'Île-de-France en l'état ne présente pas selon l'Autorité environnementale une stratégie et un programme d'actions à la hauteur des enjeux et spécificités de la région. Il n'est pas suffisamment hiérarchisé et pondéré en fonction des types de déplacements, est très modeste sur les transports de marchandises et mal adapté aux disparités territoriales de la région, notamment en termes d'équité territoriale dans l'accès aux mobilités. Pour l'Autorité environnementale, le plan devrait fournir une vision complète des mobilités à horizon 2030 appuyée par la démonstration qu'il constitue un véritable outil de report modal s'inscrivant dans les différents objectifs nationaux, et qu'il ne constitue pas une simple réponse à la demande démographique et économique. Ses ambitions d'évolution de l'utilisation des transports en commun paraissent par ailleurs particulièrement modestes au regard de l'ampleur inédite du volume d'investissements consenti par les pouvoirs publics pour développer le réseau, d'autant que le Grand Paris Express est considéré comme réalisé à l'échéance de mise en œuvre du plan.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale visent à faire du PDMIF un outil prescriptif et opérationnel, territorialisé, au service d'une dynamique d'évolution des déplacements de personnes et des transports de marchandises inscrite dans le développement durable et la sobriété, au service d'une réduction des fractures territoriales et des inégalités socio-environnementales, ainsi que de la préservation de la santé des Franciliens.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles avant l'avis détaillé.

Sommaire

Sommaire 4
Préambule 5
Sigles utilisés 6
Avis détaillé 7
1. Le projet de plan des mobilités en Île-de-France dans son contexte 7
1.1. Contexte francilien 7
1.2. Le projet de plan des mobilités 9
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan 16
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale 17
2. L'évaluation environnementale 17
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale 17
2.2. Articulation avec les documents de planification existants : la prise en compte insuffisante des objectifs nationaux 17
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives 18
2.4. Gouvernance et suivi du plan 22
2.5. Les incidences de la mise en œuvre du PDMIF 23
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine 26
3.1. Une insuffisante adaptation aux enjeux et évolutions régionales 26
3.2. Une prise en compte imparfaite de la santé des Franciliens 29
3.3. Une réponse imparfaite aux disparités et fractures territoriales 36
Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale 39
ANNEXES 40
Récapitulatif des objectifs par action 41
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte 46

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement[1] et sur la directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale[2] vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le conseil régional d'Île-de-France pour rendre un avis sur le plan des mobilités de la région d'Île-de-France et son rapport environnemental.

Le plan des mobilités de la région d'Île-de-France est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-17 du code de l'environnement.

La MRAe s'est réunie le 27 novembre 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Sylvie BANOUN, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement).

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'adopter ou non le plan ou programme.

Sigles utilisés

ACV	Analyse du cycle de vie
CC	Communauté de communes
CPER	Contrat de plan État-Région
Credoc	Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie
EE	Évaluation environnementale
EES	Évaluation environnementale stratégique (ou rapport environnemental)
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
GPE	Grand Paris Express
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
IPR	Institut Paris Région
ITE	Isolation thermique par l'extérieur
MGP	Métropole du Grand Paris
Mos	Mode d'occupation des sols (inventaire numérique de l'occupation du sol réalisé par l'Institut Paris Région et dont la dernière version date de 2021)
NO_2, NO_x	Oxydes d'azote
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORS	Observatoire régional de la santé (Île-de-France)
PAVE	Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics
PDMIF	Plan des mobilités de la région d'Île-de-France
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PIB	Produit intérieur brut
PLM	Plan local de mobilité
PLU(i)	Plan local d'urbanisme (intercommunal)
$PM_{2,5}$/PM_{10}	Particules de diamètre inférieur à 2,5/10 µm
PMR	Personnes à mobilité réduite
Prepa	Plan de réduction des polluants atmosphériques
PUF	Particules ultrafines
QPV	Quartier prioritaire de la politique de la ville
RER	Réseau express régional
RNT	Résumé non technique
SD'AP	Schéma directeur d'accessibilité
Sdrif-E	Schéma directeur de la région Île-de-France - Environnemental
SLO	Services librement organisés
TC	Transports en commun
VUL	Véhicule utilitaire léger
Zan	Absence d'artificialisation nette

Avis détaillé

1. Le projet de plan des mobilités en Île-de-France dans son contexte

1.1. Contexte francilien

Une grande concentration mais une région de contrastes

Avec 18,8 % de la population concentrée 2,2 % de la superficie, l'Île-de-France est la première région française en termes de population (12,4 millions d'habitants en 2022) et la plus densément peuplée (1 017 hab/km²), mais cette densité n'est pas homogène, même si 83 % des Franciliens habitent à moins de 2 km d'une gare.

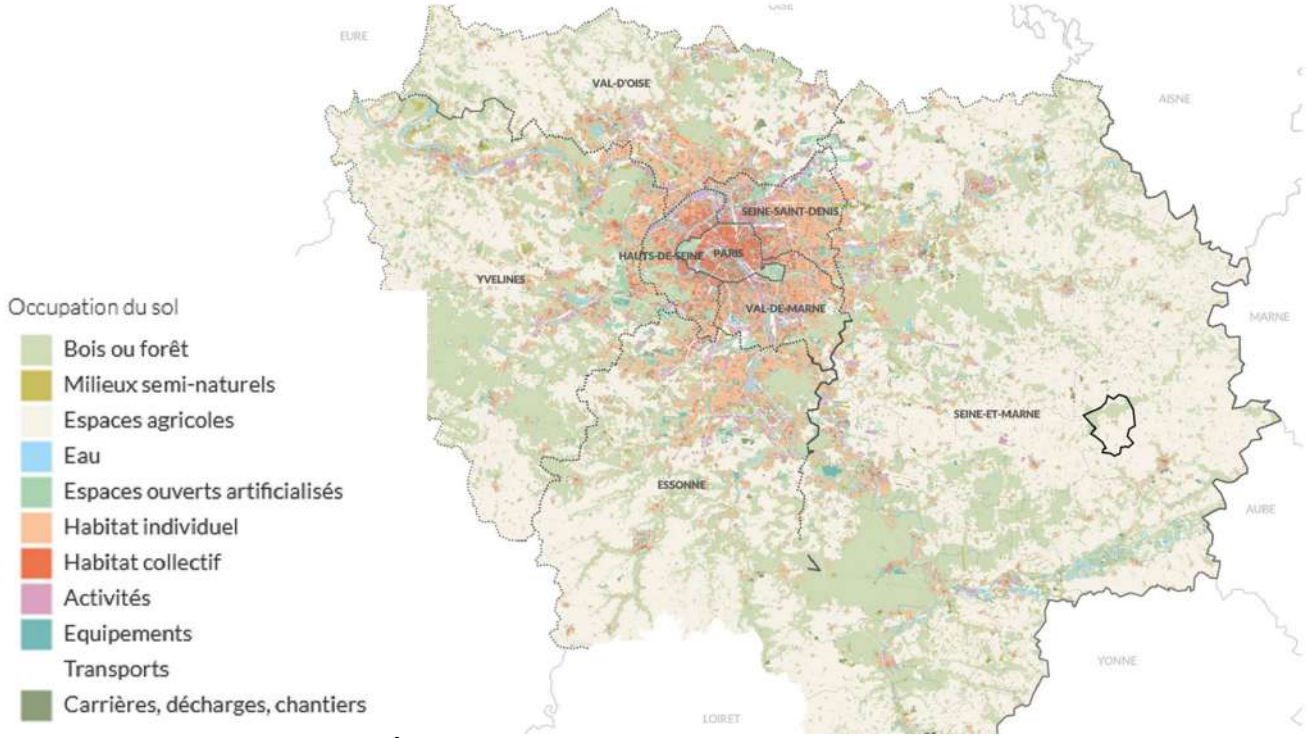


Figure 1 : Modes d'occupation du sol en Île-de-France - source : Mos, Institut Paris Région

Tous les chiffres sont hors normes : 6 millions de logements (dont 430 000 vacants), 5,9 millions d'emplois (davantage que le nombre d'actifs) et près d'un quart de l'emploi total en France avec une surreprésentation croissante des cadres et professions intellectuelles supérieures (Insee).

Très urbanisée, la région (12 070 km²) est pourtant constituée pour moitié d'espaces agricoles, pour un quart (24 %) de forêts et seulement 2 % de milieux semi-naturels (autant que l'espace occupé par l'habitat collectif, un peu moins que celui utilisé par les transports – 2,5 % -, trois fois moins que d'espaces ouverts artificialisés et quatre fois moins que d'espace occupé par l'habitat individuel qui concerne un quart des habitants). En matière de transports, les chiffres le sont également : plus de 40 millions de déplacement quotidiens des personnes et des marchandises…

Le développement national et celui de la région se sont historiquement très fortement centrés sur Paris et le cœur de la métropole où sont concentrés les pôles économiques et d'emploi, tandis que l'habitat[3] est plus dispersé, ce qui s'est traduit par une organisation principalement radiale des axes de transports, routiers (cf. fig. ci-dessous) mais surtout collectifs. La création de la Métropole du Grand Paris et surtout celle du réseau du Grand Paris Express (GPE) – ci-dessous, tentent d'apporter une réponse évitant que tous les flux ne transitent par le centre.

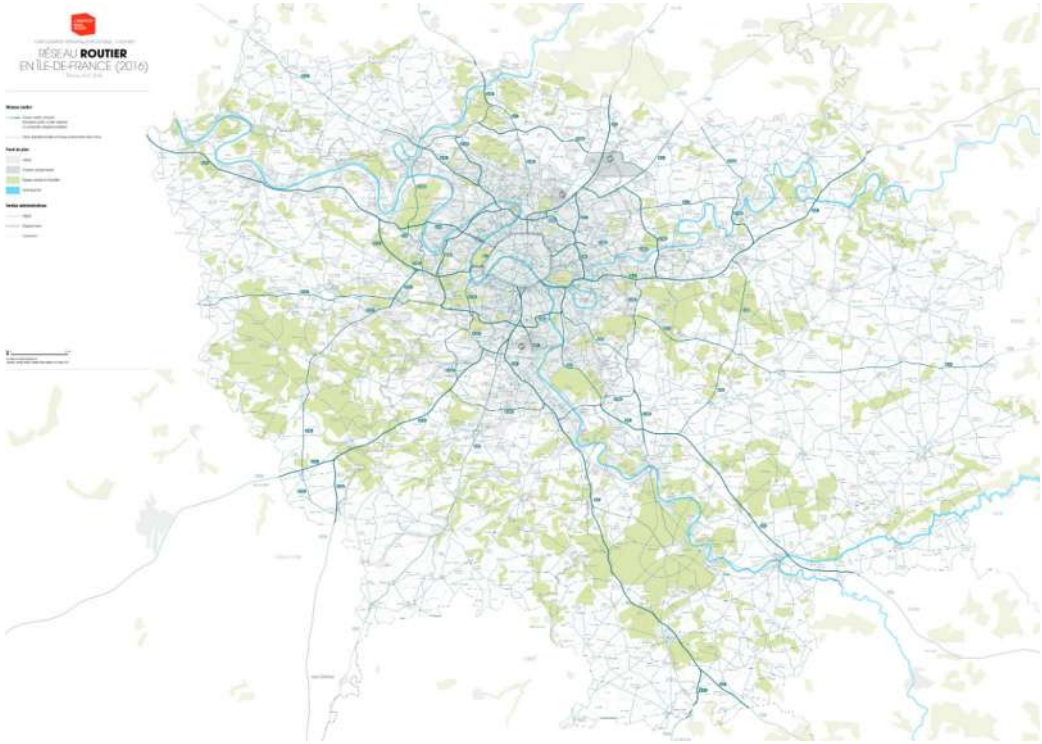


Figure 2 : Réseau routier francilien - source : Institut Paris Région

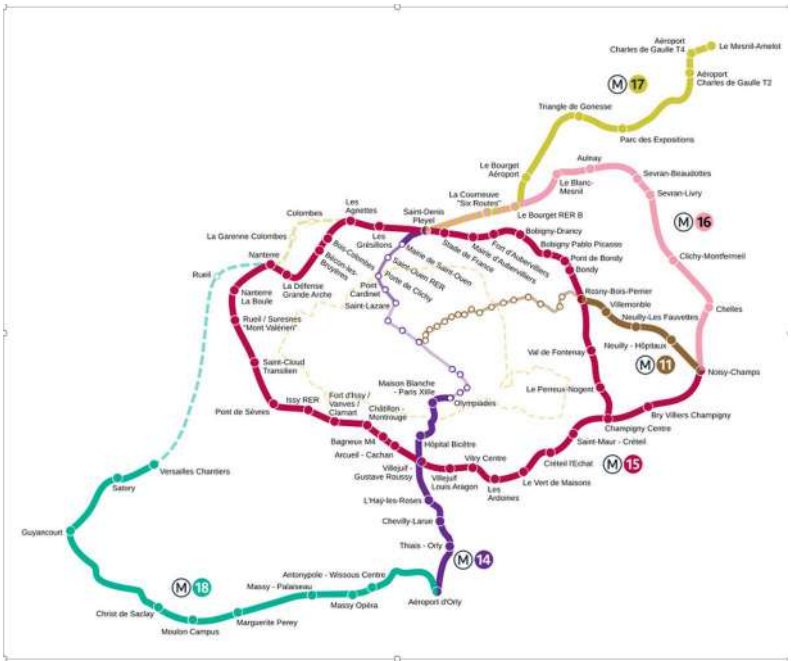


Figure 3 : Réseau du Grand Paris Express - source : Société des grands projets

3 Les logements locatifs sociaux sont toutefois de concentrés de manière croissante en cœur de métropole ou leur taux augmente sensiblement entre 2012 (25 %) et 2016 (27 %), tandis qu'il est de 2 % dans les bourgs, villages et hameaux et de 16 % dans les pôles de centralité de grande couronne.

Le réseau routier régional comporte environ 800 km d'autoroutes, celui des voies navigables est long d'environ 500 km[4]. Selon le dossier, la région compte fin 2021 environ 1 900 km de pistes cyclables. Paris dispose de six grandes gares de chemin de fer terminus assurant à la fois un trafic de trains grandes lignes et banlieue de sorte que chaque gare constitue à la fois un point de desserte d'une portion de la banlieue et un point de départ de grandes lignes vers les autres régions de France et l'étranger.

Hors de la zone centrale, très densément desservie par le réseau de métro et de bus, les réseaux RER et Transilien (trains régionaux) constituent un maillage, certes déjà important, mais insuffisant et nécessitent d'être complétés par un réseau de lignes d'autobus et de tramways.

Les externalités négatives associées à cette organisation du territoire, dans laquelle les emplois sont concentrés dans la zone la plus dense, sont multiples : consommation d'énergie, émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, bruit, temps de transport inflationnistes, et ces transports ont aussi un impact, très inégalement réparti[5], sur le cadre de vie et la santé publique en général, du fait du bruit et de la pollution de l'air notamment.

Les parts modales

En termes de parts modales également, la région est particulière avec 22 % pour les transports en commun, 34 % pour la voiture, 40 % pour la marche, 2 % pour le vélo[6], la marche étant de loin le premier moyen d'accès aux gares des réseaux ferrés, du métro et du tramway (60 %) à l'heure de pointe du matin, ce qui en fait un enjeu essentiel pour le développement de l'intermodalité.

Au plan national, le transport terrestre de marchandises (338 milliards de tonnes-kilomètres en 2022) est d'abord routier : 87,6 % ; seuls 10,4 % s'effectuent par train et 2 % par voie fluviale. Les parts modales régionales sont un peu différentes : le transport routier (87 %) est aussi dominant qu'au plan national ; il est la somme de flux internes à la région (51 %), de flux entrants (20 %) et de flux sortants (16 %), l'ensemble totalisant 220 millions de tonnes de marchandises chaque année ; les parts du transport ferroviaire (5 %) et de la voie d'eau (8 %) sont également faibles.

Tendances démographiques régionales et conséquences sur les déplacements

Les hypothèses démographiques qui sous-tendaient le schéma directeur de la région Île-de-France approuvé en 2013 (entre 800 000 et 1,8 million de nouveaux habitants en 2030) ont été démenties, la croissance de la population francilienne ayant été de 300 000 habitants en dix ans, avec une progression annuelle moyenne de 46 500 habitants[7] au cours des cinq dernières années ; le solde naturel (+ 84 400 en moyenne) est le seul moteur de cette croissance.

Selon le dossier, près de 14 millions de déplacements journaliers étaient réalisés en voiture particulière en 2019 (p.6 du plan). Le dossier estime que la crise sanitaire aurait induit une diminution de la mobilité totale des Franciliens, notamment en transports en commun et une augmentation du télétravail qu'il estime durable.

1.2. Le projet de plan des mobilités

Le plan des mobilités francilien (PDMIF) doit fixer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement du territoire régional pour la période 2020-2030. Il succède au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020, dont la

4 https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transports/transport-de-marchandises-et-logistique/etat-des-lieux-de-la-logistique-en-ile-de-france/

5 L'observatoire régional de santé d'Île-de-France a publié avec l'institut Paris Région un rapport sur les inégalités environnementales dans lequel sont identifiés les secteurs qui cumulent deux ou plusieurs nuisances environnementales parmi la pollution de l'air, le bruit, la pollution des sols, la pollution de l'eau distribuée et la présence d'installations d'élimination des déchets.

6 Les parts modales nationales sont de 9 % pour les transports en commun, 63 % pour la voiture, 24 % pour la marche, 3 % pour le vélo – Source : enquête mobilité des personnes 2019, Insee

7 0,5 % en moyenne annuelle de 2012 à 2017, Source Insee

mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités[8] le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021. Il est élaboré par Île-de-France Mobilités en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité au plan régional. Arrêté le 27 mars 2024, ce projet de PDMIF succède à deux plans de déplacements urbains régionaux[9]. Son élaboration s'inscrit dans le contexte de la révision en cours de finalisation du schéma directeur de la région d'Île-de-France (futur Sdrif dit environnemental)[10]. L'Autorité environnementale a délibéré le 8 juin 2023 un avis de cadrage préalable sur le projet de PDMIF[11]. Officiellement établi pour la période 2020-2030, ce PDMIF ne vaudra en tout état de cause que pour les cinq dernières années, compte tenu de la date d'approbation prévisible. Une planification à un horizon plus lointain, compte tenu de celui retenu par le Sdrif-E aurait été souhaitable.

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le document avec une planification à un horizon cohérent avec celui du Sdrif-E.

■ Bilan du PDUIF

Le rapport environnemental synthétise l'évaluation du PDUIF en vigueur effectuée en 2021 (EES[12] p. 27) : « *A fin 2021, il ressort de l'évaluation que les deux-tiers des actions ont été engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région Île-de-France ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent en particulier la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Il ne s'agit pas nécessairement des actions les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et leur ampleur peut sembler importante* ».

Le PDUIF était structuré en neuf défis, principalement ciblés sur le transport de voyageurs, qu'il convenait de « responsabiliser », dont plusieurs déclinaient le premier, celui du développement des conditions et des modalités de déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs plus attractifs. Le défi relatif à la limitation de l'usage des véhicules motorisés avait une formulation moins volontariste (« *Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés* »). Un seul portait sur le transport de marchandises (« *Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau* »). Le volet d'accessibilité (« *Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement* ») est resté en friche bien qu'il soit nécessaire à l'utilisation des transports collectifs des personnes à mobilité réduite, à titre temporaire ou définitif (personnes âgées, les personnes avec des poussettes d'enfants, avec des béquilles, etc.).

Peu d'actions peuvent ainsi être considérées comme très avancées ou terminées : 25 % de celles relatives aux transports collectifs ou à l'accessibilité, à peine 20 % de celles portant sur les modes actifs ; la plus avancée porte sur le développement des véhicules dits « propres » et la réduction du bruit des transports (cf. PDMIF p. 46).

Un graphique, qui ne figure pas dans cette évaluation très succincte du PDUIF, résume les évolutions constatées en matière de déplacements (cf. ci-dessous) : dans un contexte de faible croissance de la population, le nombre des déplacements individuels motorisés décroît continûment depuis le début des années 2000 mais la fréquentation des transports collectifs, qui prenait largement le relais, a chuté brutalement avec la crise sanitaire, sans retrouver sa dynamique antérieure.

8 Établissement public à caractère administratif qui assure, en vertu de l'article L.1241-1 du code des transports *« la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité »*.

9 Le premier PDUIF a été approuvé en décembre 2000, le second en juin 2014.

10 Depuis adopté par le conseil régional d'Île-de-France le 11 septembre 2024 et en cours d'approbation par décret en Conseil d'État.

11 Avis n°MRAe ACPIF-2023-001 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-06-08_idfm_cadrage_prealable_mobidf_ile-de-france_avis_delibere.pdf

12 Rapport environnemental ou évaluation environnementale stratégique : EES

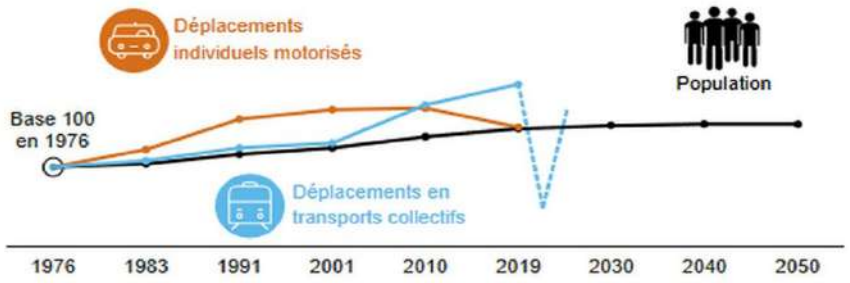


Figure 4: Evolution de la population et des déplacements motorisés depuis 1976 - source PDMIF p. 13

Il aurait été attendu du bilan du PDUIF qu'il expose en quoi les actions du PDUIF ont contribué à ces évolutions. Au lieu de cette analyse, le dossier commente les évolutions intervenues et positionne le PDMIF par rapport à ces évolutions.

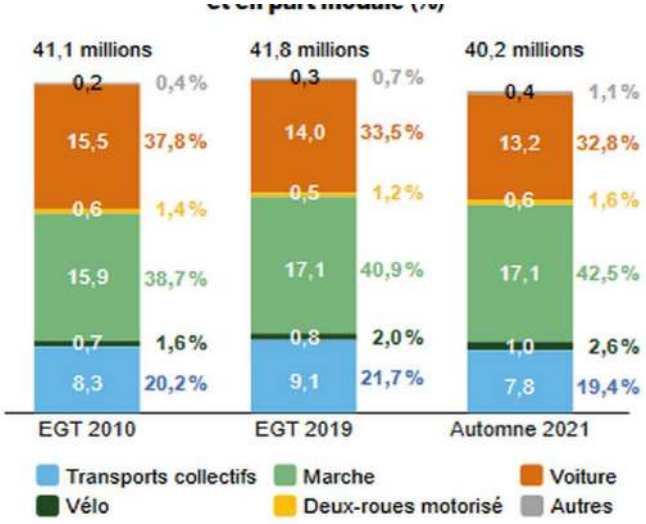


Figure 5 : Évolution des déplacements quotidiens par mode en nombre (millions) et en part modale (%) - source : PDMIF p. 14

En revanche, la chute de la part des transports collectifs interroge au regard de l'accent particulier qui a été mis sur leur développement et des investissements massifs dont ils ont fait l'objet, sachant qu'il s'agit du seul domaine dont l'ensemble des actions sont en cours.

Il résulte de l'évaluation que les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les déplacements en Île-de-France ont diminué de 13 % alors que l'objectif fixé par le PDUIF était de - 20 % et il n'est pas évalué la part qu'a prise l'évolution des motorisations à cette diminution ; la croissance des déplacements en modes actifs (à pied et vélo) a atteint les objectifs mais la part qu'y a prise la crise sanitaire n'est pas évaluée ; la logistique et les transports de marchandises ont connu des évolutions mitigées avec un recours limité aux modes massifiés ; l'accessibilité des transports en commun s'est améliorée, à la faveur notamment des nouvelles infrastructures mais les progrès sont encore à venir pour l'accessibilité de la voirie, qui conditionne pourtant l'utilisation de la marche.

Pour certains aspects le bilan renvoie au plan le soin de réaliser les différents diagnostics : sur la marche (axe 2, p. 178), les pôles d'échange (axe 6, p.228) ou la logistique multimodale (axe 10, p.304).

Ces éléments, peu chiffrés, sont parfois complétés dans le chapeau des axes du programme d'actions, ce qui ne permet pas leur consolidation. Le dossier n'analyse pas les écarts aux objectifs et les freins identifiés ; il n'est pas indiqué si le PDMIF permettra de les compenser par une nouvelle stratégie. Il n'est pas donné suite à la préconisation du cadrage préalable d'« *enclencher tous les leviers d'action de son champ de compétence et d'être*

suffisamment ambitieux pour rattraper les retards et les insuffisances constatés dans cette évaluation de la mise en œuvre du PDUIF ». À titre d'illustration, le dossier indique qu'une gouvernance claire et des financements dédiés seront des clés de réussite et nécessaires pour « *établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements* » mais n'en donne pas de traduction opérationnelle chiffrée.

(2) L'Autorité environnementale recommande :
- d'affiner le bilan du PDUIF en réalisant les diagnostics nécessaires notamment sur la marche, les pôles d'échange et la logistique ;
- de détailler, pour chaque axe du plan, les freins liés à la mise en œuvre du PDUIF afin d'affiner la nouvelle stratégie et de préciser les objectifs opérationnels liés ;
- d'indiquer pour chaque action la gouvernance mise en place et les financements dédiés pour assurer la réussite de sa mise en œuvre.

■ Le contenu du PDMIF

À partir du constat du ralentissement de la croissance démographique, de l'accélération du vieillissement de la population, des modifications des pratiques de mobilité intervenues depuis la crise sanitaire de 2020 et de la tendance à l'accentuation de la concentration des emplois au cœur de la région, le PDMIF (cf. synthèse p. 12) se fixe comme objectif de traiter en priorité cinq enjeux majeurs : « *améliorer la qualité de l'air, réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire la consommation énergétique du secteur des transports, favoriser les continuités écologiques et la biodiversité, préserver la santé des Franciliens* ». Il affirme apporter également une vigilance accrue à des enjeux importants : *réduire l'exposition aux risques naturels, intégrer les effets actuels et futurs des aléas climatiques lors du développement des transports collectifs, limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols, garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction des effets de coupure urbaine, réduire la consommation de matériaux* ».

Son programme d'actions comprend 14 axes, 46 actions et 170 mesures[13], cohérentes avec les 11 objectifs définis à l'article L.1214-2[14] du code des transports orientant le contenu des plans de mobilité.

Il consacre un nouvel axe à la prise en charge de la mobilité touristique (axe 13), le stationnement des bus aux abords de certains sites fréquentés pouvant générer des tensions croissantes, dans un contexte où l'Île-de-France compte parmi les premières destinations touristiques mondiales. L'axe 10 porte à lui seul les orientations relatives au transport de marchandises (« *soutenir une activité logistique performante et durable* »). L'axe 11 s'intéresse à l'évolution des parcs de véhicules. Les autres portent exclusivement sur la mobilité individuelle : cinq sur le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (marche, transports collectifs, accessibilité, vélo, « *usages partagés de la voiture* »), quatre sur les infrastructures, le partage de la voirie et de l'espace public (y compris le stationnement) et trois sur des changements de comportements individuels ou collectifs (dont le tourisme).

Le plan se fixe également six objectifs qualitatifs :

- réduire la vulnérabilité énergétique du territoire par une baisse accélérée du recours aux énergies fossiles et une plus grande sobriété énergétique (notamment les actions 1.1, 1.3, 1.9, 2.1, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 7.3, 9.2, 10.2, 10.4, 11.1 à 11.4)
- adapter le système de mobilité au changement climatique avec des démarches de résilience et d'adaptation à ce changement pour les infrastructures et les usagers (notamment les actions 1.1 et 1.2, 2.1, 7.5, 8.1, 9.2) ;
- réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires, 10 % de la population francilienne étant aujourd'hui exposée à un bruit routier et 0,4 % à un bruit ferroviaire supérieurs aux limites réglementaires (notamment les actions 1.1, 7.1, 7.2, 7.5, et 10.3). La comparaison avec les valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) est éclairante et conduit à des proportions encore plus élevées de personnes exposées ;

13 Au lieu des neuf défis et 34 actions du PDUIF

14 Article L1214-2 : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043976736

- améliorer la sécurité routière : le PDMIF entend promouvoir la « Vision zéro » (aucun décès ni blessé grave en 2050 et une réduction de moitié des tués et des blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029), adoptée par la Commission européenne en 2018 et à laquelle la France a souscrit (notamment les actions 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 10.3, 14.2) ;
- préserver la santé des Franciliens : au-delà de l'amélioration de la santé liée à la réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, et de l'insécurité routière (notamment les actions 2.1, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 6.1, 8.1, 8.2, 9.1, 9.2, 9.3, 14.1, 14.2, 14.3) : encourager la pratique d'une activité physique régulière par le développement de la marche et du vélo et réduire le stress dans les transports collectifs (régularité, confort, sûreté…) ;
- préserver la biodiversité par la réduction de l'impact des projets d'infrastructures et d'aménagement sur les espèces et leur milieu, et leur fragmentation, et favoriser la végétalisation des espaces urbains (notamment les actions 10.1, 8.1, 8.2, 10.4, 11.4, 7.5, 9.2).

Quelques objectifs sont chiffrés, notamment ceux qui déclinent des objectifs nationaux avec lesquels le PDMIF doit être compatible : stratégie nationale bas carbone (SNBC), ou le plan de réduction des polluants atmosphériques (Prepa). Ainsi l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements est fixé à 26 % en 2030 par rapport à 2020, dont un tiers dû à la baisse du trafic ; l'objectif de réduction des polluants atmosphériques pour le dioxyde d'azote (NO_2) et les particules d'un diamètre inférieur à 2,5 µm ($PM_{2,5}$) et 10 µm (PM_{10}) vise à atteindre en 2030 les cibles intermédiaires de l'OMS, telles que définies dans la révision en cours de la directive européenne relative à la qualité de l'air ; il est ainsi prévu une réduction de 54 % du NO_2, de 26 % des PM_{10} et de 35 % des $PM_{2,5}$, les évolutions du parc étant considérées, selon le dossier, comme devant permettre d'atteindre les deux tiers de l'objectif de réduction pour les particules et 85 % pour les oxydes d'azote.

Le PDMIF comprend des objectifs généraux de mobilité pour les parts modales voyageurs, la transition énergétique des véhicules et l'évolution des flux routiers de marchandises annuels, complétés par des objectifs par action dont certains sont chiffrés[15],

Mobilités voyageurs :

Concernant la mobilité des voyageurs, le plan fixe des objectifs de parts modales et d'évolution des modes de déplacements à horizon 2030 :

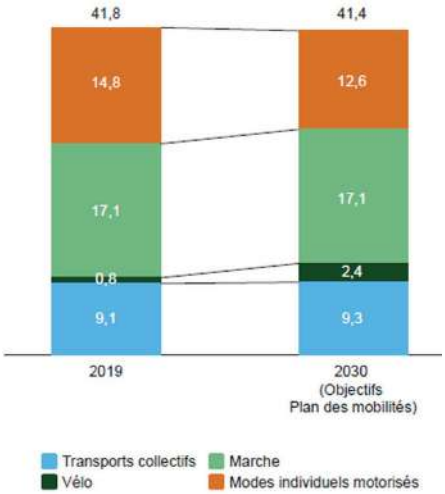


Figure 6: Objectifs d'évolution des déplacements quotidiens de voyageurs en millions - source : EES p. 159

15 Exemple 10.3 : « *100 % des arrêtés de livraisons collectés dans la base de données nationale et rendus cohérents à l'échelle régionale ; Un diagnostic des aires et des besoins d'espaces de livraison réalisé par chaque EPCI soumis à PLM obligatoire* » ; Exemple 10.2 : « *doubler la part des modes massifiés en tonnes.kilomètres pour le transport des marchandises entrant et sortant d'Île-de-France* » mais cela correspond à -1,5 % des véhicules.kilomètres des flux routiers de marchandises.

Cela correspond à une baisse de 15 % des modes individuels motorisés entre 2020 et 2030 (passage de 35 % à 30 % en part modale), à une progression d'environ 15 % entre 2023 et 2030 de l'usage des transports collectifs, soit deux points de plus qu'avant la crise sanitaire (22 %), à un triplement de la part du vélo de 2 à 6 % (soit 1,7 million de déplacements supplémentaires par jour) et à une stabilité de la part modale de la marche à 41 %.

Ces objectifs sont particulièrement modestes pour les transports collectifs, eu égard au volume d'investissements consenti par les pouvoirs publics pour développer le réseau, d'autant que le Grand Paris Express est considéré comme réalisé à l'échéance de mise en œuvre du plan, même s'ils tiennent compte du fait que quatre ans après la crise du Covid, la fréquentation des transports collectifs peine à retrouver ses niveaux d'avant crise.

Transport de marchandises

Pour le transport de marchandises, le scénario objectif du projet de plan est établi sur l'hypothèse d'une faible baisse des flux routiers de marchandises (- 1,5 % de véhicules-kilomètres), dans un contexte d'augmentation des volumes transportés en partie compensée par une diminution des distances parcourues (- 5 % véhicules-kilomètres) et le report modal vers les modes massifiés en échanges interrégionaux (- 13 %), ainsi que par la cyclo-logistique (vélos cargos professionnels) interne à la région (– 8 % des véhicules utilitaires légers) (p.77 et 82 du plan).

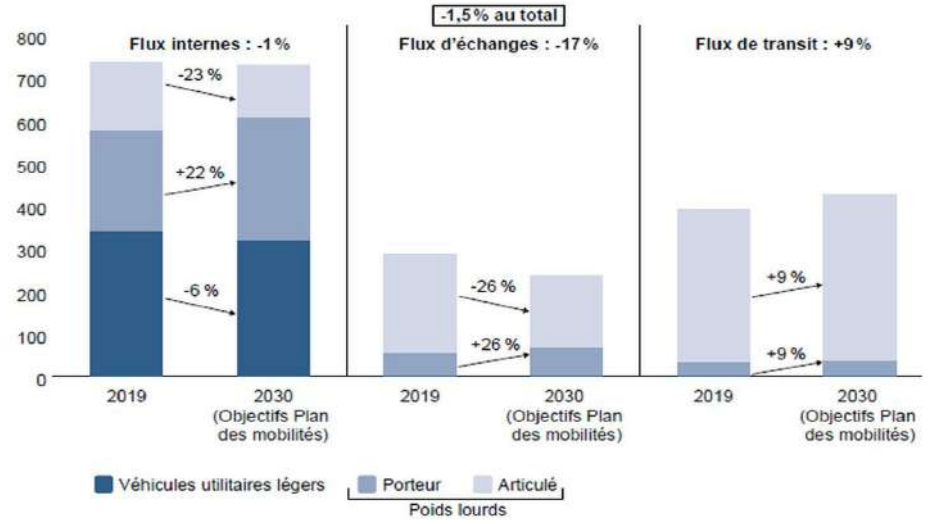


Figure 7 : Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises annuels en millions de véhicules.kilomètres - source : EES p. 160

Transition des parcs de véhicules

D'après le dossier, les transports représentaient 22 % de l'énergie consommée en Île-de-France en 2019 (derrière les secteurs du résidentiel (39 %) et du tertiaire (29 %)), reposant sur un mix énergétique final très carboné, d'origine majoritairement fossile (60 %) (p.8 du rapport environnemental).

Ainsi, pour assurer la transition énergétique, le projet de plan mise sur l'électrification du parc, la baisse de la dépendance à la voiture individuelle et la baisse des distances parcourues par les marchandises (p.68 du plan). Un tableau récapitule des objectifs d'évolution des parcs de véhicules en lien avec le PDMIF mais sans identifier ce qui serait imputable à ce dernier et ce qui relève du scénario au fil de l'eau (sans plan).

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

Figure 8 : Parts de véhicules motorisés moins émetteurs en 2030 avec le PDMIF -source : EES p. 160

En particulier, le plan des mobilités porte une stratégie à l'échelle régionale pour le déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques dans l'optique d'une meilleure coordination de l'offre, traduite au sein de l'axe 11 « *accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules* » et de l'action 10.4 « *accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises* ». Les actions proposées sont à visée opérationnelle, mais ne sont pas planifiées et leur contribution à la réalisation des objectifs n'est pas évaluée.

(3) L'Autorité environnementale recommande de proposer une planification des actions relatives à la conversion du parc automobile et détaillant la trajectoire permettant d'atteindre les objectifs fixés et d'évaluer leur contribution à la satisfaction des objectifs.

Calendrier

Le calendrier d'adoption du PDMIF qui figure sur le site internet d'Île-de-France Mobilités prévoit une enquête publique et une approbation en 2025. L'avis de l'Autorité environnementale y intervient en même temps que la consultation des personnes publiques associées, avant l'enquête publique.

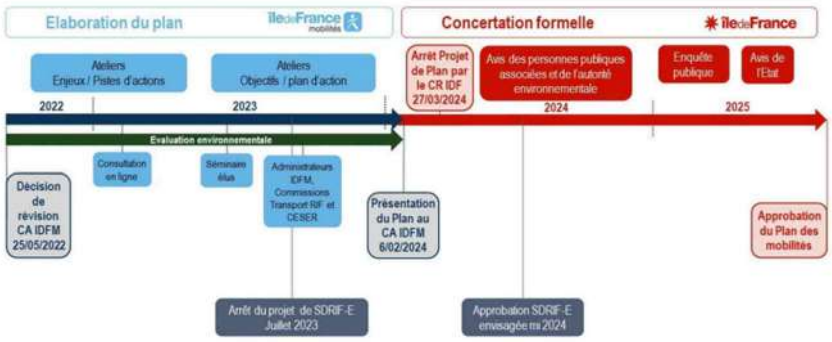


Figure 9: Calendrier prévisionnel d'élaboration du PDMIF source : site internet d'Île-de-France Mobilités

Comparaison entre PDUIF et PDMIF

Le dossier n'établit pas de comparaison précise entre les contenus du PDUIF et ceux du PDMIF. Ci-dessous à titre d'illustration un tableau comparatif a été établi pour les quelques prescriptions qui s'imposent aux documents d'urbanisme.

Prescription	PDUIF 2010-2020	PdMIF 2020-2030	Référence mesure	Responsable	A décliner dans	Financement
Priorité aux carrefours des tramways et BHNS	X	**Identique**	1.3.3	Collectivités gestionnaires de voirie titulaires du pouvoir de police (commune, EPCI, dép.)	PLM	Collectivité/ IDFM
Ratio minimal de places de stationnement vélo sur voirie	X	**Renforcé**	4.2.3	Collectivités gestionnaires de voirie (commune, EPCI, dép.)	PLM SCoT PLU	Collectivité/ Région/État
Stationnement vélo dans les constructions neuves en cohérence avec le CCH	X	**Renforcé**	4.2.4	EPCI et communes compétentes	SCoT PLU	-
Normes plafonds stationnement voiture particulière pour les bureaux	X	**Renforcé**	9.3.1	EPCI et communes compétentes	PLM SCoT PLU	-
La réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur les axes empruntés par plus de 300 bus/jour	-	**Nouveau**	1.3.4 combiné avec 8.1.2	Collectivités gestionnaires de voirie en dialogue avec les opérateurs et IDFM	PLM SCoT PLU	Collectivité/ IDFM

Figure 10: Comparaison entre les quelques prescriptions des deux plans et indication du niveau de mise en œuvre par les documents d'urbanisme - source : Drieat, Service des politiques des transports, août 2024

Un tableau récapitulant l'ensemble des recommandations des deux plans aurait permis d'apprécier les évolutions.

(4) L'Autorité environnementale recommande d'établir un tableau comparatif des évolutions entre le PDUIF et le PDMIF sur chacun des enjeux pour la bonne information du public.

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet de plan

D'après le dossier, l'élaboration du PDMIF s'est déroulée de l'automne 2022 à l'automne 2023. Des ateliers de travail avec les différentes collectivités et l'État ont eu lieu ainsi que des ateliers thématiques et questionnaires organisés auprès des associations d'usagers, des opérateurs de transport collectif, des collectivités gestionnaires, ainsi que des acteurs du transport de marchandises et gestionnaires d'infrastructures fluviales, portuaires et ferroviaires de marchandises (p.47-48 du plan) »[16]. Néanmoins, le dossier n'explique pas le contenu des échanges et comment leurs contributions ont été prises en compte dans les orientations du plan (cf. partie « gouvernance »).

(5) L'Autorité environnementale recommande de détailler le contenu des contributions des différents acteurs à l'élaboration du plan, et notamment des usagers, ainsi que leur prise en compte dans les choix retenus.

16 Ont été ainsi sollicités 18 gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transport collectifs et de services de mobilité, 110 acteurs économiques et associatifs, 1 357 collectivités, ainsi que des représentants de la Région, de l'État, de l'Institut Paris Région et de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) (PDMIF p. 48)

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- la santé humaine (bruit, qualité de l'air, mobilités actives) ;
- les inégalités socio-environnementales et de mobilité ;
- la consommation d'espace, d'énergie et de matériaux ;
- le changement climatique : atténuation et adaptation.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier est richement illustré et souvent très pédagogique. L'évaluation environnementale est bien structurée. Le PDMIF est cependant difficile à appréhender faute d'un sommaire détaillé, avec une table des figures et des illustrations mais la synthèse rend bien compte des éléments essentiels.

L'évaluation environnementale peine cependant à définir un scénario de référence sans projet[17]. Cela lui interdit d'apprécier les incidences du PDMIF par rapport à ce scénario et donc d'évaluer et de déterminer les effets spécifiques du PDMIF. Il est cependant possible de définir un scénario au fil de l'eau, prenant acte de l'ensemble des décisions déjà intervenues (projets d'infrastructures inscrits au contrat de plan entre l'État et la Région par exemple, infrastructures intervenant dans le PDMIF mais dont les décisions sont antérieures, etc.).

L'exercice est d'autant plus difficile que les actions sont constituées de suggestions, de recommandations et de prescriptions à décliner dans les documents d'urbanisme locaux. Mais le nombre très réduit de prescriptions en fait un outil très peu prescriptif. Il est donc malaisé d'en apprécier les incidences, et surtout la portée opérationnelle.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'établir clairement un scénario de référence sans PDMIF pour permettre d'évaluer les effets propres du PDMIF par rapport à l'existant, y compris le PDUIF.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants : la prise en compte insuffisante des objectifs nationaux

Le projet de PDMIF se conçoit comme une brique dans l'écosystème institutionnel francilien mais non comme un élément d'une chaîne entre les politiques nationales et les politiques locales. À titre d'illustration, si le dossier (et le plan) fait référence à la stratégie nationale bas carbone, à la programmation pluriannuelle de l'énergie et au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, il ne démontre pas son articulation avec la loi d'orientation des mobilités ou la loi Climat et résilience, le plan national d'adaptation au changement climatique, etc. quand ils n'ont pas été déclinés à l'échelon régional, ou quand leur déclinaison régionale est obsolète. Il est attendu que le dossier le démontre précisément.

En outre, il devra tenir compte des calendriers de révision pour vérifier sa compatibilité avec la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie et la nouvelle stratégie bas carbone en cours de révision.

17 Le dossier (EES p. 153) indique par exemple : « *En raison de l'imbrication des politiques publiques nationales, régionales et locales influant sur le système de mobilité en Île-de-France, il n'est pas pertinent de construire un scénario de référence qui décrirait une situation 2030 en l'absence complète de mise en application du Plan des mobilités.* »

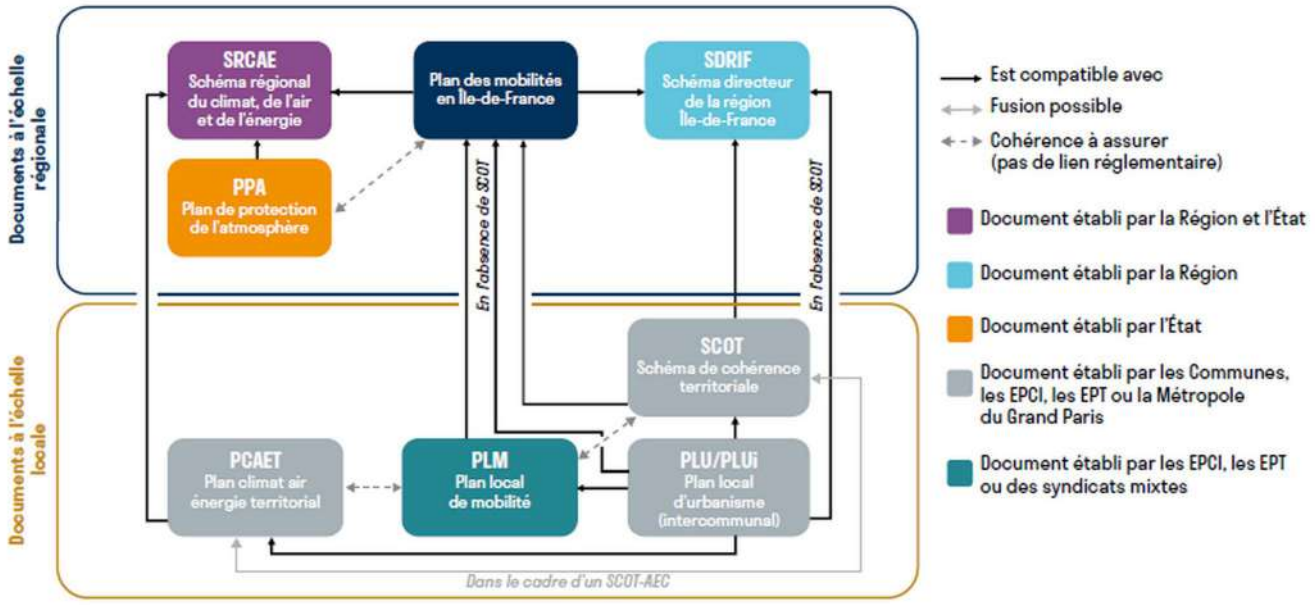


Figure 11: Schéma d'articulation des planifications en Île-de-France - source EES p. 6

(7) L'Autorité environnementale recommande de démontrer la cohérence du PDMIF avec les textes et stratégies applicables de niveau national : loi d'orientation des mobilités, loi Climat et Résilience, plan national d'adaptation au changement climatique, etc. quand ils n'ont pas fait l'objet d'une déclinaison régionale ou que cette déclinaison est obsolète, et avec la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie en cours de révision.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Afin de justifier le scénario retenu, le dossier présente trois scénarios d'étude mais dont les hypothèses ne sont pas clairement exposées (notamment concernant l'évolution du réseau de bus, les projets routiers[18] p.154 du rapport environnemental), ni récapitulées. Ceci empêche de comprendre comment le scénario final (scénario 3) a été construit et les hypothèses in fine retenues pour élaborer le PDMIF.

Deux hypothèses sont communes à tous les scénarios :

- une projection d'augmentation de 3 % de la population et de 4 % du nombre d'emplois entre 2020 et 2030 (hypothèse commune aux trois scénarios étudiés),
- une offre de transports en commun améliorée prenant en compte les projets prévus par Île-de-France Mobilités et notamment les infrastructures du métro du Grand Paris Express,
- les projets routiers déjà engagés ou programmés à l'horizon 2030, l'affectation de certaines voies à la circulation de transports en commun, le développement de pistes cyclables et la zone à trafic limité de Paris centre.

Les scénarios diffèrent sur la réduction de la surface dédiée à la voiture : soit les voies parisiennes déjà à 30 km/h, soit en outre les voies locales de petite couronne en agglomération, soit toutes les voies locales en agglomération dans la région. Ils diffèrent également sur le degré de contraintes de stationnement (volume et tarification) et sur l'évolution des coûts d'usage de la voiture en fonction du scénario « avec mesures supplémentaires » de la stratégie nationale bas carbone. L'évolution de l'usage du vélo les différencie également : dou-

18 La limitation de vitesse à 50 km/h du Boulevard périphérique parisien n'est notamment pas citée alors qu'elle est commentée par ailleurs.

blement, triplement ou quadruplement entre 2019 et 2030. De même le degré de recours au télétravail est différent dans les trois scénarios (en nombre de jours et en part de salariés).

Le scénario retenu combine un réseau de bus plus développé, un périmètre avec une limitation de vitesse à 30 km/h généralisé à l'ensemble des voies locales d'agglomération dans la région, des contraintes de stationnement automobile accrues, un triplement de l'usage du vélo et un recours important au télétravail (à hauteur de 2,3 jours par semaine en moyenne soit, après prise en compte des fonctions susceptibles d'être télétravaillées, 28 % de télétravail[19]). Il permet selon le dossier de diminuer les déplacements en voiture particulière de 15 % et d'atteindre l'objectif de réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et 2030. L'Autorité environnementale constate que cette évolution vers le télétravail ne paraît pas inéluctable et que la sensibilité des résultats à cette hypothèse n'est pas étudiée dans le dossier. Le taux retenu paraît en tout état de cause surévalué[20].

Le dossier indique que des modélisations ont été réalisées grâce au modèle de prévision de la demande de déplacements multimodal « Antonin[21] 3 » (p.153, EE), qui permet notamment de « *simuler l'essor du télétravail et l'augmentation de l'usage du vélo* », ainsi que de celui du modèle « Heaven » d'Airparif pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre, de consommation d'énergie, d'émissions et concentrations de polluants (dioxydes d'azote et de particules fines).

Dans son avis de cadrage du 8 juin 2023, l'Autorité environnementale constatait que le modèle Antonin reposait sur des données de l'enquête globale transport de 2010, obsolète, alors que l'édition 2018 est disponible. De plus, elle signalait que le modèle ne prenait en compte que les déplacements effectués lors de l'heure de pointe du matin (p.152 EE), constituant de ce fait un biais méthodologique à cause du risque de surestimation des déplacements domicile-travail, qui ne constituent à l'échelle nationale, qu'un quart des déplacements. Elle note aussi qu'une comparaison de différents modèles n'a pas été réalisée afin d'apprécier le degré de convergence quant à la tendance de mobilité à l'horizon 2030. Dans le dossier présenté lors du cadrage préalable, la modélisation devait également s'appuyer sur des entretiens avec les acteurs référents dans le domaine du transport de marchandises, en lien avec la gouvernance du plan (cf. infra), ce qui n'est plus présenté au sein du dossier.

Il est à noter en outre que le modèle utilisé Antonin pose une question de méthode que le dossier n'évoque pas : après qu'il a rapporté à des matrices origine – destination l'itinéraire emprunté pour chaque déplacement en voiture ou en transports collectifs, « *le modèle affecte ensuite ces déplacements sur les réseaux de transport pour la période de pointe du matin (7h30-9h30). Il détermine ainsi les itinéraires empruntés ce qui permet de calculer les flux par axe routier et la fréquentation de chaque ligne de transports collectifs durant la période de plus fort trafic*. » En d'autres termes, et alors qu'il est bien identifié que les déplacements entre le domicile et le travail ne constituent qu'une fraction minoritaire de l'ensemble des déplacements, le modèle se focalise sur eux en ne considérant que l'heure de pointe du matin. Le biais introduit par ce choix n'est pas évalué, ni même explicité. La part de 28 % (ou de 2,3 jours) de télétravail retenue dans les hypothèses paraît par ailleurs très élevée, au regard des tendances récentes dans les habitudes de travail, et mal étayée par le dossier.

(8) L'Autorité environnementale recommande - d'expliciter les limites et les biais du modèle utilisé et de le caler sur les résultats de la dernière édition disponible de l'enquête globale transport (2018) ;
- de justifier précisément la construction de l'hypothèse relative au taux de télétravail retenu au regard des dernières tendances constatées en la matière et évaluer la sensibilité des résultats à cette hypothèse ;
- de fiabiliser les données relatives au transport de marchandises ;
- de détailler l'ensemble des hypothèses retenues pour le scénario final (scénario 3) et les mettre en lien avec les objectifs fixés dans le programme d'actions, afin de mieux comprendre la trajectoire cible.

19 En dehors du fait que la cohérence des deux chiffres est à démontrer, le postulat lui-même du maintien du télétravail à un niveau élevé n'est pas étayé par le dossier.

20 Cf. étude de l'Institut Paris Région de juillet 2024

21 Analyse des transports et de l'organisation des nouvelles infrastructures

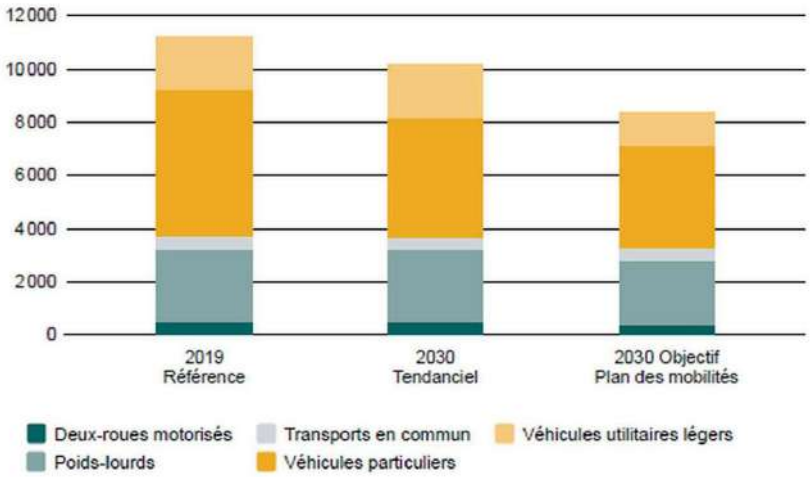


Figure 12: Objectifs de réduction de gaz à effet de serre fixés par le PDMIF en comparaison avec le scénario tendanciel qui n'est en fait pas bien défini et celui de référence (2019), source : EES p.162

Dans ce scénario, le respect des valeurs limites réglementaires de concentration des polluants atmosphériques en NO_x, PM_{10} et $PM_{2,5}$ sera également assuré selon le dossier. En particulier, il permet « *d'exposer 700 000 personnes en moins (soit 79 % du nombre d'habitants initialement exposés) au seuil intermédiaire des recommandations de l'OMS de 2022 qui pourrait constituer la future réglementation européenne (20 µg/m³)* » (p.169 EES) mais ne permet cependant pas de respecter les valeurs guides de l'OMS pour les particules.

(9) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la stratégie et le programme d'actions pour permettre d'atteindre les valeurs de référence de l'OMS pour les particules à horizon 2030.

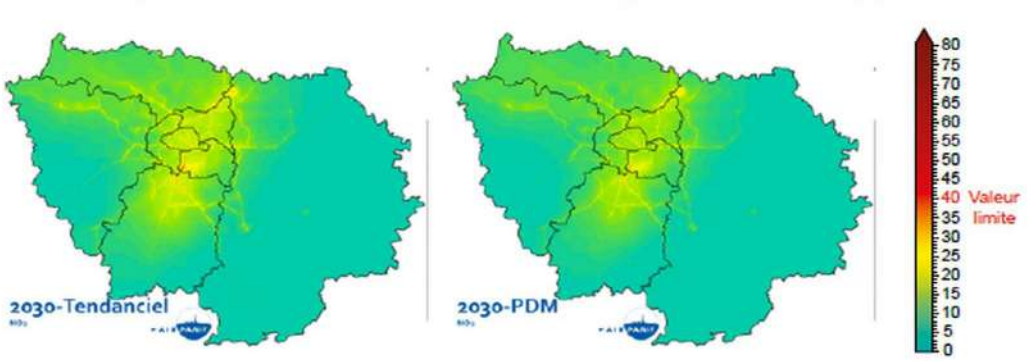


Figure 13: Modélisation des concentrations de NO_2 - scénario tendanciel et objectif PDMIF - source EES p. 169

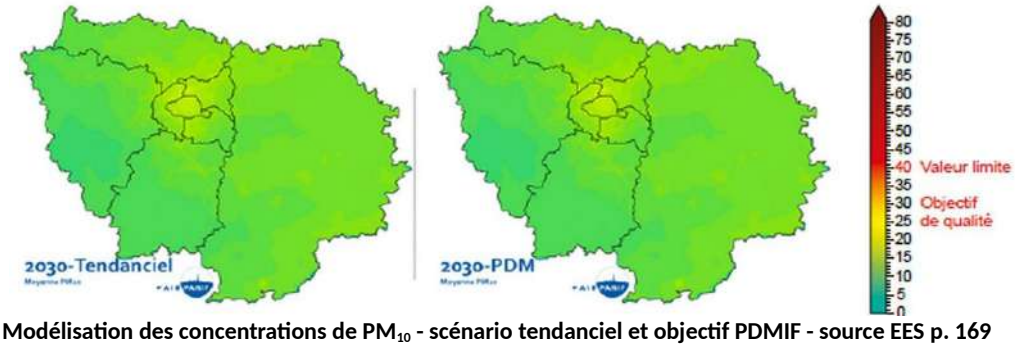


Figure 14: Modélisation des concentrations de PM_{10} - scénario tendanciel et objectif PDMIF - source EES p. 169

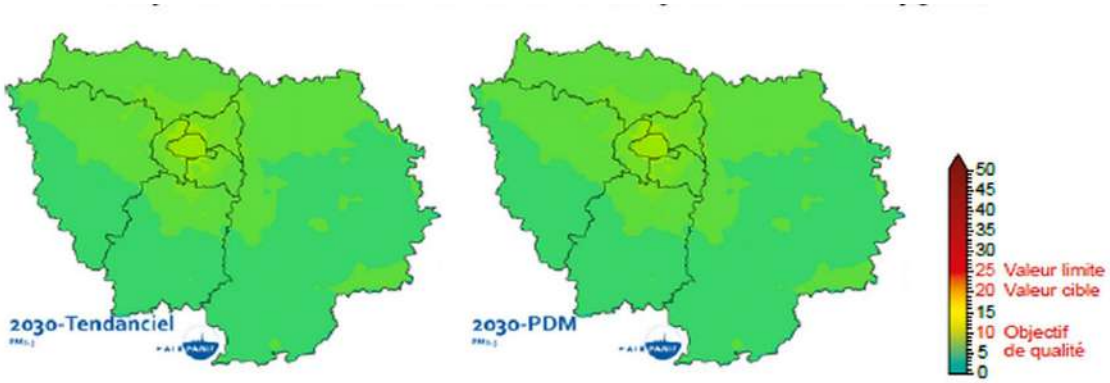


Figure 15: Modélisation des concentrations de $PM_{2,5}$ - scénario tendanciel et objectif PDMIF - source EES p. 169

Le dossier mentionne par ailleurs une réduction des consommations d'énergie de -31 % contre -13 % dans le scénario tendanciel à horizon 2030 mais ne la justifie pas.

(10) L'Autorité environnementale recommande de fournir les modélisations concernant les réductions des consommations d'énergie prévues par le plan à horizon 2030.

Pour la logistique, le dossier fournit des objectifs chiffrés mais ne précise pas s'ils s'inscrivent dans la trajectoire d'atteinte des objectifs nationaux de report modal vers le ferroviaire et le fluvial, notamment celui d'avoir une part modale de fret ferroviaire de 18 % en 2030 contre 10,7 % en 2021[22] (p.159 EE). Il n'indique pas non plus comment ces objectifs seront atteints.

(11) L'Autorité environnementale recommande d'indiquer si les objectifs proposés pour la logistique s'inscrivent dans la trajectoire nationale de report modal vers le ferroviaire et le fluvial, et les renforcer si nécessaire.

De plus, ces scénarios auraient pu, comme suggéré dans l'avis de cadrage préalable, être mis en débat public.

Plus généralement, pour l'Autorité environnementale, le dossier doit pouvoir démontrer, que grâce à la stratégie établie à horizon 2030, le plan constitue un véritable outil de report modal et pas seulement une réponse à la demande démographique et économique nourrie par le « *choc d'offres* » proposé (p.14 du plan). À ce titre, le dossier ne mentionne pas la « *région des vingt minutes* », ambition portée dans le Sdrif-E comme le suggérait le cadrage préalable, en étroite articulation avec l'objectif d'absence d'artificialisation nette des sols, de production satisfaisante de logements locatifs sociaux et de réduction des inégalités territoriales d'accès aux services et à l'emploi. En effet, comme évoqué dans son avis de cadrage, l'Autorité environnementale rappelle qu'il a été démontré que le renforcement des transports publics, sans contrainte supplémentaire sur l'usage des modes de déplacements individuels et sur les formes de développement urbain promues, induit une urbanisation source d'étalement urbain (et de trafic routier supplémentaire) consommatrice d'espaces.

(12) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que le plan des mobilités d'Île-de-France constitue un véritable outil de report modal, s'inscrivant notamment dans l'objectif de la « région des vingt minutes » affiché par le futur Sdrif-E, ainsi que le cadre optimal d'un rééquilibrage territorial de l'accès aux transports permettant d'éviter l'écueil de l'étalement urbain.

22 Conformément à la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire du 13 septembre 2021 (et inscrit dans la loi portant lutte contre le dérèglement climatique)

2.4. Gouvernance et suivi du plan

Gouvernance

Le dossier définit une gouvernance prévue pour le pilotage et le suivi du plan (p.34 EES). Un comite de pilotage stratégique ainsi qu'un comité technique réunissant les élus, Île-de-France Mobilités, la Région, les départements, la ville de Paris, la métropole du Grand Paris, les intercommunalités tenues d'élaborer un plan local de mobilité (PLM) et l'État sont prévus. Néanmoins, cette gouvernance, qui ne mentionne pas explicitement les acteurs du transport tels que SNCF Gares et Connexions, SNCF Réseau, Haropa Port, Voies navigables de France, etc., ne fait pas de place aux utilisateurs ou usagers comme l'avait suggéré l'Autorité environnementale dans son avis de cadrage du 8 juin 2023. Cette association aurait pourtant pu permettre de prendre en compte différents facteurs liés à la baisse de fréquentation des transports collectifs constatée, de mieux comprendre leurs besoins et attentes et de conférer aux services de transport l'importance qui leur est due dans le choix modal.

(13) L'Autorité environnementale recommandeintégrer dans la future gouvernance du plan un collège d'usagers et de l'élargir aux gestionnaires d'infrastructures et de services de transports pour mieux appréhender les attentes et les besoins des usagers, et réussir les évolutions de parts modales souhaitées.

Indicateurs de suivi

Des indicateurs de suivi sont proposés (p.116 du plan) pour les axes du programme d'actions mais ils ne sont pas reliés à chacune des actions et ne sont pas assortis d'une valeur initiale et d'une cible, ainsi que d'un calendrier de réalisation alors qu'un certain nombre d'actions sont dotées d'objectifs chiffrés. Il ne propose pas non plus la mise en place d'actions correctives en cas d'écart aux objectifs.

Un tableau récapitulatif recensant l'ensemble des objectifs poursuivis, action par action, gagnerait par exemple à être ajouté dans le volet stratégie du plan, notamment pour permettre de l'articuler avec le tableau des indicateurs de suivi (page 116 du plan au § 5.5 « Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu ») et de faciliter le suivi de la trajectoire d'atteinte de ces objectifs au moment de l'évaluation du plan.

De plus, les hypothèses et indicateurs établis à l'échelle régionale doivent pouvoir être réutilisés à l'échelle locale, afin de concilier une adaptation à la diversité des contextes locaux et un suivi cohérent de la mise en œuvre du plan régional. En général, les actions ne sont pas territorialisées.

(14) L'Autorité environnementale recommande de proposer pour chaque action du plan des mesures déclinables à chaque échelon territorial et des indicateurs chiffrés reliés aux objectifs, assortis de valeurs initiales, de cibles, d'un calendrier de réalisation et d'actions correctives en cas d'écart aux objectifs.

Planification et financement

Le code des transports (articles L. 1214-30 à 36) prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional est complété par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et en précisent le contenu. Les intercommunalités astreintes à cette obligation sont ainsi la ville de Paris, les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise. Les communautés de communes peuvent en outre choisir d'en élaborer dans les mêmes conditions de procédure.

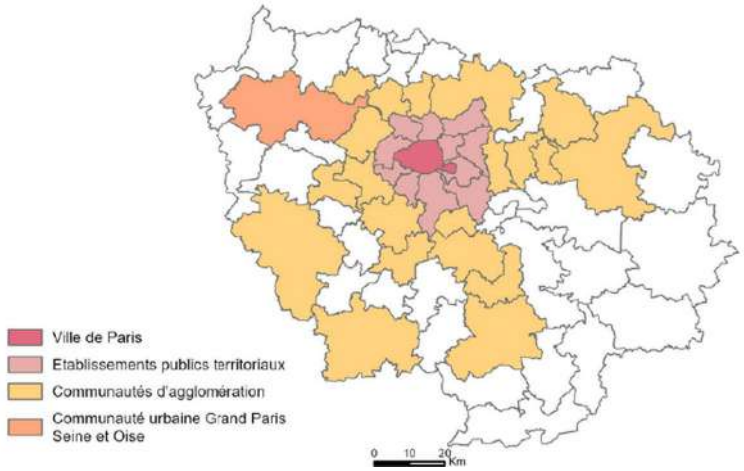


Figure 16 : Collectivités astreintes à l'élaboration d'un plan local de mobilité – source PDMIF p.103

Le PDMIF définit les actions ayant vocation à être déclinées dans les documents d'urbanisme et les plans locaux de mobilité mais n'établit pas les conditions permettant de décliner à l'échelon territorial chacune des actions.

(15) L'Autorité environnementale recommande de définir pour chaque action ou groupe d'actions concerné les conditions de sa déclinaison dans les documents d'urbanisme et les plans locaux de mobilité.

Les éléments de coûts présentés p. 96-101 correspondent à des budgets globaux. Ainsi, il est indiqué que le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan entre l'État et la Région est consacré majoritairement au financement des infrastructures de transports collectifs franciliens, à hauteur de 7,4 milliards d'euros. Mais aucune action n'est chiffrée en indiquant en particulier les programmes de financement mobilisables, et les budgets annoncés ne sont pas fléchés (hormis le Grand Paris Express dont l'investissement total a été chiffré à 36 milliards d'euros), malgré l'identification des financeurs pour chaque action.

(16) L'Autorité environnementale recommande de décliner les budgets globaux annoncés pour l'ensemble des actions du plan en proposant un chiffrage et les financements mobilisables

2.5. Les incidences de la mise en œuvre du PDMIF

Une évaluation des incidences trop générale

L'évaluation des incidences de la mise en œuvre du PDMIF manque de précisions. Elle ne détaille pas notamment l'impact des mesures, et n'explique pas comment il valorise une mesure dans une action, ce qui pose la question de l'échelle d'évaluation des incidences du plan sur l'environnement. L'échelle des actions semble uniformiser les incidences alors qu'au sein d'une même action toutes les mesures n'ont pas la même portée ni les mêmes incidences.

Par exemple, pour la même action 1.3. « *développer les réseaux de surface et en améliorer la performance* » qui comprend sept mesures, les incidences sur la biodiversité sont jugées « p*ositives limitées* » et celles sur la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers sont « *incertaines* ». Or, aucune mesure de cette action n'est dédiée à la préservation de la biodiversité, ainsi il est difficile de comprendre comment l'action peut être source d'impact positif sur la biodiversité.

(17) L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation environnementale du plan en évaluant les incidences de chacune des mesures prévues dans le cadre de chaque action.

De plus, l'évaluation aurait dû se fonder au moins sur les études d'impact déjà effectuées, de projets déjà réalisés ou en cours de réalisation, notamment celles des opérations du Grand Paris Express citées p.194 du rapport environnemental. Le dossier devrait retracer la démarche ERC entreprise pour ces projets et en rappeler les attendus et les conclusions, notamment s'agissant des incidences sur les sites Natura 2000. De même, le PDMIF ne prévoit pas de dispositions de nature à préserver les zones humides avérées telles que définies dans les cartographies connues, les schémas d'aménagement et de gestion des eaux ou le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

Les aménagements prévus étant susceptibles de se traduire par une artificialisation ou une perturbation de l'infiltration des eaux, le PDMIF devrait prévoir pour ces aménagements des dispositions visant à l'infiltration des pluies au moins courantes à la parcelle et la gestion avec stockage temporaire et rejet régulé au réseau des pluies d'occurrence plus élevée.

(18) L'Autorité environnementale recommande de :
- retracer la démarche d'évaluation environnementale et notamment la démarche ERC ayant conduit aux choix et projets retenus dans le plan ;
- prévoir les dispositions permettant la préservation des zones humides avérées ;
- reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 pour démontrer l'absence d'incidence significative sur ces sites.

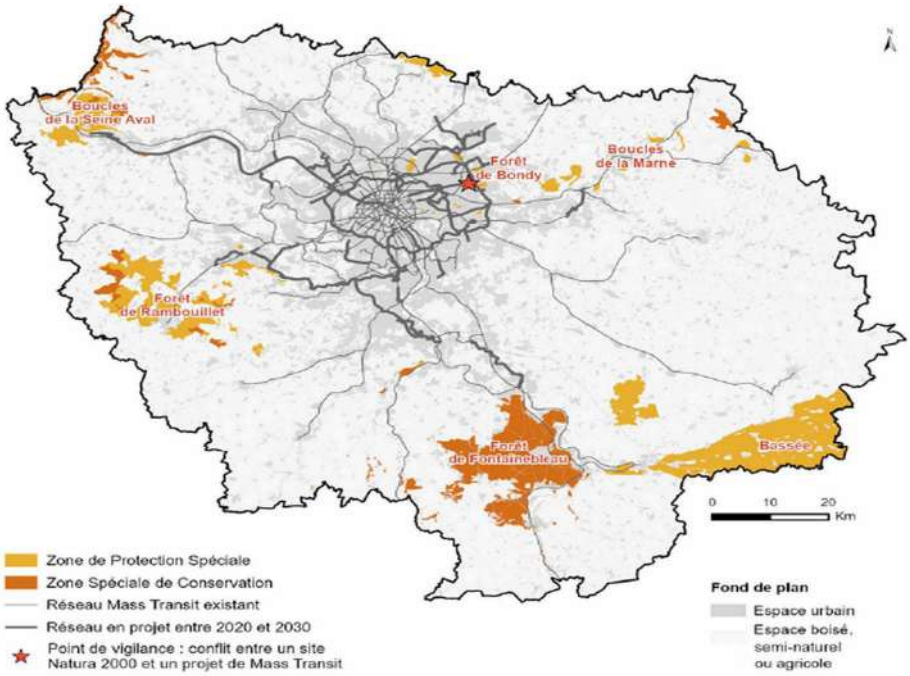


Figure 17: Croisement des projets de transport collectifs prévus dans le PDMIF avec les sites Natura 2000 ; source, EES p.194

La consommation d'espaces et le changement climatique

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

En termes de consommation d'espaces, le dossier indique que « *le développement des infrastructures de transport n'est responsable à l'échelle régionale que de 4 % de la consommation brute d'espace entre 2012 et 2017 (DRIEAT, 2020)*. » (p.126, EES). Néanmoins, aucun bilan précis n'est fourni, notamment depuis 2017 sur la base des projets déjà réalisés et à venir du programme d'actions et ce chiffre n'est pas étayé par des hypothèses de

calcul. Si l'impact sur la consommation d'espace est considéré comme « *mineur au regard de la consommation régionale totale* » (EES, p.170), le dossier ne le démontre pas et n'en fournit pas un bilan détaillé.

D'après le dossier, le « *lien entre artificialisation, étalement urbain et transport est traité prioritairement dans le SDRIF-E, et non dans le Plan des mobilités* » (EES p.147). Cependant, comme déjà mentionné dans l'avis de cadrage, le dossier devrait présenter précisément les éléments d'analyse et d'orientations d'ores-et-déjà connus du Sdrif-E, y compris en ce qui concerne la programmation d'infrastructures de transports, pour les replacer dans une démarche intégrée à l'échelle de la région. Dès lors, l'assertion selon laquelle le PDMIF est compatible avec la trajectoire de réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (Enaf) fixée par le projet de Sdrif-E dans la perspective d'atteindre l'objectif d'absence d'artificialisation nette (Zan) à l'horizon 2050, n'est pas étayée.

Le changement climatique

D'après le dossier, la forte consommation d'énergie fossile, en particulier par les transports, en région Île-de-France a pour conséquence des émissions de GES élevées. Les émissions des « scopes » 1 et 2[23] régionales s'élèvent ainsi en 2019 à 37,9 millions de tonnes équivalent CO_2, soit 8,7 % des émissions nationales hors transport aérien et maritime. Rapportées à la population, les émissions franciliennes apparentes sont de 3 tCO_2eq/hab/an, soit plus de deux fois inférieures à la moyenne nationale. Mais cette présentation est trompeuse : les émissions indirectes (scope 3) sont en effet trois à quatre fois supérieures aux émissions locales en raison des importations nécessaires pour satisfaire la demande francilienne.

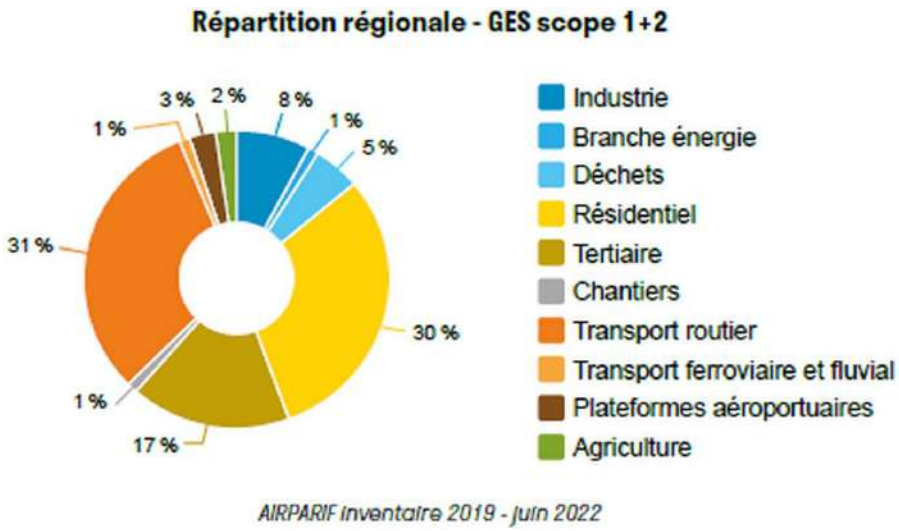


Figure 18 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre (GES) (scopes 1 et 2 seulement) par secteur d'activité, en 2019 source : PDMIF p.68.

Le PDMIF comprend deux chapitres dédiés au changement climatique (atténuation et adaptation). Il prévoit à son échelle une réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements de 25 à 30 % entre 2020 (soit 2019, hors effet de la crise sanitaire) et 2030, conformément à la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone en vigueur.

Le chapitre **«** *Adapter le système de mobilité au changement climatique* » est traduit dans le programme d'actions par l'action 1.1. (Mesure 1.1.6 « *Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques* »), l'action 1.3. (Mesure 1.3.1 « *Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre* » pour construire des infrastructures adaptées au changement climatique) et l'action 7.5 (Mesure 7.5.2 « *Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques* ») mais aussi de confort de l'usager (favoriser le

23 Dans la méthodologie Bilan Carbone®, les émissions d'un territoire ou d'une activité sont regroupées dans trois grandes catégories : les émissions directes (scope 1), les émissions indirectes liées à l'énergie (scope 2) et les autres émissions indirectes (scope 3).

développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique (Mesure 11.4.4), améliorer l'information voyageurs pour permettre un accompagnement en cas d'évènement climatique (Mesure 1.6), ou encore grâce aux orientations visant à mieux intégrer les contraintes de climatisation dans les transports collectifs.

(19) L'Autorité environnementale recommande d'établir un bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers liée à la réalisation des projets prévus par le PDMIF et de déterminer la contribution apportée par le PDMIF aux objectifs nationaux de sobriété énergétique et de neutralité carbone.

(20) L'Autorité environnementale recommande de replacer plus largement l'évaluation environnementale du plan au sein d'une démarche intégrée à l'échelle de la région prenant en compte l'articulation entre organisation des mobilités et aménagements en lien avec le Sdrif-E récemment adopté et en cours d'approbation.

La consommation de matériaux

Les besoins en matériaux liés a la construction d'infrastructures de transport sont importants : il faut 12 000 tonnes de granulats pour un kilomètre de route à deux voies, de 20 000 à 30 000 tonnes pour un kilomètre d'autoroute. En 2015, les 26 millions de tonnes de granulats consommés en Île-de-France représentaient près du quart de la consommation régionale de matières. Les matériaux de construction représentent la majeure partie de l'impact carbone des projets d'infrastructures de transport. L'utilisation de béton et d'acier représente par exemple 66 % des émissions des chantiers 2020 du Grand Paris Express. La sobriété dans la conception des infrastructures ainsi que l'utilisation de matériaux bas-carbone peuvent contribuer à diminuer ces émissions.

Les chantiers d'infrastructures de transport sont également des producteurs importants de déchets : près de 47 millions de tonnes de déblais (près de trois fois la production annuelle régionale) seront générés par le Grand Paris Express, selon la Société des grands projets. Leur valorisation en remblais et la maximisation du transport à faibles émissions (fret ferroviaire et fluvial) permettent d'en réduire l'impact.

Un bilan de GES a été établi pour la consommation de matériaux dans une démarche d'analyse de cycle de vie (ACV), comme l'avait préconisé l'avis de cadrage, notamment sur la base des études d'impact de projets disponibles et des données issues de l'évaluation environnementale du Sdrif-E (p.163-164 du rapport environnemental). Le rapport environnemental en conclut que le plan des mobilités permettrait d'éviter en 2030 l'émission des 1,8 millions de $tCO_2éq$ liées aux déplacements routiers par rapport au scénario tendanciel (8,3 millions sont issues des déplacements routiers sur l'année 2030 et environ 7 millions sont issues de la construction des infrastructures inscrites au plan et à leur maintenance sur la durée du plan 2020-2030). Il manque cependant un dispositif de suivi pour cet enjeu.

(21) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'évaluation environnementale du PDMIF sur la consommation des matériaux un indicateur de suivi relatif aux émissions de gaz à effet de serre.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine

3.1. Une insuffisante adaptation aux enjeux et évolutions régionales

Le déséquilibre du traitement entre voyageurs et marchandises

Si plus de 40 millions de déplacements de personnes sont effectués chaque jour, ce sont plus de 217 millions de tonnes de marchandises qui circulent chaque année dans la région francilienne[24], dont plus de 200 millions par

24 https://www.iledefrance.fr/decouvrir-le-fonctionnement-de-la-region/la-region-en-action/fret-et-logistique/laction-regionale-pour-le-fret-et-la-logistique-en-ile-de-france

la route, les grandes zones d'activités économiques n'étant très souvent accessibles que par la route. Pourtant, et alors que des investissements massifs ont été consentis pour le transport collectif de voyageurs, le PDMIF ne consacre à ces dynamiques socio-économiques qu'un seul de ses 13 axes, l'axe 10 « *soutenir une activité logistique performante et durable* » composé de quatre actions. L'avis de cadrage soulignait que le bilan du PDUIF montrait une prise en compte très insuffisante de cet enjeu et demandait qu'« *un volet essentiel* » porte sur « *l'organisation des implantations et des flux logistiques fondée sur la sobriété d'usage des ressources et des émissions atmosphériques, sur la multimodalité et les principes de l'économie circulaire* ».

Par ailleurs, le plan fixe un objectif chiffré de « *doubler la part des modes massifiés (en tonnes.kilomètres) pour le transport des marchandises* » (p.313) sans le relier à un objectif global de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial.

(22) L'Autorité environnementale recommande de rééquilibrer le programme d'actions en le renforçant notablement sur le volet du transport des marchandises et de la logistique et de préciser les objectifs de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial visés par le plan.

En outre, les actions évoquées semblent davantage renvoyer à des études que mettre en place des modalités opérationnelles : améliorer la performance de l'armature logistique, améliorer les conditions de distribution des zones urbaines, opportunités de densification des sites multimodaux et zones logistiques, transport combiné rail-route dans les nouveaux sites prioritaires du marché international (Min) de Rungis notamment, opportunités de mettre en place des installations terminales embranchées…. Le plan aurait pu utilement, à ce titre, avoir recours à l'élaboration d'un schéma de desserte fluviale et ferroviaire[25].

(23) L'Autorité environnementale recommande de renforcer l'opérationnalité des actions relatives au transport de marchandises pour garantir l'atteinte des objectifs fixés.

Sur la cyclo-logistique, l'unique mesure (10.4.3.) relève de l'accompagnement, alors que cette activité économique est en plein essor et présente un fort potentiel de développement sur le territoire francilien compte tenu des distances assez faibles et de la densité de la région, notamment dans sa partie centrale[26].

(24) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions sur la cyclo-logistique permettant d'exploiter pleinement son potentiel de développement.

■ La prise en compte des personnes à mobilité réduite et des touristes : intermodalité et chaîne des déplacements

D'après le dossier, 41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné (source enquête Île-de-France Mobilités 2014) : cette dénomination comprend les 12 % de personnes en situation de handicap, mais aussi un nombre important de personnes présentant une gêne temporaire (problème physique, accompagnement d'enfants en poussette, transport d'objets encombrants) (p.16 du plan). Par ailleurs, l'Île-de-France est l'une des premières destinations touristiques mondiales, attirant plus de 50 millions de visiteurs français et internationaux chaque année (soit plus de la moitié des touristes au niveau national), pour du tourisme de loisirs ou d'affaires. Or, ces usagers, à leur arrivée et leur départ, sont souvent encombrés et de ce fait « vulnérables » en termes de déplacements, l'enjeu est donc pour l'Autorité environnementale que le PDMIF traite leurs problématiques de la manière la plus efficace possible.

25 cf. article L.1214-2-2 du code des transports

26 cf. étude Ademe *Panorama de la cyclologistique en France*

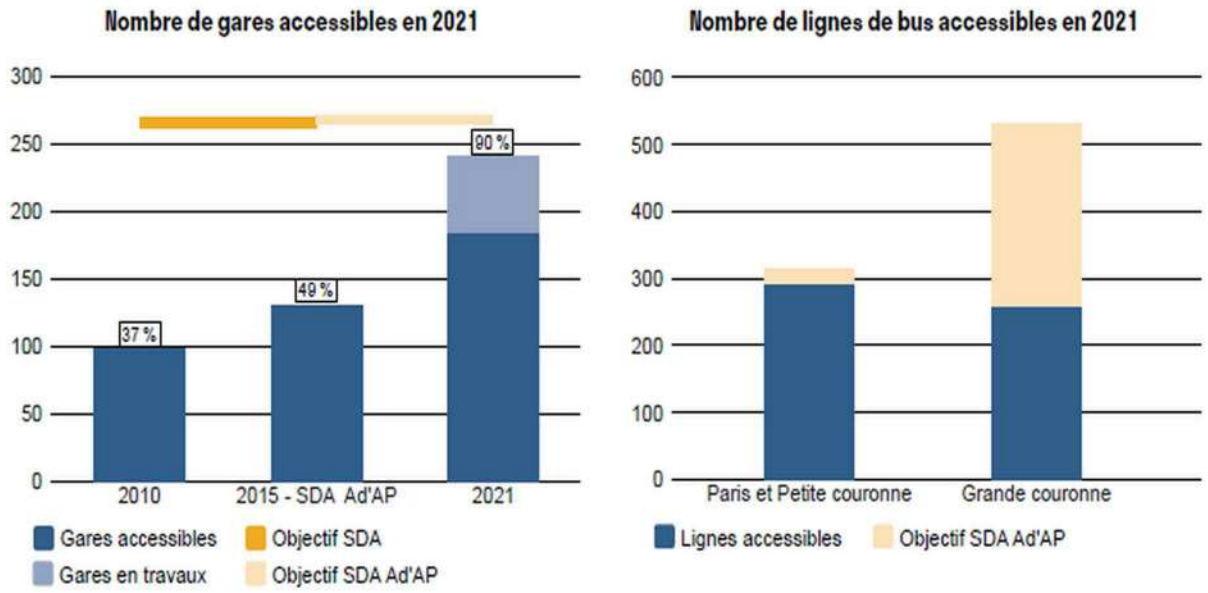


Figure 19: Bilan du PDUIF sur l'accessibilité des gares et lignes de bus à fin 2021, source : PDMIF p.184

Le plan consacre l'axe 3 à « *l'accessibilité de la chaîne de déplacements* » et l'axe 13 à « *la mobilité touristique durable* ». Sur cet axe, le dossier fournit bien des objectifs chiffrés pour les lignes de bus et gares à rendre accessibles, notamment conformément aux schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) sur la base d'un diagnostic à fin 2021.

De plus, le plan évoque de rendre accessibles toutes les stations de métro mais sans traduire cet objectif dans le programme d'actions. Ainsi, la mesure 3.1.3. « *améliorer l'accessibilité du métro* » ne concerne que les prolongements des lignes 4,11, 12 et 6 (étude d'opportunité seulement) ainsi que le réseau du Grand Paris Express.

(25) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions pour progresser vers l'objectif de rendre accessibles toutes les stations de métro à horizon 2030.

Sur la mise en accessibilité de la voirie, les actions sont floues, renvoyées à d'autres acteurs et elles reposent sur la réalisation d'un diagnostic imprécis ; les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) déjà élaborés ou en cours ne sont pas recensés et aucun état des lieux de l'accessibilité de la voirie n'a été réalisé, alors même que le dossier reconnaît un bilan du PDUIF très insuffisant sur cet enjeu (peu de PAVE adoptés et peu d'aménagements réalisés sinon à l'occasion d'aménagements de voirie programmés par ailleurs).

(26) L'Autorité environnementale recommande de renforcer le programme d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie en proposant, sur la base d'un état des lieux des plans de mise en accessibilité des mesures opérationnelles et chiffrées permettant de résorber le retard accumulé.

Pour le tourisme, d'après le dossier, les principaux pôles touristiques sont situés à Paris, Disneyland, Versailles et dans une moindre mesure dans les Hauts-de-Seine et en Seine-et-Marne, et la marche reste le principal mode notamment dans Paris (p. 354). Pourtant, les actions ne sont pas territorialisées en fonction de ces secteurs prioritaires et seule une mesure qui renvoie au SD'AP concerne l'accessibilité piétonne et PMR des espaces publics (mesure 13.2.3.), là encore imprécise.

De plus, le plan prévoit des objectifs non chiffrés : pour les stations de cars longue distance en services librement organisés dits « SLO », les objectifs sont subordonnés à l'établissement d'un recensement préalable (p. 357) ; la part modale cible en transports collectifs et modes actifs n'est pas définie pour les touristes. Les mesures sur l'information et la signalétique, les services numériques et la billettique sont floues et inconsis-

tantes (aucun objectif ni condition de mise en œuvre) et le développement de la pratique cyclable est également au stade de l'étude (mesure 13.2.4 : recensement des besoins en stationnement vélo).

(27) L'Autorité environnementale recommande de :
- renforcer, en les territorialisant, les actions au niveau des pôles touristiques identifiés,
- compléter les actions relatives au tourisme sur la mise en accessibilité pour permettre à toutes les personnes moins mobiles d'utiliser le réseau de transports en commun et fournir des objectifs chiffrés de report modal vers les transports en commun et les modes actifs, et sur l'amélioration de l'information, la signalétique, les services numériques et la billettique, en détaillant les actions concrètes permettant de les atteindre.

■ La saturation des réseaux de transport

Le dossier explique que la saturation a été en partie freinée par la crise sanitaire (p.54) et que l'essor du vélo et l'offre de « mass transit » du Grand Paris Express contribueront à la réduire (p.90). Mais il ne s'appuie sur aucun diagnostic précis en la matière. De plus, le plan ambitionne d'atteindre des objectifs de régularité (métro) et de ponctualité (RER et trains) » (action 1.1. « *développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience* ») mais ne définit pas précisément ces objectifs en les associant à une cible de niveau de service. L'action 1.1., hormis la mise en service du GPE (mesure 1.1.1.) repose en effet en majorité sur des études à réaliser (liaisons interrégionales, schémas directeurs de lignes, définition de l'offre et de la qualité de service) et la mesure 1.2.2. de minimisation des incidences liées aux situations perturbées semble davantage un souhait qu'un objectif.

(28) L'Autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur la saturation des transports en commun, et proposer des objectifs opérationnels (niveaux de services cibles notamment) sur la régularité et la ponctualité des métros, RER et trains.

3.2. Une prise en compte imparfaite de la santé des Franciliens

■ Les polluants atmosphériques

Le dossier pose un diagnostic sur les facteurs environnementaux, source de dégradation durable de la santé des Franciliens.

En matière de qualité de l'air, les concentrations en NO_2 les plus importantes sont relevées dans l'agglomération parisienne, notamment au voisinage des grands axes de circulation (autoroutes, routes nationales et importantes voies départementales). Le transport routier est ainsi responsable de 49 % des émissions de NO_x en 2019 (p.71 du rapport environnemental) en Île-de-France. Les deux tiers des Franciliens sont exposés à un air qui ne respecte pas la valeur de référence de l'OMS pour les PM_{10} (45 µg/m^3 à ne pas dépasser plus de trois jours par an) ; 16 % du fait du seul transport routier[27].

27 La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a pris un arrêt en manquement à l'encontre de la France le 24 octobre 2019 pour dépassement des limites relatives au dioxyde d'azote dans 12 zones de surveillance notamment au niveau de Paris. Et au cours de l'année 2021, la Commission européenne a également saisi la Cour de justice de l'Union européenne pour la persistance des dépassements des valeurs limites de particules PM_{10} en Île-de-France. Source : Ministère de l'écologie

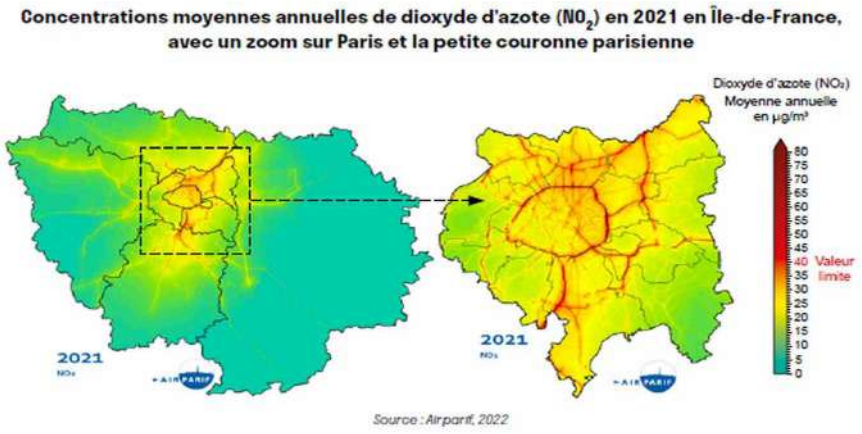


Figure 20: Carte Airparif des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO2) en 2021 en Île-de-France (zoom sur Paris et la petite couronne), source : EES p.60

L'avis de cadrage du 9 juin 2023 recommandait d'inclure en outre les particules ultra-fines[28] (PUF) dans l'analyse notamment auprès des jeunes enfants. À cet égard, le dossier mentionne une campagne de mesures d'Airparif à proximité d'axes routiers en 2022 dont les résultats montrent que « *les particules ultrafines à proximité de trois axes routiers d'Île-de-France présentent des niveaux deux à cinq fois plus élevés que celui constaté au cœur de Paris, à distance des axes routiers* » (p. 73 du rapport environnemental). Néanmoins, ces données ne sont pas exploitées pour définir des actions visant à réduire l'exposition des Franciliens à ces polluants (y compris dans les indicateurs de suivi).

Le PDMIF comprend une partie dédiée à la santé et au cadre de vie et un certain nombre d'actions y sont incluses : réduction de l'exposition des populations au bruit routier (Action 7.2), au bruit ferroviaire, ainsi que l'augmentation du nombre de dispositifs de mesure et de traitement de la qualité de l'air dans les enceintes souterraines ferroviaires (Action 1.1), l'accélération de la transition énergétique des parcs des véhicules (Axe 11), ou encore l'augmentation de la part modale des TC et des modes actifs dans les déplacements des touristes pendant leur séjour (Action 13.2).

D'autres sont considérées comme emportant des effets sur ce chapitre ; ainsi, les mesures de l'action 7.2 relatives à l'abaissement des vitesses et l'aménagement de la voirie, visent à améliorer la sécurité routière avec l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 et ont un impact sur les émissions de polluants.

(29) L'Autorité environnementale recommande d'exploiter les données de diagnostic relatives aux particules ultra-fines afin de définir une stratégie ambitieuse de réduction de l'exposition des populations à ces polluants.

■ Le bruit

Selon le dossier, près de 90 % des Franciliens, soit plus de neuf millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) (p.9 du rapport environnemental et étude Bruitparif)[29]. Des cartes de bruit cumulé extraites du rapport d'étude de Bruitparif faisant apparaître les mois de vie en bonne santé perdues par an figurent dans le rapport environnemental (ainsi p. 99) et les inégalités de santé qui en découlent.

28 Particules inférieures à 0,1 micron ou 100 nanomètres

29 L'Ademe et le Conseil national du bruit (CNB) ont par ailleurs évalué en octobre 2021 le coût social du bruit en France, à 147,1 milliards d'euros par an. Les deux tiers (66,5 %) seraient imputables aux transports, le bruit routier représentant 54,8 % des coûts, le bruit ferroviaire 7,6 % et le bruit aérien 4,1 %.

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

Figure 21 : Rappel des valeurs réglementaires et des valeurs de référence de l'OMS pour déterminer l'impact sanitaire du bruit - source : PDMIF p. 21

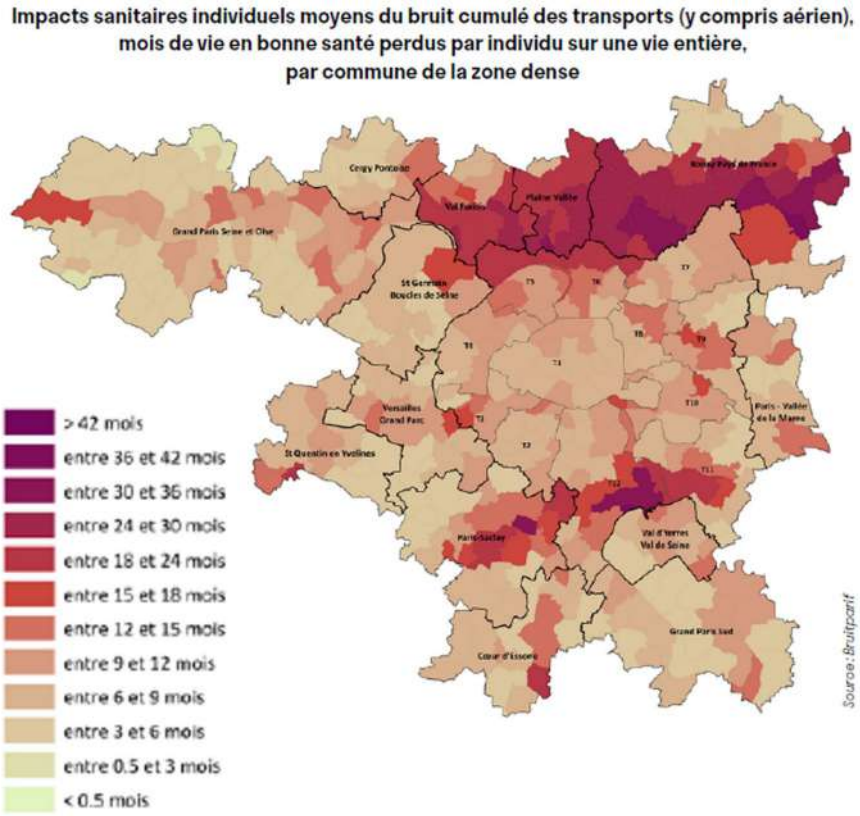


Figure 22 : Appréciation de l'impact individuel moyen du bruit cumulé exprimé en mois de vie en bonne santé perdus - source EES p. 99
On remarque les différences entre communes de 3 à 42 mois de vie en bonne santé perdus, qui tiennent cependant en grande partie au bruit aérien, ne relevant pas du PDMIF.

L'état des lieux en matière d'exposition au bruit des transports sur la base des cartographies stratégiques du bruit dans l'état initial de l'environnement à l'échelle francilienne est complet et méthodologiquement expliqué (p.87 et suivantes). Les enjeux sanitaires de l'exposition des populations de la zone dense francilienne au bruit des transports (forte gêne et forte perturbation du sommeil) sont cités et comparés par source de bruit selon la 3ème (2017) et 4ème échéance (2022) de la directive européenne 2002/49/CE sur le bruit. Mais sans les minimiser, la mention d'une évolution sensiblement à la baisse du nombre de mois/année de vie en bonne santé perdus dans la zone dense francilienne sans expliciter les conséquences des changements méthodologiques survenus

lors de la 4ème échéance, ne permettent pas d'appréhender les limites d'interprétation de ces résultats, ces évolutions méthodologiques induisant de nombreux biais comparatifs. La modestie des évolutions de la géographie du bruit entre la 3ème échéance et la 4ème échéance et l'augmentation de la sensibilité au bruit de la population francilienne, selon l'enquête du Credoc[30] de 2021 (page 144 du rapport environnemental), devraient selon l'Autorité environnementale conduire à engager des actions spécifiques et ambitieuses de politiques publiques de réduction de l'exposition au bruit.

En outre, l'affirmation selon laquelle (p. 168 de l'EE) : « *les impacts des objectifs du Plan des mobilités sur le bruit et la sécurité routière ne sont quant à eux pas quantifiables avec les outils existants* » est, selon l'Autorité environnementale, discutable. En effet, il importe de prévoir les données d'entrées et les moyens nécessaires pour permettre à un organisme tel que Bruitparif de modéliser des scénarios d'impact sanitaire sur les populations exposées au bruit des transports. Enfin peu de leviers sont prévus pour limiter l'exposition au bruit ferroviaire, même si l'enjeu est plus localisé : la seule mesure 1.1.8 dépend de la réalisation d'études acoustiques d'identification des points noirs de bruit et de mesures de résorption adaptées qui sont encore à venir et ne sont pas même encore planifiées pour les secteurs prioritaires.

Pourtant, de nombreux indicateurs (populations exposées au-dessus des valeurs-limites réglementaires ou des valeurs de référence de l'OMS, nombre d'années de vie en bonne santé perdue en raison du bruit, réduction du trafic routier et des vitesses de circulation, augmentation de la part des véhicules électriques, réfection des revêtements de chaussée) participant à la réduction du bruit dans l'environnement sont prévus dans le PDMIF (page 75). Toutefois aucun de ces indicateurs n'objective une cible à atteindre de diminution des populations exposées au bruit dans l'environnement d'ici la fin du PDMIF.

Or, le PDMIF est cité comme un document de référence, et évalué par le rapport environnemental comme un levier majeur (l'EES lui attribue le poids maximal), pour réduire l'exposition des Franciliens au bruit généré par les transports (route et fer). La baisse de la circulation routière (Axe 1 p. 133), le report modal (Axe 6 p. 227 et 7 p. 246), l'augmentation de la part des déplacements actifs (Axe 2 p. 177 et 4 p. 198), l'électrification du parc routier (Axe 11, p. 327), le partage et la pacification de la voirie (Axe 8 p. 270) et la diminution des distances pour le transit de marchandises (Axe 10, p. 303) emporteraient en effet, avec la modification des usages des transports, un impact positif sur le bruit. Il est à noter que la mesure 10.3.5 (« Accompagner la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés ») est uniquement expérimentale.

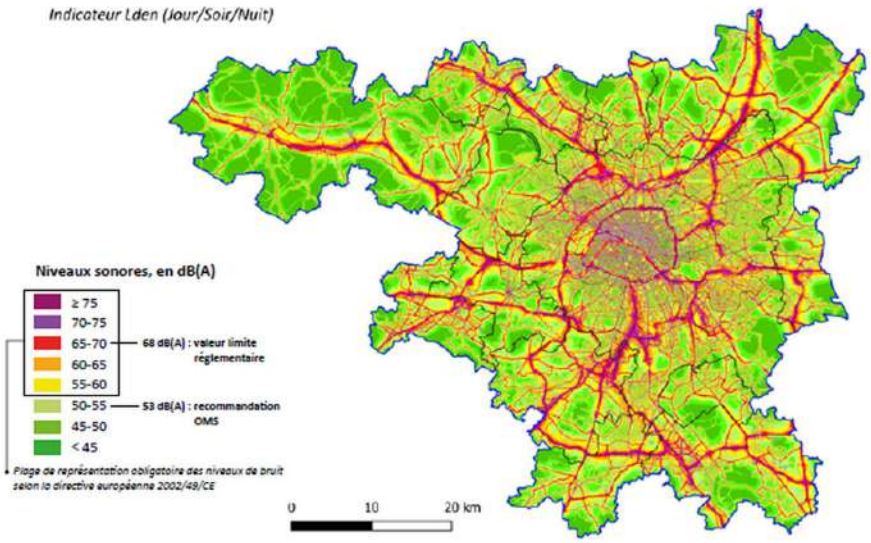


Figure 23: Carte stratégique provisoire de bruit routier (indicateur Lden – jour, soir, nuit) pour la zone dense francilienne - source EES p. 89

30 Centre de recherches pour l'étude et l'observation des conditions de vie : https://www.credoc.fr/publications/perception-du-bruit-en-ile-de-france-fin-2021-rapport

Il est prévu de traiter en priorité les secteurs les plus exposés au bruit ferroviaire et/ou routier (p. 21 du plan et action 7.5[31]) mais les sites à traiter ne sont pas identifiés et leur identification est renvoyée aux plans locaux de mobilité. Il est également prévu de viser à plus long terme (sans que ce terme soit défini) le respect des valeurs de référence de l'OMS pour éviter tout accroissement des risques sanitaires liés au bruit des transports. Mais le bruit n'est pas traité comme un enjeu environnemental à part entière et seulement comme un enjeu sanitaire secondaire résultant d'autres facteurs.

(30) L'Autorité environnementale recommande de préciser les limites d'interprétation des résultats liés aux modélisations de bruit liés aux cartes stratégiques de bruit de 4ème échéance de la directive européenne sur le bruit ;
- reconsidérer la place du bruit dans les enjeux environnementaux, au regard des effets potentiels du PDMIF sur la réduction de l'exposition au bruit en lui consacrant un axe à la préservation de la santé des Franciliens et en objectivant des cibles d'exposition au bruit en fonction des valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé pour définir les niveaux au-delà desquels le bruit a un effet néfaste sur la santé ;
- identifier à l'échelle du plan les secteurs prioritaires de réduction du bruit routier et ferroviaire et définir un calendrier de réduction.

■ Multi-exposition et inégalités environnementales de santé

Les secteurs géographiques caractérisés par une multi-exposition aux nuisances environnementales ont été identifiés (exposés à des dépassements récurrents de seuils de concentration et carencés en espaces verts) sur la base de l'étude de l'Observatoire régional de la santé (ORS) de janvier 2022 sur les cumuls d'expositions environnementales en Île-de-France (p. 103 du rapport environnemental). L'étude met en évidence la surexposition des ménages les plus modestes dans les environnements multi-exposés (p.194, EES) mais le PDMIF ne propose aucune mesure permettant des actions renforcées dans les zones identifiées.

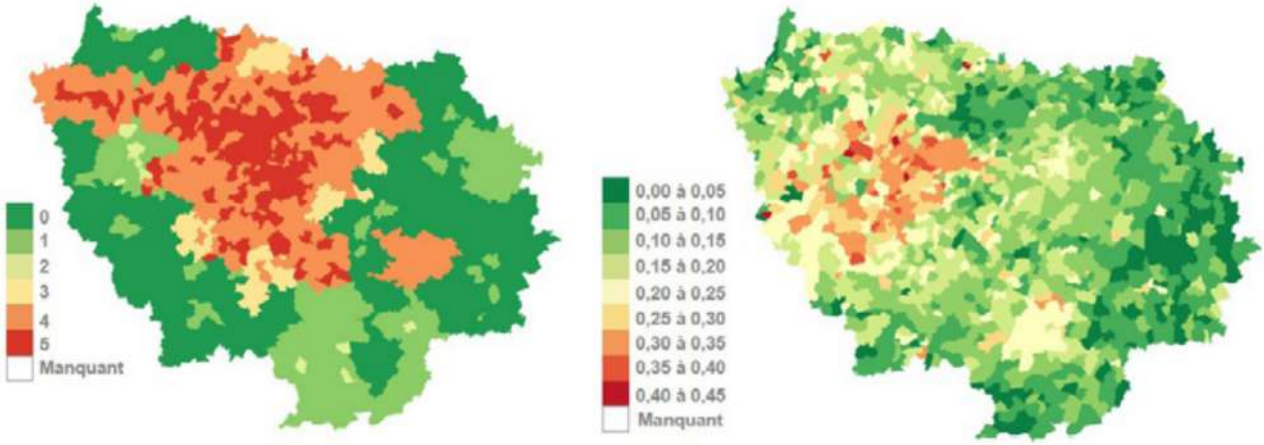


Figure 24 : Lien entre la multi-exposition environnementale (indice d'exposition multiple aux pollutions de l'air (SO_2, NH_3, PM10 et PM2,5, NO_2) et des sols (au moins une pollution des sols) défini par France Stratégie en 2022) et les inégalités sociales, source : EES, page

(31) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures renforcées pour réduire le bruit et la pollution de l'air dans les zones identifiées comme concentrant les inégalités environnementales de santé et la multi-exposition

31 « *Traiter 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires* »

Le développement des modes actifs de déplacement

La marche est le premier mode de déplacement utilisé en Île-de-France (deuxième à l'échelle nationale), avec 17,1 millions de déplacements quotidiens à l'automne 2021[32]. Le vélo connaît de son côté un nouvel essor depuis trois décennies, puisqu'il est passé de 270 000 déplacements quotidiens en 1991 à environ un million à l'automne 2021 (d'après EGT 2020, EES, p.105).

Or, le dossier fait état concomitamment d'une prévalence accrue de l'obésité dans la population francilienne (passée entre 1997 et 2012 de 7,1 % à 14,4 %) ainsi que du diabète (environ 600 000 personnes).

Développer l'usage de la marche et du vélo a des effets reconnus d'amélioration de la santé publique[33]. Plusieurs actions du plan devraient y contribuer (notamment 2.1, 3.1, 4.1, 4.2, 4.3, 6.1, 8.1, 8.2, 9.1, 9.2, 9.3, 14.1, 14.2, 14.3), au sein de deux axes consacrés aux modes actifs : l'axe 2 « *placer le piéton au cœur de politiques de mobilité* » et l'axe 4 « *conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo* ». Mais les actions de nature à favoriser la marche paraissent timides alors que peu de progrès ont été faits en la matière (EES p.178) et qu'une seule action du plan composant l'axe 2 y fait référence. Pourtant ces actions emporteraient des co-bénéfices en matière d'accessibilité, d'utilisation des transports collectifs, d'efficacité de la mutimodalité, d'accueil amélioré des touristes, d'apaisement des espaces et d'inclusion sociale. L'objectif affiché par le PDMIF de conforter la part modale de la marche paraît modeste dans ce contexte.

(32) L'Autorité environnementale recommande de compléter et renforcer le programme d'actions par une stratégie permettant de combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale.

Pour le vélo, l'objectif de réalisation d'aménagements cyclables et d'infrastructures dédiées de 4 500 km visés en 2020 (1 900 km réalisés fin 2021) (bilan PDUIF p.199) n'a pas été atteint. La réalisation d'un réseau structurant est prévu (carte p.205 : Réseau vélo Île-de-France, Schéma national des véloroutes, Plan vélo métropolitain, schémas cyclables des départements et de la Ville de Paris) mais le manque général de calendrier de réalisation fait dépendre sa réalisation des seules collectivités, notamment en grande couronne, aucun aménagement n'étant planifié.

(33) L'Autorité environnementale recommande de planifier les aménagements du schéma cyclable d'ensemble prévu dans le plan (calendrier et jalons notamment) et de proposer une stratégie de développement opérationnelle pour la grande couronne.

Sur les services vélos, le plan annonce bien des objectifs chiffrés (20 maisons du vélo et 20 maisons mobiles, 40 000 vélos en location en 2028, 100 % d'enfants ayant participé à l'apprentissage du « savoir rouler à vélo ») mais ne les décline pas dans les actions.

(34) L'Autorité environnementale recommande de décliner les objectifs de développement des services vélos au sein des actions, en les assortissant elles-mêmes d'indicateurs.

La sécurité routière

L'Île-de-France concentre 31 % des accidents corporels de la circulation, près de 10 % des tués et de 30 % des blessés hospitalisés en France métropolitaine en 2021 (PDMIF p. 255). Cela signifie concrètement qu'en 2022 257 personnes ont été tuées sur les routes de la région. S'ils touchent toutes les catégories d'usagers hors les conducteurs de poids lourds, les piétons paient un tribut très lourd, pour moitié ils sont d'ailleurs tués sur un passage piéton. Les automobilistes sont considérés comme auteurs responsables de la moitié des accidents

32 Près de 40 % à l'échelle régionale et 44 % à Paris - Source enquête mobilité par GPS de l'IPR : https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transports/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/

33 L'outil HEAT (health economic assessment tool for walking and cycling) développé par l'OMS permet d'objectiver ces gains de santé. https://www.who.int/europe/tools-and-toolkits/health-economic-assessment-tool-for-walking-and-cycling

mortels, devant les poids lourds. Les accidents sont plus nombreux en zone urbaine (76 % dans l'agglomération parisienne) mais ils sont plus graves en zone rurale (50 % des décès se sont produits hors agglomération), notamment du fait des vitesses pratiquées.

Depuis 2018, on observe par ailleurs un accroissement du nombre d'utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés (EDPm : trottinettes électriques, mono-roues, gyropodes, hoverboards…) parmi les blessés hospitalisés en Île-de-France, passant d'une trentaine par an avant 2018 à plus de 80 en 2022. Cet accroissement est beaucoup plus rapide que l'augmentation de l'usage de ces modes (p.104, rapport environnemental).

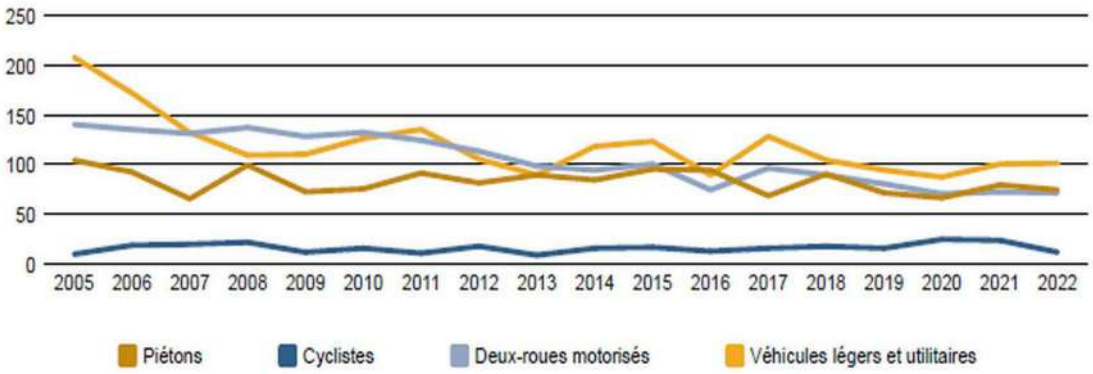


Figure 25 : Evolution du nombre de tués par catégorie d'usagers entre 2012 et 2022 - source EES p. 103

Le plan s'inscrit dans la « Vision zéro » et ambitionne donc une réduction de moitié des tués et des blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 avec une attention particulière portée aux usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) ; plusieurs actions du plan vont y contribuer (notamment 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 10.3, 14.2). Néanmoins, cet objectif général n'est pas décliné dans les actions, ce qui ne permet pas de garantir son atteinte. Aucune planification de la résorption des coupures urbaines accidentogènes (action 8.2.) n'est par exemple proposée bien qu'elles soient identifiées (carte et liste p.282-283).

Une action intégrant spécifiquement le suivi des accidents impliquant un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'EDPm (mesure 7.2.1.) a été intégrée en lien avec l'augmentation de la part des EDPm dans les tués (6 en 2021, 12 en 2023) - cf. bilan du PDUIF p.271.

(35) L'Autorité environnementale recommande de :
- décliner dans les actions l'objectif général de division par deux des tués et blessés graves pour la période 2025-2029 afin de garantir son atteinte à l'échéance du PDMIF ;
- planifier l'ensemble des actions et en particulier la résorption des coupures urbaines.

■ Appréciation des co-bénéfices pour la santé publique

Malgré le propos sur l'importance du développement des modes actifs pour la santé humaine, aucune étude précise sur les co-benéfices en termes de santé publique et de sécurité routière liés aux aménagements publics favorisant les mobilités actives[34] n'a été produite, et aucune priorité territoriale n'a été définie comme l'avis de cadrage y avait invité. Ainsi, ces données bien qu'intéressantes n'ont pas de traduction opérationnelle dans les priorités du PDMIF.

(36) L'Autorité environnementale recommandede réaliser une étude sur les co-bénéfices en termes de santé publique et de sécurité routière des aménagements publics pour les mobilités actives notamment sur les populations les plus vulnérables en définissant des priorités territoriales d'actions.

34 Des études approfondies sur les gains de santé publique étaient attendues notamment dans les territoires et quartiers dans lesquels se concentrent des populations en situation de précarité, spécifiquement davantage atteintes de pathologies chroniques (diabète, obésité…).

Changement climatique, vagues de chaleur et risque d'inondation : une nécessaire démarche d'adaptation

En Île-de-France, le dérèglement climatique peut prendre deux formes : l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des vagues de chaleur d'une part et une hausse des précipitations d'autre part. D'après le dossier, la région connaît notamment un réchauffement de +0,3°C par décennie depuis le milieu du 20e siècle, lié aux émissions de gaz à effet de serre (p.8 du RNT, EES). Ces phénomènes peuvent avoir des incidences fortes sur le confort des usagers et sur la continuité de service : submersion des voies, inondations des ouvrages souterrains, dilatation thermique des rails, amollissement du goudron (p.85-86, EES).

La mise en œuvre des objectifs 1.1., 1.3., 6.1., 6.2. et 10.2. du plan implique la construction d'infrastructures de transport susceptibles d'être situées en zone inondable. Les projets d'infrastructures situés dans le zonage des plans de prévention des risques inondations (PPRI) d'Île-de-France devront en respecter les dispositions de même que les objectifs du plan de gestion des risques d'inondation, notamment les objectifs 1.C. - *Planifier un aménagement du territoire résilient aux inondations* et 1.D. - *Eviter et encadrer les aménagements dans le lit majeur des cours d'eau*, qui encadrent les projets réalisés en zone inondable. Les études d'impact de ces projets devront évaluer la compatibilité de ces projets avec les objectifs du PGRI.

Le positionnement et la conception de ces infrastructures devront dès lors prendre en compte l'enjeu de la résilience[35] et de la continuité du réseau de transport lors de la survenue d'une crue[36]. Il serait également utile de faire référence au risque dans ce contexte (nom des arrêts, intégration de repères de crue aux signalétiques routières et de bus et mobilier urbain) pour maintenir la culture du risque.

À l'horizon 2030 le PDMIF évoque des mesures telles que l'augmentation des capacités de drainage des infrastructures, le développement d'itinéraires secondaires, l'amélioration du « système voyageurs » (actions 1.1., 1.3., 1.4. pour mieux mailler les réseaux de transport et 13.1. pour le tourisme), le stockage des eaux pluviales, la consolidation des routes (action 7.5. « *améliorer la performance du réseau routier* » et la végétalisation des espaces publics (lutte contre les îlots de chaleur urbains via les actions 2.1. et 8.1. pour la mobilité piétonne et le partage de la voirie). Mais ces éléments, dont les incidences ne sont pas appréciées, ne constituent pas à eux seuls une démarche suffisamment opérationnelle, et doivent être assortis d'un indicateur de suivi de leur mise en œuvre.

(37) L'Autorité environnementale recommande de présenter une démarche d'adaptation au changement climatique : vagues de chaleur et risques d'inondation.

3.3. Une réponse imparfaite aux disparités et fractures territoriales

Une territorialisation de la stratégie encore insuffisante

Une territorialisation du programme d'actions est proposée en fonction des différents « types » de territoire composant la région : hypercentre, cœur, couronne, villes moyennes, petites villes et communes rurales (p.128-130 du plan), entités territoriales qui ont été définies au futur Sdrif-E (cf. figure ci-dessous). Mais la principale orientation concernant la couronne francilienne porte sur la mise en place d'un réseau d'une centaine de lignes de cars express (dont la carte figure en page 162 du PDMIF) et fait l'objet de l'action 1.4 qui est évoquée à six reprises dans le projet d'aménagement régional du Sdrif-E (notamment de l'orientation OR 131) mais la déclinaison prévue dans les documents d'urbanisme est peu prescriptive dans ses formulations (à titre d'illustration :« *le PLU(i) peut par exemple comporter une OAP thématique relative au réseau viaire* » action 8.1 PDMIF p. 113).

35 La charte quartiers résilients inclut des mesures de résilience aux inondations dans les projets d'aménagement et contient des recommandations concernant le réseau de transport, notamment pour garantir le maintien d'activité des services de transport et s'assurer qu'ils permettent l'évacuation de la population en cas de crue.

36 Le guide https://side.developpement-durable.gouv.fr/CENT/doc/SYRACUSE/6934/reduire-la-vulnerabilite-desreseaux-urbains-aux-inondations peut être une source utile.

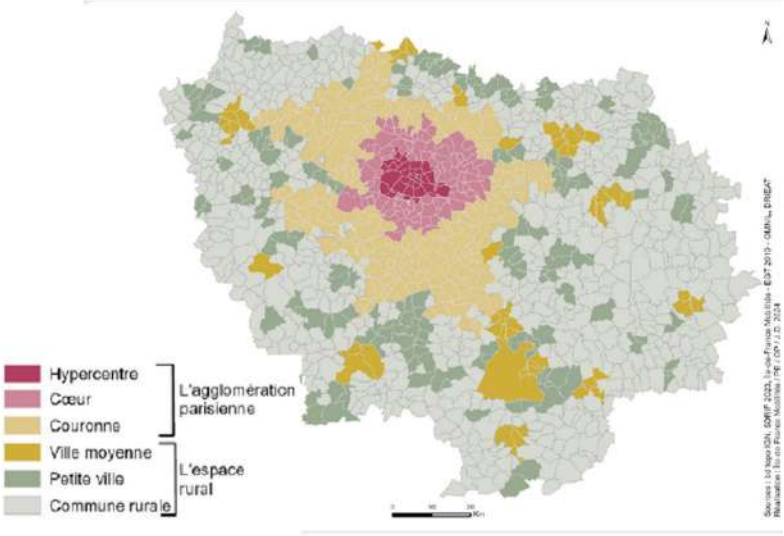


Figure 26: Entités territoriales du Sdrif-E utilisées pour la territorialisation du plan, source : PDMIF p.128

Mais cette territorialisation n'a pas d'influence sur les objectifs proposés de report modal par exemple ou de sécurité routière afin de permettre de suivre précisément la trajectoire d'atteinte des objectifs et d'en faciliter l'appropriation par les territoires en se situant par rapport à leurs enjeux territoriaux propres en matière de mobilité voyageurs et de marchandises. Le choix qui a été fait d'un plan dont les actions sont, en quasi-totalité, exprimées sous forme de simples recommandations ne contribue pas à permettre le suivi d'une action territorialisée et efficace. En outre, ces objectifs ne sont pas hiérarchisés en fonction de la nature des territoires et de leurs enjeux.

(38) L'Autorité environnementale recommande de :
- territorialiser les objectifs généraux du plan, notamment en termes de report modal et de sécurité routière, pour garantir leur appropriation par les collectivités et permettre leur suivi ;
- renforcer le caractère prescriptif du plan en faisant évoluer les recommandations vers des prescriptions ;
- hiérarchiser les objectifs du plan en fonction des territoires.

Le plan ne traite pas la réduction des inégalités d'accès aux moyens de transport ; ainsi, il n'inclut pas de diagnostic des territoires et catégories de populations exclues ou éloignées des offres de transport en commun ou des alternatives au déplacement en véhicule motorisé individuel pour identifier celles des personnes situées à plus de deux kilomètres d'une gare qui pourraient avoir besoin d'une aide spécifique. Le plan identifie uniquement des grandes typologies de territoires (six catégories de communes depuis l'hypercentre jusqu'à la petite commune rurale) avec une identification d'enjeux à une échelle « macro » pour ces typologies de territoire. Le plan aurait pu intégrer une action visant plus particulièrement à corriger des situations de déficit de solutions de transport rendant plus difficile l'accès à une offre de services. Des croisements avec la politique de la ville dans les quartiers prioritaires et les projets de rénovation urbaine portés par l'agence nationale pour la rénovation urbaine offriraient des opportunités pour répondre à cet enjeu.

(39) L'Autorité environnementale recommande d'inclure sur la base d'un diagnostic approfondi des territoires des dispositions visant les catégories de populations exclues ou éloignées des transports en commun ou de solutions alternatives à la voiture dans un objectif de réduction des inégalités d'accès à la mobilité et de corriger les situations de déficit.

- La nécessaire déclinaison du programme d'actions dans les territoires,

Le plan régional ayant fait le choix de ne comprendre pour ainsi dire que des recommandations (ou des suggestions), ce sont les plans locaux de mobilité qui devront décliner les actions du PDMIF, ce qui en fait un document stratégique pour la région mais peu engageant.

Le plan identifie un socle de 18 actions à décliner dans les documents d'urbanisme locaux – pour ce volet deux recommandations et deux prescriptions (le reste étant des « suggestions ») qui seront à décliner à l'échelle communale ou intercommunale, au niveau des PLU/PLUi. Parmi les prescriptions, deux proposent des normes en matière de stationnement automobile et vélos qui sont à retranscrire dans les PLUI (actions 4.2. « *accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo* » et 9.3. « *réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé* ». Elles ont notamment été renforcées par rapport au PDUIF. Néanmoins, aucun délai de mise en œuvre qui pourrait s'avérer incitatif pour les collectivités n'est proposé. Pour les territoires ruraux et quartiers prioritaires de la ville (QPV) situés dans les communautés de communes, celles-ci n'étant pas soumises à PLM obligatoire, une réflexion sur la mise à disposition d'ingénierie pourrait être développée.

Le socle destiné à être décliné dans les plans locaux de mobilité le plus important comprend 20 actions qui sont de natures diverses (ainsi « Attribuer un numéro unique à chaque ligne de bus » n'a pas la même portée que « garantir et améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus avec des aménagements de voirie en faveur des bus » au sein de la même action 1.3) comme « traiter les itinéraires piétons les plus usuels à l'échelle des communes et entre communes limitrophes (marchabilité et accessibilité) », ce qui paraît davantage un objectif qu'une action… de même que la mise en accessibilité ne devrait être qu'un rattrapage des obligations légales (réalisation d'un plan de mise en accessibilité de la voirie par exemple). D'autres sont plus précises « 100 % des itinéraires prioritaires rendus accessibles dans les 200 mètres autour des points d'arrêts de transport en commun prioritaires diagnostiqués ». D'autres encore se bornent à reprendre des textes applicables (« une offre de stationnement vélo dans toutes les gares en Île-de-France pour un total de 140 000 places » par exemple). Certaines ne constituent qu'un objectif général comme le rappel de la « Vision Zéro » en matière de sécurité routière.

Plusieurs objectifs importants sont cependant à noter : « généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale », « 26 communes avec du stationnement payant sur l'ensemble de leur territoire (Paris et communes limitrophes) », le développement des plans de mobilité des entreprises et le maintien en fonction de 202 sites d'accès multimodal répertoriés par le Sdrif-E, ce qui au moins, ne constitue pas une régression.

Il aurait été utile que le PDMIF procède à un état des lieux des PLM élaborés ou en cours d'élaboration[37] pour apprécier les écarts avec le volet socle. À titre d'illustration, dans le Val-de-Marne, un des trois établissements publics territoriaux astreints à cette élaboration, Grand Paris Sud Est Avenir (GPSEA), dispose d'un plan approuvé et les trois disposent d'un PLUi approuvé ou proche de l'être, mais aucun ne fixe d'objectifs de développement de mobilité durable ; l'amélioration de l'armature logistique n'est abordée que pour le port de Bonneuil (GPSEA). Cependant, l'apaisement de la voirie, la résorption des coupures urbaines et le développement des infrastructures cyclables y sont effectivement retenus.

De même, en Seine-Saint-Denis, le PLM d'Est Ensemble, approuvé en 2024 vise la « *transformation de l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville* » et comprend un plan marche avec un objectif d'augmentation de 10 % en parallèle d'une baisse de 23 % des déplacements en automobile pour les déplacements entre le domicile et le travail. Celui de Plaine Commune a des ambitions fortes pour la part modale en transports en commun (10 %) et de diminution de celle des véhicules motorisés individuels (25%). Celui de Paris Terres d'Envol est moins précis et celui de Grand Paris Grand Est est en cours de révision.

Un état des lieux des dispositions existantes et des évolutions nécessaires devrait être effectué et des alternatives proposées dans le PDMIF en l'absence de PLM.

37 Le projet de plan local de mobilité de la Ville de Paris n'a pas été examiné par l'Autorité environnementale pour l'instant.

(40) L'Autorité environnementale recommande de :
- recenser les dispositions en lien avec le PDMIF dans les plans locaux de mobilité existants ou en cours d'élaboration ;
- renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions à décliner territorialement, notamment au sein des PLU/PLUi et des PLM lorsque la réglementation le prévoit,
- proposer des solutions alternatives, comme la mise à disposition d'ingénierie pour les territoires n'étant pas soumis à PLM obligatoire.

Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Pour l'information complète du public, la MRAe invite l'autorité compétente à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la personne publique responsable de l'élaboration du plan des mobilités d'Île-de-France envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article L.122-9 du code de l'environnement, « lorsque le plan ou le programme a été adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe (...) l'autorité environnementale. Elle met à [sa] disposition les informations suivantes :1° Le plan ou le programme ; 2° Une déclaration résumant : la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ; les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ; les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 27/11/2024
Siégeaient :
Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*,

ANNEXES

Récapitulatif des objectifs par action

Établi par la DRIEAT (service des politiques de transport)

	Actions	Objectifs (liés à l'action)
	AXE 1 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS	
1	Action 1.1 – Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	- Mettre en service des projets d'infrastructures, dont les 200 km de métro du Grand Paris Express - Atteindre les objectifs de régularité (métro) et de ponctualité (RER et Trains) pour l'ensemble des lignes - Deux tiers du matériel roulant métro mis en service il y a moins de 15 ans ou rénové il y a moins de 10 ans - La quasi-totalité du matériel roulant des RER/Trains mis en service il y a moins de 15 ans ou rénové il y a moins de 10 ans - Augmenter le nombre de dispositifs de mesure et de traitement de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines
2	Action 1.2 – Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	- Poursuivre la définition de scénarios d'exploitation en situation perturbée, en mettant le voyageur au centre du dispositif. - Limiter l'impact des travaux pour les voyageurs : ne pas impacter les périodes de pointe, ne pas créer d'irrégularité d'exploitation : limiter les ralentissements et les restitutions tardives. - Proposer des transports de substitution adaptés aux besoins
3	Action 1.3 – Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	- Mettre en service les projets de lignes de transports collectifs en site propre - Garantir et améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus, avec des aménagements de voirie en faveur des bus - Attribuer un numéro unique à chaque ligne de bus - 100 % des centres opérationnels bus convertis au biogaz ou à l'électricité - Atteindre 130 centres opérationnels bus (COB) électriques et/ou au biogaz à l'échelle de l'Île-de-France
4	Action 1.4 – Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie	- 45 liaisons Express nouvelles ou profondément restructurées et 10 lignes actuelles renforcées à horizon 2030 - Assurer un temps de parcours inférieur à 1,5 fois celui de la voiture particulière pour les usagers sur toutes les lignes Express
5	Action 1.5 – Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses	Déployer des services de TàD labellisés dans tous les secteurs avec un besoin identifié, en complémentarité de l'offre régulière
6	Action 1.6 – Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs	- 100 % des gares, stations de métro, stations de tramway équipées d'information dynamique - 100 % des points d'arrêt bus équipés d'information statique : plan de ligne, plan de réseau, horaires de passage théoriques - 20 à 25 % des points d'arrêt bus équipés d'information dynamique - 100 % des véhicules (tous modes de transports en commun confondus) équipés d'information statique - 100 % des bus équipés d'information dynamique - 100 % des trains, métros, tramways équipés d'information dynamique
7	Action 1.7 – Améliorer la sûreté dans les transports en commun	- 1 000 agents supplémentaires contribuant à la sûreté sur le réseau à horizon 2027 (GPSR, SUGE, agents de sécurité privée et nouvelle brigade régionale de sécurité dans les transports) - Vidéoprotection dans les espaces de transport : 100 % des gares et stations de métro et de tramway équipées ; 100% des nouvelles éco-stations bus équipées dès leur création et équipement progressif des pôles existants - Vidéoprotection dans le matériel roulant : 100 % des bus et tramways équipés, 100 % des trains, RER et métros équipés - Généraliser la possibilité de descente à la demande sur l'ensemble des réseaux bus en Île-de-France - Etudier la possibilité de la généralisation du 3117 à l'ensemble des réseaux en lien avec les opérateurs
8	Action 1.8 – Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	- 100 % des titres de transport sur support télébillettique et sur smartphone - Généraliser la possibilité de paiement à l'usage sur l'ensemble du réseau
9	Action 1.9 – Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs

	Actions	Objectifs (liés à l'action)
	AXE 2 – PLACER LE PIETON AU COEUR DES POLITIQUES DE MOBILITE	
10	**Action 2.1 – Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne**	- Un plan en faveur de la mobilité piétonne dans tous les EPCI d'Île-de-France - Traiter les itinéraires piétons les plus usuels à l'échelle des communes et entre communes limitrophes (marchabilité et accessibilité)
	AXE 3 – ETABLIR UNE NOUVELLE FEUILLE DE ROUTE POUR L'ACCESSIBILITE DE LA CHAINE DE DEPLACEMENTS	
11	**Action 3.1 – Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs**	- Toutes les gares inscrites au SD'AP ferré accessibles (soit 268 gares, totalisant 95 % de la fréquentation des trains et des RER) - Toutes les lignes de bus inscrites au SD'AP routier accessibles (soit environ 900 lignes) - Toutes les stations de métro accessibles aux personnes en situation de handicap sensoriel et cognitif - Un service de transport dédié pour tous les Franciliens dont le handicap ne leur permet pas d'utiliser les transports collectifs
12	**Action 3.2 – Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération**	- 100 % des PAVE élaborés - 100 % des itinéraires prioritaires dans les 200 mètres autour des points d'arrêts de transports en commun prioritaires diagnostiqués et 50 % rendus accessibles (à l'échelle de chaque EPCI)
	AXE 4 – CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
13	**Action 4.1 – Développer les infrastructures cyclables**	-Achever les onze itinéraires du Réseau Vélo Île-de-France - Achever les sept itinéraires Véloroutes - Desservir par au moins un itinéraire cyclable d'au moins deux km en petite couronne et cinq km en grande couronne - tous les pôles d'échanges multimodaux (gares, stations de métro hors Paris, pôles d'échanges multimodaux routiers) - tous les collèges, lycées, centres de formation d'apprentis et établissements d'enseignement supérieur d'Île-de-France - tous les établissements recevant du public de catégories 1 à 3
14	**Action 4.2 – Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo**	-100 % d'EPCI à PLM obligatoire ayant étudié leur politique de stationnement vélo globale sur leur territoire, notamment à l'occasion de la réalisation de leur PLM - Une offre de stationnement vélo dans toutes les gares en Île-de-France, pour un total de 140 000 places. - Un parc de stationnement vélo dans les hôtels de Départements et sièges des établissements publics locaux d'Île-de-France -Du stationnement vélo sur l'espace public à moins de 70 mètres de toutes les mairies d'Île-de-France et de tous les établissements recevant du public de catégories 1 à 3 en Île-de-France, pour les usagers de ces services - Créer du stationnement vélo de capacité adaptée (en lien avec les possibilités de stationnement à l'intérieur des établissements) sur l'espace public à moins de 70 mètres de tous les lycées, centres de formation d'apprentis, collèges et écoles primaires d'Île-de-France - Transformer au moins la moitié des places de stationnement voiture supprimées en amont des passages piétons en emplacement de stationnement vélo dans toutes les communes d'Île-de-France - Objectifs en termes de ratio du nombre de places de stationnement vélo sur voirie par rapport au nombre de places de stationnement voiture par zone géographique : cf. tableau de la mesure 4.2.3
15	**Action 4.3 – Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés**	- 20 maisons du vélo fixes et 20 maisons mobiles portées par Île-de-France Mobilités d'ici 2030 - 40 000 vélos Véligo Location en 2028 - 100 % d'enfants ayant participé au programme « savoir rouler à vélo » en sortie d'enseignement primaire
	AXE 5 – DEVELOPPER LES USAGES PARTAGES DE LA VOITURE	
16	**Action 5.1 – Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France**	- Réalisation de schémas d'aires de covoiturage départementaux en grande couronne - Une plateforme unique de mise en relation conducteurs / passagers sous marque blanche Île-de-France Mobilités - Développer douze lignes de covoiturage à l'échelle de la région, dans une logique d'expérimentation
17	**Action 5.2 – Renforcer les dispositifs d'autopartage**	- Au moins un service d'autopartage dans chacune des 27 centralités définies dans le projet de SDRIF-E (arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023) - Mailler le territoire métropolitain avec une offre d'autopartage et de scooters en partage de qualité et répartie de manière homogène

	Actions	Objectifs (liés à l'action)
	AXE 6 - RENFORCER L'INTERMODALITE ET LA MULTIMODALITE	
18	Action 6.1 – Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	- Rénover une centaine de pôles d'échanges sur leur périmètre intermodal - Achever ou engager la rénovation des 13 pôles "majeurs" avec intervention sur le périmètre ferroviaire - Atteindre 140 000 places de stationnement vélo à proximité immédiate des pôles - 100 % des gares équipées de stationnement vélo en libre-accès et/ou sécurisé - Créer 10 000 places de stationnement supplémentaires dans les parcs relais d'ici 2028 (22 000 actuellement dans 80 parkings relais) - Atteindre entre 100 et 150 éco-stations bus à horizon 2030
19	Action 6.2 – Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	38 Pôles d'échanges multimodaux routiers préconisés, au moins vingt réalisés à horizon 2030
20	Action 6.3 – Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	- Réussir l'intégration de tous les modes permettant le développement d'un système de mobilité durable au média numérique régional multimodal (application Île-de-France Mobilités) - Atteindre 100 % des offres de mobilité présentes à l'échelle régionale qui fournissent des données à la plateforme de partage de données de mobilités
	AXE 7 – RENDRE LA ROUTE PLUS MULTIMODALE, SÛRE ET DURABLE	
21	Action 7.1 – Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable	
22	Action 7.2 – Améliorer la sécurité routière	Réduire de moitié le nombre de tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029
23	Action 7.3 – Mettre en oeuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral	- Pour le réseau national non concédé : Réalisation des voies réservées définies comme prioritaires dans le Schéma directeur des voies réservées (SDVR). - Pour le réseau national concédé : Réalisation des projets de voies réservées portés par les concessionnaires autoroutiers
24	Action 7.4 – Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier	Réaliser l'ensemble des opérations routières listées à la Mesure 7.4.1
25	Action 7.5 – Améliorer la performance environnementale du réseau routier	- Traiter 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires dans le cadre de la politique de réduction du bruit dans l'environnement menée par la Région Îlede- France - Elaborer et mettre en oeuvre des plans d'adaptation au changement climatique pour le réseau routier magistral et d'intérêt régional
	AXE 8 – MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE	
26	Action 8.1 – Définir et mettre en oeuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain	Définir une hiérarchie locale de la voirie et les principes de partage pour chaque type d'axe dans les PLM
27	Action 8.2 – Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	- Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale - Généraliser la pacification de la voirie autour de tous les établissements scolaires, des pôles d'échanges multimodaux et autour des établissements recevant du public de catégories 1 à 3 - Résorber la moitié des coupures urbaines majeures
	AXE 9 – ADAPTER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT AUX CONTEXTES TERRITORIAUX	
28	Action 9.1 – Mettre en oeuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale	-100 % d'EPCI à PLM obligatoire ayant étudié la coordination des politiques de stationnement sur leur territoire, notamment à l'occasion de la réalisation de leur PLM - Acquérir une connaissance partagée de l'offre et de l'usage du stationnement à l'échelle régionale
29	Action 9.2 – Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	-26 communes avec du stationnement payant sur l'ensemble du territoire communal (Paris et communes limitrophes) - 382 communes avec du stationnement payant au moins dans un périmètre de 500 mètres autour des gares et stations des lignes de transports collectifs structurantes
30	Action 9.3 – Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	- 100 % des PLU(i) compatibles avec les normes de stationnement automobile prescrites par le Plan des mobilités en Îlede-France - 70 % des PLU(i) compatibles avec les normes de stationnement automobile recommandées par le Plan des mobilités en Île-de-France

	Actions	Objectifs (liés à l'action)
	AXE 10 – SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE	
31	**Action 10.1 – Améliorer la performance de l'armature logistique**	- Maintenir en fonction 202 sites d'accès multimodal répertoriés par le SDRIF-E (projet arrêté le 12 juillet 2023) - Inverser la tendance d'étalement de la fonction logistique, réintégrer des espaces logistiques en zone dense
32	**Action 10.2 – Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**	Doubler la part des modes massifiés (en tonnes.kilomètres) pour le transport des marchandises entrant et sortant d'Île-de-France
33	**Action 10.3 – Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines**	- 100 % d'arrêtés de livraison franciliens collectés dans la base de données nationale et rendus cohérents à l'échelle régionale - Un diagnostic des aires et des besoins d'espaces de livraisons réalisé par chaque EPCI soumis à PLM obligatoire
34	**Action 10.4 – Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises**	Voir l'axe 11. « Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules »
	AXE 11 – ACCELERER LA TRANSITION ENERGETIQUE DES PARCS DE VEHICULES	
35	**Action 11.1 – Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques**	Atteindre 100 000 points de charge d'accès public en Île-de-France en 2030 (équivalents 24kW), soit une multiplication par 5,5 par rapport à mai 2023. Il conviendra que cet objectif soit décliné jusqu'au niveau communal dans les PLM et que les maîtres d'ouvrage réalisant des SDIRVE en tiennent compte.
36	**Action 11.2 – Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds**	- Atteindre 100 stations GNV en Île-de-France en 2030 - Garantir une part de bioGNV d'au moins 50 % délivrée dans ces stations
37	**Action 11.3 – Développer la mobilité hydrogène bas carbone**	- 100 stations hydrogène en Île-de-France - Atteindre dans le parc immatriculé en Île-de-France : o 25 000 véhicules utilitaires légers à hydrogène o 1 300 poids lourds à hydrogène o 6 000 véhicules légers à usage intense à hydrogène - 100 % d'hydrogène décarboné pour approvisionner les véhicules hydrogène Franciliens
38	**Action 11.4 – Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules**	- 30 % de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le parc de voitures et véhicules utilitaires légers immatriculés en Île-de-France - 20 % de véhicules roulant au bioGNV dans le parc de poids lourds immatriculés en Îlede- France • 32 000 véhicules hydrogène en circulation • 100 % de bus et cars propres • 100 % Des flottes captives des collectivités et entreprises publiques locales à faibles ou très faibles émissions
	AXE 12 - COORDONNER UNE POLITIQUE PUBLIQUE PARTAGÉE	
39	**Action 12.1 – Rendre plus inclusifs les services de mobilité**	Maintenir à 50 % la part minimale des bénéficiaires d'un tarif réduit parmi les détenteurs d'un forfait valable 12 mois
40	**Action 12.2 – Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire**	-Tous les Départements et la Ville de Paris dotés d'un PAMS en 2030 - Organisation d'une instance de suivi par an à l'échelle régionale, réunissant les partenaires concernés par la mise en oeuvre des PAMS

	Actions	Objectifs (liés à l'action)
	AXE 13 - AGIR EN FAVEUR D'UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS DURABLE	
41	**Action 13.1 – Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux**	- Augmenter la part de l'utilisation des transports collectifs pour les visiteurs depuis et vers les gares grandes lignes et les aéroports - Augmenter la part des Franciliens à moins de 60 minutes d'un aéroport ou d'une gare grande ligne en transports collectifs - Les objectifs d'implantation de stations SLO sur le territoire seront définis en 2024.
42	**Action 13.2 - Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables**	- Augmenter la part modale des transports collectifs et des modes actifs dans les déplacements des touristes pendant leur séjour - Achever le réseau de Véloroutes et augmenter sa fréquentation - Disposer de stationnement vélo dans tous les sites touristiques de rayonnement international, national et majeur d'Île-de-France
43	**Action 13.3 – Améliorer l'expérience voyageur des touristes**	-Améliorer la satisfaction des visiteurs vis-àvis du réseau de transports collectifs - Augmenter le recours aux forfaits Paris Visite pour les visiteurs - 100% des stations du réseau de mass ransit et de tramway dans lesquelles l'information voyageurs est disponible en trois langues
	AXE 14 – RENFORCER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE POUR FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS	
44	**Action 14.1 – Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables**	Une étude d'opportunité de la création d'une agence locale de mobilité ou d'un dispositif équivalent de conseil en mobilité à l'échelle de chaque EPCI à PLM obligatoire
45	**Action 14.2 – Développer l'écomobilité scolaire**	- Former l'ensemble d'une classe d'âge au « Savoir Rouler à Vélo » en 2027 - 100% d'établissements d'enseignement équipés de stationnement vélo pour les élèves
46	**Action 14.3 – Accompagner les entreprises et administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés**	- Poursuivre les expérimentations de lissage des heures et jours de pointe - Inscrire la réalisation de plans de mobilité inter-employeurs comme action des PLM ou des PCAET des EPCI qui accueillent des pôles d'emploi importants - Doter 15 grands pôles d'emplois franciliens de plans de mobilité interemployeurs (ou démarches similaires)

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le document avec une planification à un horizon cohérent avec celui du Sdrif-E.....10

(2) L'Autorité environnementale recommande : - d'affiner le bilan du PDUIF en réalisant les diagnostics nécessaires notamment sur la marche, les pôles d'échange et la logistique ; - de détailler, pour chaque axe du plan, les freins liés à la mise en œuvre du PDUIF afin d'affiner la nouvelle stratégie et de préciser les objectifs opérationnels liés ; - d'indiquer pour chaque action la gouvernance mise en place et les financements dédiés pour assurer la réussite de sa mise en œuvre.....12

(3) L'Autorité environnementale recommande de proposer une planification des actions relatives à la conversion du parc automobile et détaillant la trajectoire permettant d'atteindre les objectifs fixés et d'évaluer leur contribution à la satisfaction des objectifs.....15

(4) L'Autorité environnementale recommande d'établir un tableau comparatif des évolutions entre le PDUIF et le PDMIF sur chacun des enjeux pour la bonne information du public.....16

(5) L'Autorité environnementale recommande de détailler le contenu des contributions des différents acteurs à l'élaboration du plan, et notamment des usagers, ainsi que leur prise en compte dans les choix retenus.....16

(6) L'Autorité environnementale recommande d'établir clairement un scénario de référence sans PDMIF pour permettre d'évaluer les effets propres du PDMIF par rapport à l'existant, y compris le PDUIF.....17

(7) L'Autorité environnementale recommande de démontrer la cohérence du PDMIF avec les textes et stratégies applicables de niveau national : loi d'orientation des mobilités, loi Climat et Résilience, plan national d'adaptation au changement climatique, etc. quand ils n'ont pas fait l'objet d'une déclinaison régionale ou que cette déclinaison est obsolète, et avec la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie en cours de révision.....18

(8) L'Autorité environnementale recommande - d'expliciter les limites et les biais du modèle utilisé et de le caler sur les résultats de la dernière édition disponible de l'enquête globale transport (2018) ; - de justifier précisément la construction de l'hypothèse relative au taux de télétravail retenu au regard des dernières tendances constatées en la matière et évaluer la sensibilité des résultats à cette hypothèse ; - de fiabiliser les données relatives au transport de marchandises ; - de détailler l'ensemble des hypothèses retenues pour le scénario final (scénario 3) et les mettre en lien avec les objectifs fixés dans le programme d'actions, afin de mieux comprendre la trajectoire cible.....19

(9) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la stratégie et le programme d'actions pour permettre d'atteindre les valeurs de référence de l'OMS pour les particules à horizon 2030....20

(10) L'Autorité environnementale recommande de fournir les modélisations concernant les réductions des consommations d'énergie prévues par le plan à horizon 2030.....21

(11) L'Autorité environnementale recommande d'indiquer si les objectifs proposés pour la logistique s'inscrivent dans la trajectoire nationale de report modal vers le ferroviaire et le fluvial, et les renforcer si nécessaire.....21

(12) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que le plan des mobilités d'Île-de-France constitue un véritable outil de report modal, s'inscrivant notamment dans l'objectif de la « région des vingt minutes » affiché par le futur Sdrif-E, ainsi que le cadre optimal d'un rééquilibrage territorial de l'accès aux transports permettant d'éviter l'écueil de l'étalement urbain.....21

(13) L'Autorité environnementale recommande intégrer dans la future gouvernance du plan un collège d'usagers et de l'élargir aux gestionnaires d'infrastructures et de services de transports pour mieux appréhender les attentes et les besoins des usagers, et réussir les évolutions de parts modales souhaitées.....22

(14) L'Autorité environnementale recommande de proposer pour chaque action du plan des mesures déclinables à chaque échelon territorial et des indicateurs chiffrés reliés aux objectifs, assortis de valeurs initiales, de cibles, d'un calendrier de réalisation et d'actions correctives en cas d'écart aux objectifs.....22

(15) L'Autorité environnementale recommande de définir pour chaque action ou groupe d'actions concerné les conditions de sa déclinaison dans les documents d'urbanisme et les plans locaux de mobilité.....23

(16) L'Autorité environnementale recommande de décliner les budgets globaux annoncés pour l'ensemble des actions du plan en proposant un chiffrage et les financements mobilisables.....23

(17) L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation environnementale du plan en évaluant les incidences de chacune des mesures prévues dans le cadre de chaque action.....23

(18) L'Autorité environnementale recommande de : - retracer la démarche d'évaluation environnementale et notamment la démarche ERC ayant conduit aux choix et projets retenus dans le plan ; - prévoir les dispositions permettant la préservation des zones humides avérées ; - reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 pour démontrer l'absence d'incidence significative sur ces sites.. .24

(19) L'Autorité environnementale recommande d'établir un bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers liée à la réalisation des projets prévus par le PDMIF et de déterminer la contribution apportée par le PDMIF aux objectifs nationaux de sobriété énergétique et de neutralité carbone.....26

(20) L'Autorité environnementale recommande de replacer plus largement l'évaluation environnementale du plan au sein d'une démarche intégrée à l'échelle de la région prenant en compte l'articulation entre organisation des mobilités et aménagements en lien avec le Sdrif-E récemment adopté et en cours d'approbation.....26

(21) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'évaluation environnementale du PDMIF sur la consommation des matériaux un indicateur de suivi relatif aux émissions de gaz à effet de serre.....26

(22) L'Autorité environnementale recommande de rééquilibrer le programme d'actions en le renforçant notablement sur le volet du transport des marchandises et de la logistique et de préciser les objectifs de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial visés par le plan.....27

(23) L'Autorité environnementale recommande de renforcer l'opérationnalité des actions relatives au transport de marchandises pour garantir l'atteinte des objectifs fixés.....27

(24) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions sur la cyclo-logistique permettant d'exploiter pleinement son potentiel de développement.....27

(25) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions pour progresser vers l'objectif de rendre accessibles toutes les stations de métro à horizon 2030.....28

(26) L'Autorité environnementale recommande de renforcer le programme d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie en proposant, sur la base d'un état des lieux des plans de mise en accessibilité des mesures opérationnelles et chiffrées permettant de résorber le retard accumulé.....28

(27) L'Autorité environnementale recommande de : - renforcer, en les territorialisant, les actions au niveau des pôles touristiques identifiés, - compléter les actions relatives au tourisme sur la mise en accessibilité pour permettre à toutes les personnes moins mobiles d'utiliser le réseau de transports en commun et fournir des objectifs chiffrés de report modal vers les transports en commun et les modes actifs, et sur l'amélioration de l'information, la signalétique, les services numériques et la billettique, en détaillant les actions concrètes permettant de les atteindre.....29

(28) L'Autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur la saturation des transports en commun, et proposer des objectifs opérationnels (niveaux de services cibles notamment) sur la régularité et la ponctualité des métros, RER et trains.....29

(29) L'Autorité environnementale recommande d'exploiter les données de diagnostic relatives aux particules ultra-fines afin de définir une stratégie ambitieuse de réduction de l'exposition des populations à ces polluants.....30

(30) L'Autorité environnementale recommande de préciser les limites d'interprétation des résultats liés aux modélisations de bruit liés aux cartes stratégiques de bruit de 4ème échéance de la directive européenne sur le bruit ; - reconsidérer la place du bruit dans les enjeux environnementaux, au regard des effets potentiels du PDMIF sur la réduction de l'exposition au bruit en lui consacrant un axe à la préservation de la santé des Franciliens et en objectivant des cibles d'exposition au bruit en fonction des valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé pour définir les niveaux au-delà desquels le bruit a un effet néfaste sur la santé ; - identifier à l'échelle du plan les secteurs prioritaires de réduction du bruit routier et ferroviaire et définir un calendrier de réduction.....33

(31) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures renforcées pour réduire le bruit et la pollution de l'air dans les zones identifiées comme concentrant les inégalités environnementales de santé et la multi-exposition.....33

(32) L'Autorité environnementale recommande de compléter et renforcer le programme d'actions par une stratégie permettant de combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale.....34

(33) L'Autorité environnementale recommande de planifier les aménagements du schéma cyclable d'ensemble prévu dans le plan (calendrier et jalons notamment) et de proposer une stratégie de développement opérationnelle pour la grande couronne.....34

(34) L'Autorité environnementale recommande de décliner les objectifs de développement des services vélos au sein des actions, en les assortissant elles-mêmes d'indicateurs.....34

(35) L'Autorité environnementale recommande de : - décliner dans les actions l'objectif général de division par deux des tués et blessés graves pour la période 2025-2029 afin de garantir son atteinte à l'échéance du PDMIF ; - planifier l'ensemble des actions et en particulier la résorption des coupures urbaines.....35

(36) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur les co-bénéfices en termes de santé publique et de sécurité routière des aménagements publics pour les mobilités actives notamment sur les populations les plus vulnérables en définissant des priorités territoriales d'actions.....35

(37) L'Autorité environnementale recommande de présenter une démarche d'adaptation au changement climatique : vagues de chaleur et risques d'inondation.....36

(38) L'Autorité environnementale recommande de : - territorialiser les objectifs généraux du plan, notamment en termes de report modal et de sécurité routière, pour garantir leur appropriation par les collectivités et permettre leur suivi ; - renforcer le caractère prescriptif du plan en faisant évoluer les recommandations vers des prescriptions ; - hiérarchiser les objectifs du plan en fonction des territoires.....37

(39) L'Autorité environnementale recommande d'inclure sur la base d'un diagnostic approfondi des territoires des dispositions visant les catégories de populations exclues ou éloignées des transports en commun ou de solutions alternatives à la voiture dans un objectif de réduction des inégalités d'accès à la mobilité et de corriger les situations de déficit.....37

(40) L'Autorité environnementale recommande de : - recenser les dispositions en lien avec le PDMIF dans les plans locaux de mobilité existants ou en cours d'élaboration ; - renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions à décliner territorialement, notamment au sein des PLU/PLUi et des PLM lorsque la réglementation le prévoit, - proposer des solutions alternatives, comme la mise à disposition d'ingénierie pour les territoires n'étant pas soumis à PLM obligatoire.....39

Annexe 2 - Mémoire en réponse à l'avis de la mission régionale de l'Autorité environnementale

PE&JOP/EPDU Décembre 2024

Mémoire en réponse à l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France

La Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) a rendu son avis le 27 novembre 2024 sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France et son évaluation environnementale.

Cet avis comprend 38 recommandations portant sur le contenu du plan et sa portée

1. Réponse aux recommandations de la MRAe

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter le document avec une planification à un horizon cohérent avec celui du Sdrif-E

Si la demande de cohérence entre les horizons temporels du SDRIF-E et du Plan des mobilités est compréhensible, elle est cependant peu opérationnelle car le Plan des mobilités a vocation à être un document de plus court terme, qui doit être évalué au bout de 5 ans (Article L1214-8 du code des transports).

Les précédents plans de mobilité régional (le PDUIF et son prédécesseur) avaient tous un horizon temporel de 10 ans. L'échéance du PDUIF étant 2020, il était naturel de retenir l'année 2030 comme horizon de son successeur. Son élaboration s'est cependant trouvée retardée par la crise sanitaire du covid-19 et ses conséquences.

De façon générale, il est difficile de proposer des objectifs opérationnels pour des actions au-delà de 2030, notamment dans un cadre budgétaire très incertain pour les collectivités, qui sont les principales contributrices à la mise en œuvre d'un grand nombre des actions du Plan des mobilités, notamment toutes celles concernant la voirie et l'espace public.

Le SDRIF-E, pour sa part, a vocation à encadrer réglementairement le développement urbain qui se situe naturellement dans des dynamiques de long terme. Il est donc justifié que son horizon soit plus lointain.

Enfin, en dehors de l'Île-de-France, les plans de mobilité élaborés par les autorités organisatrices des mobilités ont des horizons de court ou moyen terme.

(1) L'Autorité environnementale recommande :

1. **d'affiner le bilan du PDUIF en réalisant les diagnostics nécessaires notamment sur la marche, les pôles d'échange et la logistique ;**
2. **de détailler, pour chaque axe du plan, les freins liés à la mise en œuvre du PDUIF afin d'affiner la nouvelle stratégie et de préciser les objectifs opérationnels liés ;**
3. **d'indiquer pour chaque action la gouvernance mise en place et les financements dédiés pour assurer la réussite de sa mise en œuvre**

<u>Concernant le bilan du PDUIF</u>

Comme indiqué dans le Plan des mobilités et dans son rapport environnemental (voir en page 6), Île-de-France Mobilités a élaboré une évaluation approfondie du PDUIF, publiée dans un document en deux parties (une synthèse et une présentation détaillée de

l'évaluation) disponibles sur le site du Plan des mobilités en Île-de-France (rubrique « Le PDUIF » – sous-rubrique « Evaluation du PDUIF »). Ce document est mis à disposition dans le dossier d'enquête publique.

Le travail d'évaluation réalisé par Île-de-France Mobilités a été très approfondi et a valorisé l'ensemble des données disponibles.

Concernant la marche, la réalisation d'un diagnostic pour l'ensemble de la voirie urbaine en Île-de-France n'est pas réaliste étant donné l'ampleur du linéaire concerné (plus de 37 000 kilomètres de voirie départementale et communale en Île-de-France). Il revient aux EPCI et aux communes d'élaborer ces diagnostics, en particulier dans le cadre de la réalisation de plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et de plans locaux de mobilité (PLM).

Concernant les pôles d'échanges multimodaux, l'évaluation du PDUIF dresse un état des lieux de l'avancement des projets de pôles et des équipements d'intermodalité de type parkings relais ou éco-stations bus (gares routières). Île-de-France Mobilités a établi des schémas directeurs précisant les actions à mener dans ces pôles, leur respect conditionnant les subventions d'Île-de-France Mobilités aux maîtres d'ouvrage. Ces documents (un guide d'aménagement des pôles et des schémas directeurs concernant les éco-stations bus (SDESB), le stationnement vélo en gares et stations (SDSV) et les parkings relais (SDPR)), très conséquents, sont régulièrement mis à jour par Île-de-France Mobilités et disponibles sur son site Internet grand public. Là aussi il est du ressort des maîtres d'ouvrage de réaliser les études de diagnostic puisqu'elles conduisent directement aux études des aménagements à réaliser.

Concernant la logistique, l'ensemble des données de diagnostic existantes ont été valorisées dans le cadre de l'évaluation du PDUIF. Un observatoire du fret et de la logistique à l'échelle francilienne (OFELIF) a été lancé en mars 2024, soit après la présentation du projet de plan au Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Les connaissances acquises grâce à ce dispositif pourront être intégrées à l'évaluation en continu du Plan des mobilités. Par ailleurs, certaines collectivités réalisent également des diagnostics de la logistique sur leur territoire, qui n'ont pas vocation à être intégrés dans le Plan de mobilité régional.

Concernant les freins liés à la mise en œuvre du PDUIF

Le chapeau introductif de chaque axe du plan d'action s'appuie sur le bilan de l'action passée et en particulier depuis l'approbation du PDUIF, et a pour but d'expliquer le choix des actions incluses dans le PDMIF par rapport à la stratégie retenue, en tenant compte précisément des freins identifiés dans le cadre de l'évaluation du PDUIF. Cette recommandation est donc déjà mise en œuvre dans le projet arrêté de Plan des mobilités.

Concernant la gouvernance et le financement des actions

Les responsables de la mise en œuvre ainsi que leur rôle et les financeurs sont précisés pour chaque mesure du plan d'action du Plan des mobilités. Le projet arrêté s'applique également à être le plus précis possible avec des objectifs chiffrés au niveau des actions.

Le suivi des actions sera réalisé à l'échelle du Plan des mobilités dans son intégralité dans le cadre du comité de pilotage à mettre en place. De même, il n'est pas possible d'isoler des montants financiers par action ou par mesure du plan d'action car cela nécessite une connaissance des programmes d'actions précis de toutes les collectivités sur tous les territoires, ce qui n'est pas réalisable dans le cadre d'un plan d'échelle régional, ce d'autant plus dans le cadre incertain du financement des collectivités à court et moyen termes. En outre, un même dispositif de subvention (et donc une même enveloppe globale) peut alimenter plusieurs actions, il n'est donc pas possible de le répartir par action.

(2) L'Autorité environnementale recommande de proposer une planification des actions relatives à la conversion du parc automobile et détaillant la trajectoire

permettant d'atteindre les objectifs fixés et d'évaluer leur contribution à la satisfaction des objectifs

Concernant les bornes de recharge électrique, le Plan des mobilités fixe un objectif à l'échelle des EPCI mais il ne peut être plus précis car cette planification au sein des territoires relève des schémas directeurs des installations de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE), élaborés par les maîtres d'ouvrage des réseaux d'IRVE (syndicats d'énergie, EPCI ou communes, ainsi que la Métropole du Grand Paris). Comme indiqué dans l'action concernée en page 330 du Plan des mobilités (section « Avertissement et notice de lecture » de la page), l'objectif de 100 000 points de charge à horizon 2030 a précisément été calculé en réponse aux projections de véhicules électriques et hybrides rechargeables à cette date, grâce à une modélisation réalisée par Enedis. Le lien est donc direct entre l'objectif de points de charge et la projection de composition du parc.

La conversion technologique du parc automobile fait ainsi déjà l'objet de cibles à horizon 2030 dans le Plan des mobilités. Il n'est pas possible d'établir une trajectoire plus précise de conversion (par exemple annuelle) étant donnée l'importante variabilité des facteurs dont elle dépend : évolution de l'offre des constructeurs et du marché mondial, évolution des aides nationales, évolution des prix relatifs entre types de motorisation, *etc*.

Un suivi annuel de la composition du parc et du déploiement des IRVE sera réalisé et permettra d'alerter les différents acteurs en cas de constat d'une dérive potentielle pour l'atteinte de l'objectif fixé à horizon 2030.

Par ailleurs, il est indiqué dans le rapport environnemental (pages 165, 167 et 168) en quoi la conversion du parc contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Ainsi, l'évolution technologique du parc de véhicules routiers (changements de motorisation et efficacité énergétique) sous-tend, dans le scénario objectif du Plan des mobilités :

- Les deux tiers de la baisse d'émissions de gaz à effet de serre,
- 86% de la baisse des émissions d'oxydes d'azote,
- Les deux tiers de la baisse d'émissions de PM10,
- Les trois quarts de la baisse d'émissions de PM2,5.

Le reste étant attribué à la baisse du trafic routier.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'établir un tableau comparatif des évolutions entre le PDUIF et le PDMIF sur chacun des enjeux pour la bonne information du public

Le tableau ci-dessous permet de faire la correspondance entre les plans d'action du PDUIF et du projet de PDMIF, avec une explication des évolutions les plus importantes :

Actions du PDUIF	Actions du Plan des mobilités	Evolution principale du Plan des mobilités par rapport au PDUIF
1.1 Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture	/	Il est de la compétence du SDRIF-E de fixer les objectifs, les orientations et les prescriptions relatives à l'articulation entre l'aménagement du territoire et les déplacements, raison pour laquelle il n'a pas été reconduit d'axe spécifique au sujet dans le plan d'action du Plan des mobilités. Il a été privilégié une approche où les déclinaisons dans les documents d'urbanisme sont explicitées dans les fiches actions thématiques concernées. Ainsi, les actions pouvant faire l'objet d'une déclinaison en matière d'urbanisme sont identifiées dans le plan d'action (modalités de déclinaison précisées dans les fiches actions

		concernées) et un sous-chapitre de la partie « Stratégie » précise par thématique les actions à prendre en compte dans les documents d'urbanisme locaux et les modalités de cette déclinaison.
2.1 Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience 1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	Fusion du traitement des modes ferrés (train, RER, métro) Séparation du traitement des situations perturbées et travaux en raison des enjeux spécifiques sur la période couverte par le Plan des mobilités
2.2 Un métro modernisé et étendu	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience 1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	
2.3 Tramway et T Zen : une offre de transport structurante	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	Fusion du traitement des modes de surface : tramway, BHNS et bus
2.4 Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance 1.4 Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie 1.5 Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses	Fusion du traitement des modes de surface tramway, BHNS et bus Séparation des cars express et du transport à la demande pour tenir compte de leurs spécificités et de la variété des territoires auxquels ils sont adaptés
/	1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	Cette thématique n'était pas traitée dans le PDUIF mais était abordée dans la Feuille de route 2017-2020 par l'action « Accompagner le développement des véhicules autonomes »
2.5 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée 6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	Intermodalité traitée dans un axe à part Ajout des pôles d'échanges multimodaux routiers, en lien avec le développement de la pratique du covoiturage et le soutien au déploiement de cars express
2.6 Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs	1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs 6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	Séparation du traitement du sujet de l'information voyageur dans les transports collectifs et du sujet de l'information voyageur multimodale et du MaaS pour davantage de précision
2.7 Faciliter l'achat des titres de transport	1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	La partie concernant la tarification des transports en commun est nouvelle, le sujet n'était pas traité dans le PDUIF
2.8 Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo	1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	Idem 2.8
2.9 Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage	6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral 11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone	Il n'y a plus de fiche action dédiée aux taxis. En revanche leur problématique spécifique est prise en compte dans le cadre de la mobilité servicielle (inscription dans l'application Île-de-France Mobilités), dans l'action relative aux voies réservées, et dans la transition énergétique des véhicules.
/	1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun	Le traitement de la sûreté dans les transports collectifs est nouveau dans le PDMIF.
3/4.1 Pacifier la voirie	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	Le PDMIF consacre un axe spécifique au partage de la voirie – Axe 8 « Mieux partager la voirie urbaine » (auparavant il s'agissait d'un « chapeau » aux défis par mode)

3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	La liste des coupures majeures à résorber a été mise à jour.
3.1 Aménager la rue pour le piéton	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	Outre le principe de planification spécifique en matière de mobilité piétonne, le Plan des mobilités propose une approche globale de celle-ci et son intégration dans toutes les politiques en lien avec la voirie et l'espace public.
4.1 Rendre la voirie cyclable	4.1 Développer les infrastructures cyclables	Mise à jour du réseau structurant d'échelle régionale et des réseaux des départements
4.2 Favoriser le stationnement des vélos	4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	Les prescriptions concernant le stationnement vélo dans les espaces privés et sur la voirie sont renforcées dans le projet de PDMIF par rapport au PDUIF.
4.3 Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics	4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	Le sujet des services vélo (Véligo etc.) est nouveau dans le Plan des mobilités par rapport au PDUIF.
5.1 Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	7.2 Améliorer la sécurité routière *(pour les voiries interurbaines ; l'action intègre également les observatoires traitant de la sécurité routière sur l'ensemble de la voirie)* 8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines *(pour la partie urbaine)*	L'objectif de sécurité routière quantitatif sur la période est similaire en pourcentage dans le PDUIF et le PDMIF, à savoir réduire de moitié le nombre de tués et le nombre de blessés hospitalisés sur les routes et dans les rues franciliennes sur la période concernée. Toutefois, le PDMIF s'inscrit dans la « Vision zéro » à plus long terme.
5.2 Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	Un axe entier est dédié au stationnement dans le Plan des mobilités, contrairement au PDUIF. Le Plan des mobilités introduit une approche globale espace public/espace privé du stationnement. Les recommandations de réglementation du stationnement ont évolué pour tenir compte de l'évolution de la desserte en transports collectifs.
5.3 Encadrer le stationnement privé	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	Un axe entier est dédié au stationnement dans le Plan des mobilités, contrairement au PDUIF. Le Plan des mobilités introduit une approche globale espace public/espace privé du stationnement. Les normes de stationnement recommandées et prescrites dans les espaces privés ont évolué pour tenir compte de l'évolution de la desserte en transports collectifs.
5.4 Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion	7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale 7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier	Deux axes du PDMIF sont consacrés à la voirie, avec une approche résolument multimodale (et pas seulement comme support des déplacements voiture).
5.5 Encourager et développer la pratique du covoiturage	5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France	L'ouverture des voies réservées au covoiturage, la création de lignes de covoiturage et l'intégration du covoiturage dans l'application Île-de-France Mobilités ont été ajoutées dans le PDMIF.
5.6 Encourager l'autopartage	5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage	Le Plan des mobilités prévoit la mise à jour du label Autopartage d'Île-de-France Mobilités, qui n'existait pas au moment de l'approbation du PDUIF et n'y était pas prévu. Les modalités et moyens de développement de l'autopartage, en lien avec ce label, sont détaillés dans le plan.
6.1 Rendre la voirie accessible	3.2 Accélérer la mise accessibilité de la voirie en agglomération	Les nouvelles obligations de la LOM ont été intégrées (diagnostic d'accessibilité à 200 mètres d'arrêt de bus et des gares inscrits au schéma directeur d'accessibilité)

6.2 Rendre les transports collectifs accessibles	3.1 Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie en agglomération	Introduction du sujet de la mise en accessibilité du métro historique
7.1 Préserver et développer des sites à vocation logistique	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique	Le nombre de sites logistiques multimodaux à préserver est passé de 133 dans le PDUIF à 202 dans le projet de Plan des mobilités.
7.2 Favoriser l'usage de la voie d'eau	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	Les modes massifiés (fer et fleuve) ont été regroupés en raison des multiples interactions des enjeux liés à leur développement.
7.3 Améliorer l'offre de transport ferroviaire	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	Les modes massifiés (fer et fleuve) ont été regroupés en raison de leurs multiples interactions des enjeux liés à leur développement
7.4 Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	Intégration de la prise en compte des poids lourds dans le partage de la voirie pour l'approvisionnement des centres de consommation et de production.
7.5 Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises	10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises	Ajout de la cyclologistique et focus sur la question de l'avitaillement
9.1 Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administration	14.3 Accompagner les entreprises et administration pour une mobilité plus durable de leurs employés	Le Plan des mobilités met l'accent sur les démarches inter-entreprises.
9.2 Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires	14.2 Développer l'écomobilité scolaire	L'action du Plan des mobilités regroupe en une seule fiche l'ensemble des actions pour une mobilité plus durable des scolaires.
9.3 Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle 14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables	L'approche de l'information multimodale a fortement évolué par rapport au PDUIF avec les possibilités offertes par le numérique (applications transport notamment) et le développement du concept de mobilité servicielle.
ENV 1 Accompagner le développement de nouveaux véhicules	11.1 Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques 11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds 11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone 11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules	Le PDMIF développe fortement la partie consacrée à la transition énergétique des véhicules et à leur avitaillement, ce levier étant responsable d'une part importante de l'atteinte des objectifs GES
ENV 2 Réduire les nuisances sonores liées aux transports	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience *(pour le mass transit ferroviaire)* 7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier *(pour le réseau routier)*	Les actions du PDMIF dépassent la seule problématique des nuisances sonores et traitent d'autres impacts des infrastructures sur l'environnement, et notamment les sujets de résilience (face au changement climatique notamment).
/	12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilité 12.2 Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire	Un axe concernant la mobilité solidaire a été ajouté dans le projet de PDMIF par rapport au PDUIF.
/	13.1 Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux 13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables 13.3 Améliorer l'expérience voyageur des touristes	Un axe concernant la mobilité des touristes a été ajouté dans le projet de PDMIF par rapport au PDUIF.

(4) L'Autorité environnementale recommande de détailler le contenu des contributions des différents acteurs à l'élaboration du plan, et notamment des usagers, ainsi que leur prise en compte dans les choix retenus

Un rapport de synthèse de la concertation est inclus au dossier d'enquête publique et rend compte des étapes de la concertation préalable et de la façon dont elles ont été prises en compte durant l'élaboration du Plan des mobilités.

(5) L'Autorité environnementale recommande d'établir clairement un scénario de référence sans PDMIF pour permettre d'évaluer les effets propres du PDMIF par rapport à l'existant, y compris le PDUIF.

Il n'est pas pertinent d'établir un scénario de référence qui n'inclurait aucune des actions inscrites PDMIF pour plusieurs raisons :

- Sans PDMIF, de nombreuses actions inscrites seraient toutefois mises en œuvre. C'est en particulier le cas des projets de transports collectifs structurants. L'établissement d'un scénario sans ces derniers serait ainsi sans lien avec la réalité si le PDMIF n'était pas approuvé. Cela tient au fait que le plan constitue à la fois un cadre de référence pour les politiques de mobilité en Île-de-France et un agrégateur des décisions déjà prises par l'ensemble des acteurs des mobilités à l'horizon 2030.
- De nombreuses actions du PDMIF, comme relevé par la MRAe, relèvent de recommandations, ce qui tient au cadre juridique qui s'applique au document et à l'imbrication des compétences liées aux mobilités à l'échelle régionale. Aussi, il n'est pas possible d'affirmer que ces actions ne seraient pas mises en œuvre sans le PDMIF, ni dans quelle mesure l'existence du document a un impact sur le niveau de leur mise en œuvre.

Pour ces raisons, c'est la constitution d'un scénario de référence, dit « tendanciel », incluant les mesures dont la mise en œuvre est très probable, même sans approbation du plan, qui a été retenue. On y retrouve donc en particulier les projets de transports en commun structurants déjà décidés. Il s'agit ainsi bien d'un scénario de référence, mais qui tient compte des actions sur lesquelles le processus d'élaboration du PDMIF n'a pas eu d'impact.

(6) L'Autorité environnementale recommande de démontrer la cohérence du PDMIF avec les textes et stratégies applicables de niveau national : loi d'orientation des mobilités, loi Climat et Résilience, plan national d'adaptation au changement climatique, etc. quand ils n'ont pas fait l'objet d'une déclinaison régionale ou que cette déclinaison est obsolète, et avec la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie en cours de révision.

Le rapport environnemental du projet de PDMIF comprend une description détaillée de l'articulation du PDMIF avec les plans et programmes nationaux et régionaux, et notamment une section sur le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC – en page 39 du rapport environnemental), ainsi que sa déclinaison régionale, le plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC – en page 48 du rapport environnemental).

Le Plan des mobilités tient bien compte des évolutions apportées par la loi d'orientation des mobilités et la loi climat et résilience qui s'inscrivent dans le cadre d'un plan de mobilité régional :

- Le droit à la mobilité pour tous (Axe « Mobilité solidaire ») ;
- L'ouverture des données de mobilité (MaaS, créations d'observatoires thématiques au sein des territoires) ;

- Le développement du covoiturage ;
- Le triplement de la part modale du vélo ;
- La généralisation des arrêts à la demande pour les bus nocturnes (lignes Noctilien en Île-de-France) ;
- Le développement accéléré du réseau de bornes de recharge électrique (multiplication par 5,5 entre 2023 et 2030) ;
- L'évolution des obligations de taux de véhicules à faibles et à très faibles émissions dans le renouvellement annuel des flottes captives ;
- L'augmentation des parts modales des modes fluvial et ferroviaire pour le transport de marchandises ;
- Le développement des véhicules au biogaz, en particulier pour les poids lourds ;
- L'inscription des mobilités dans une trajectoire de neutralité carbone à horizon 2050.

Par ailleurs, le contexte juridique dans lequel s'inscrit l'élaboration du Plan des mobilités est rappelé de façon précise en pages 39 à 41 du plan.

Concernant la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3) et la nouvelle stratégie nationale bas carbone (SNBC 3), actuellement en phase de concertation, la cohérence des objectifs du PDMIF avec les objectifs nationaux a été appréciée par Île-de-France Mobilités. Les objectifs sont globalement alignés et une contribution a été soumise par Île-de-France Mobilités dans le cadre de la concertation afin de faire état des besoins d'adaptation des objectifs aux contextes territoriaux.

(7) L'Autorité environnementale recommande :

1. **d'expliciter les limites et les biais du modèle utilisé et de le caler sur les résultats de la dernière édition disponible de l'enquête globale transport (2018) ;**
2. **de justifier précisément la construction de l'hypothèse relative au taux de télétravail retenu au regard des dernières tendances constatées en la matière et évaluer la sensibilité des résultats à cette hypothèse ;**
3. **de fiabiliser les données relatives au transport de marchandises ;**
4. **de détailler l'ensemble des hypothèses retenues pour le scénario final (scénario 3) et les mettre en lien avec les objectifs fixés dans le programme d'actions, afin de mieux comprendre la trajectoire cible**

<u>Concernant les limites et les biais du modèle utilisé</u>

Les prévisions d'évolution des déplacements ont été réalisées avec le modèle ANTONIN 3 estimé avec l'Enquête Globale Transport (EGT) de 2010 et non avec les derniers résultats disponibles recueillis entre 2018 et 2020.

En effet, la méthodologie de l'EGT a évolué à partir de 2018 : il a été choisi de passer d'un recueil ponctuel tous les dix ans à un recueil en continu sur le principe du recensement de la population de l'Insee. Or, la crise sanitaire engendrée par l'épidémie de Covid-19 a contraint Île-de-France Mobilités à arrêter l'enquête en mars 2020.

A date, les résultats de l'EGT 2018-2020 sont donc partiels. Ils se fondent sur l'enquête de 10 500 personnes réparties dans 4 800 ménages interrogés entre janvier 2018 et mars 2020. A titre de comparaison, l'EGT 2010 avait porté sur 43 000 personnes réparties dans 18 000 ménages. Par ailleurs, les enquêtes collectées depuis début 2023 ne sont pas encore en nombre suffisant pour en tirer des résultats.

Une réestimation du modèle ANTONIN sur la base des résultats des enquêtes réalisées de 2018 à 2020 est en cours. Cette nouvelle version du modèle n'était donc pas disponible au moment de la définition des objectifs du Plan des Mobilités. Toutefois, compte tenu du nombre limité d'enquêtes et des évolutions de la mobilité survenues après la crise sanitaire, cette nouvelle version ne constituera pas une mise à jour profonde du modèle mais uniquement un rebasage sur les grandes tendances observées dans l'EGT 2018-2020.

En revanche, les hypothèses prospectives qui sous-tendent les prévisions d'évolution des déplacements dans le Plan des mobilités, intègrent bien les dernières données disponibles notamment pour ce qui est de l'évolution des réseaux de transport ou du développement urbain.

De plus, bien que l'affectation des déplacements sur les différents réseaux de transport soit effectuée uniquement à l'heure de pointe du matin, la génération des déplacements eux-mêmes est réalisée à la journée. Ainsi, l'intégralité des motifs de déplacement sont bien modélisés dans des proportions qui correspondent à celles observées un jour de semaine. Ainsi, la part des déplacements domicile-travail dans le total des déplacements évolue bien conséquemment aux hypothèses prises sur le télétravail et aucun motif de déplacement n'est minimisé.

Concernant l'hypothèse retenue pour le télétravail

La note de l'Institut Paris Region (IPR) à laquelle fait référence la MRAe[1] évalue le taux de télétravailleurs à plus de 43% des actifs, dont 80% télétravaillent 2 à 3 jours par semaine, soit une moyenne de 0,9 jour par semaine sur l'ensemble des actifs. Le scénario 3 du Plan des mobilités retient un taux de 28% d'actifs télétravailleurs, avec une moyenne de 2,3 jours de télétravail pour ces derniers. Ainsi, dans ce scénario, 72% des actifs ne télétravaillent pas du tout et le télétravail représente en moyenne sur l'ensemble des actifs 0,64 jour par semaine. Ainsi, contrairement à ce qui est indiqué dans l'avis de la MRAe, le scénario du PDMIF est substantiellement moins optimiste concernant le télétravail à l'horizon 2030 que ce qui est mesuré par l'IPR en 2022 et 2023.

L'hypothèse concernant le télétravail retenue dans le scénario objectif du Plan des mobilités explique 4 points de baisse de la circulation des voitures particulières et deux-roues motorisés, sur les 15 points totaux.

Concernant les données relatives au transport de marchandises

Comme rappelé plus haut concernant les données relatives à la logistique et au transport de marchandises, l'état de l'art a été utilisé en termes de données existantes. Les travaux de l'OFELIF pourront permettre d'affiner la connaissance et la projection des flux régionaux.

Concernant les hypothèses retenues pour le scénario objectif du PDMIF

Le tableau ci-dessous en fait la synthèse et les relie aux actions concernées du plan d'action du projet de PDMIF :

Paramètre		Hypothèse du scénario objectif du PDMIF	Axes/Actions du PDMIF associées
Population et emplois		Augmentation de 3% du nombre d'habitants et de 4% du nombre d'emplois entre 2020 et 2030 conformément aux projections de l'Institut Paris Region.	Sans objet
Transports collectifs	**Réseau structurant**	Se reporter à la liste présentée dans l'action ci-contre.	Action 1.1
	Réseau de bus	Intégration des projets de TCSP ainsi que des restructurations des réseaux de bus prévues en accompagnement de l'arrivée des nouvelles lignes du réseau structurant.	Actions 1.3 et 1.4
	Tarifs	Prix des abonnements au 1er janvier 2023. Le modèle étant construit en euros constants, cela permet également de prendre en compte les évolutions tarifaires prévues à l'horizon 2030 sous réserve d'une évolution comparable à celle de	Action 1.8

[1] « Le télétravail appose sa marque sur le territoire », Note rapide de l'Institut Paris Region, juillet 2024.

		l'indice des prix. L'évolution des tarifs des titres occasionnels annoncée fin 2024 n'est pas prise en compte mais cela concerne une faible part des déplacements des Franciliens.	
Voiture	**Projets routiers**	Se reporter à la liste présentée dans l'action ci-contre.	Action 7.4
	Surface dédiée	Ce paramètre influe sur la possession globale de voitures par les Franciliens qui explique en partie le choix de mode de déplacement. Il évolue en fonction des projets routiers et des autres projets (bus et vélo notamment) qui diminuent la place dédiée à la voiture.	Action 8.1
	Périmètre à 30 km/h	Toutes les voies urbaines.	Action 8.2
	ZTL Paris Centre	Prise en compte.	Action 8.1
	Contraintes de stationnement	Conformément aux prescriptions et recommandations des actions ci-contre.	Actions 9.2 et 9.3
	Coût d'usage	Il évolue en fonction de la composition du parc automobile et suivant les hypothèses d'évolution des différentes composantes du coût d'usage de la voiture proposées par la DGITM dans la méthode d'évaluation des projets de transport.	Axe 11
Vélo		Triplement de la part modale du vélo par rapport à 2019.	Axe 4
Télétravail		28% des actifs télétravaillent en moyenne 2,3 jours par semaine.	Action 14.3

(8) L'Autorité environnementale recommande de renforcer la stratégie et le programme d'actions pour permettre d'atteindre les valeurs de référence de l'OMS pour les particules à horizon 2030

Comme le rappelle l'OMS dans la rédaction de ses lignes directrices concernant la qualité de l'air, les nouvelles valeurs de référence ont vocation à être atteintes « de manière ultime et en temps opportun » dans les pays dans lesquels ces niveaux sont substantiellement dépassés, ce qui est le cas dans la région Île-de-France.
Compte tenu de la très forte ambition de ces valeurs de référence, l'Union européenne a retenu, pour sa future réglementation, des valeurs intermédiaires issues des lignes directrices de l'OMS. L'évaluation environnementale du PDMIF a apprécié l'atteinte de ces valeurs intermédiaires à 2030 dans les scénarios de référence et cible du PDMIF (voir en page 170 du rapport environnemental) et montre qu'elles ne sont pas atteintes mais que le scénario objectif du PDMIF permet de réduire substantiellement le nombre de personnes exposées.

(9) L'Autorité environnementale recommande de fournir les modélisations concernant les réductions des consommations d'énergie prévues par le plan à horizon 2030

La modélisation réalisée par Airparif dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDMIF inclut une évaluation de l'évolution de la consommation d'énergie des transports. Comme indiqué en page 164 du rapport environnemental, le scénario objectif aboutit à

une réduction des consommations d'énergie (carburants des moteurs thermiques) de -31 % contre -13 % dans le scenario de référence.

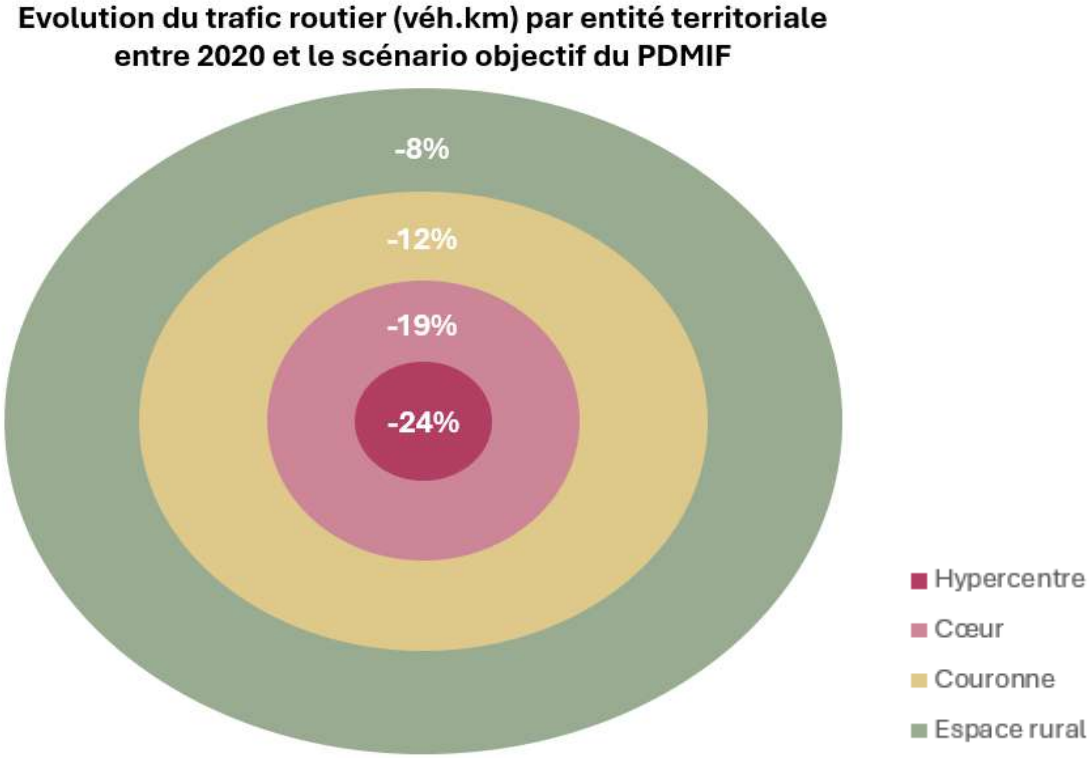
(10) L'Autorité environnementale recommande d'indiquer si les objectifs proposés pour la logistique s'inscrivent dans la trajectoire nationale de report modal vers le ferroviaire et le fluvial, et les renforcer si nécessaire

Comme indiqué dans les objectifs de la page 313 du PDMIF, l'objectif poursuivi est bien de doubler la part modale des modes massifiés (ferroviaire et fluvial) en échange interrégional (flux entrant et sortant de l'Île-de-France). La raison pour laquelle l'hypothèse pour le scénario objectif du PDMIF n'est pas exprimée en part modale tient au fait que la situation initiale (part modale actuelle au niveau régional des modes ferroviaire et fluvial) est mal connue. La part modale de la route est évaluée à environ 90%, aussi une baisse de 13% des flux routiers correspond bien à un doublement de la part des autres modes, c'est-à-dire les modes massifiés.

Les travaux de l'OFELIF devraient permettre davantage de précision sur ce point lors de l'évaluation en continu du PDMIF.

(11) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que le plan des mobilités d'Île-de-France constitue un véritable outil de report modal, s'inscrivant notamment dans l'objectif de la « région des vingt minutes » affiché par le futur Sdrif-E, ainsi que le cadre optimal d'un rééquilibrage territorial de l'accès aux transports permettant d'éviter l'écueil de l'étalement urbain

Le scénario objectif du Plan des mobilités en Île-de-France résulte bien en une baisse du trafic routier sur l'ensemble du territoire francilien. Néanmoins, comme représenté par le schéma ci-dessous, cette baisse est plus modérée lorsqu'on s'éloigne de l'hypercentre (Paris et communes limitrophes), ce qui est cohérent avec la typologie des territoires concernés.



La question de l'équilibre du territoire et la lutte contre l'étalement urbain est traitée dans le SDRIF-E qui constitue le document *ad-hoc* à ce sujet. La trajectoire zéro artificialisation nette (ZAN) y a notamment été décrite et appliquée. Le Plan des mobilités se place dans le cadre fixé par ce document, avec pour objectif de répondre à la demande de mobilité des Franciliens en préservant l'environnement.

(12) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans la future gouvernance du plan un collège d'usagers et de l'élargir aux gestionnaires d'infrastructures et de services de transports pour mieux appréhender les attentes et les besoins des usagers et réussir les évolutions de parts modales souhaitées

Un collège de représentants d'usagers pourra en effet être associé au comité de suivi de la mise en œuvre de PDMIF. Il pourra s'agir de représentants d'associations d'usagers des transports en commun, du vélo et de la marche, des voitures et bornes de recharge électriques, de personnes à mobilité réduite et des associations environnementales.

Par ailleurs, un représentant des associations d'usagers siège de façon permanente au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Il est ainsi de fait associé à la prise de décision concernant toutes les politiques structurantes d'Île-de-France mobilités qui contribuent à l'atteinte des objectifs du plan.

(13) L'Autorité environnementale recommande de proposer pour chaque action du plan des mesures déclinables à chaque échelon territorial et des indicateurs chiffrés reliés aux objectifs, assortis de valeurs initiales, de cibles, d'un calendrier de réalisation et d'actions correctives en cas d'écart aux objectifs

En premier lieu, il convient de rappeler que le législateur a introduit une spécificité pour l'Île-de-France concernant la planification des mobilités (un plan de mobilité régional décliné et précisé par des plans locaux de mobilité) précisément en raison des particularités de la région, qui est constituée d'un continuum urbain dans l'agglomération centrale, d'autres centralités en grande couronne en forte interaction avec l'agglomération centrale et de zones rurales.

Aussi, le Plan des mobilités en Île-de-France tient un rôle de cadre et de mise en cohérence des politiques de mobilité pour assurer la cohésion nécessaire aux spécificités régionales (continuum urbain et fortes interactions des autres centralités avec l'agglomération centrale) et éviter un morcellement des stratégies, qui serait contraire à l'intérêt des Franciliens.

Néanmoins, la déclinaison précise au niveau local des mesures est bien du ressort des plans locaux de mobilité (PLM), élaborés par les intercommunalités en associant les communes, les départements, les gestionnaires d'infrastructures, les associations d'usagers des territoires, Île-de-France Mobilités, la Région et l'Etat.

Le projet de Plan des mobilités définit le cadre régional tout en laissant aux PLM le soin de préciser les actions en fonction des enjeux locaux grâce à plusieurs outils :

- Un volet socle d'actions/mesures du Plan des mobilités à décliner prioritairement dans les PLM. Les autres actions peuvent y être abordées mais ont davantage de sens au niveau régional. C'est en particulier le cas des transports en commun structurants.

- Pour chaque mesure à décliner, un encart spécifique « Déclinaison dans les PLM » a été introduit, précisant la méthode et les attendus de la déclinaison.

Une fois le plan approuvé, Île-de-France Mobilités proposera dans le cadre de son accompagnement de l'élaboration des PLM un guide méthodologique approfondissant le contenu de ces encarts. Ce guide intégrera en particulier des fiches-actions et des indicateurs types de suivi.

Enfin, les indicateurs listés dans le projet de Plan des mobilités (voir section 5.5.1 « Un suivi en continu » en pages 116) sont au nombre de 2 ou 3 par axe pour les indicateurs de suivi (davantage pour les transports collectifs) et sont parfois formulés de façon synthétique. On dénombre également une quinzaine d'indicateurs d'impact du plan (voir page 117). Des indicateurs plus précis de mise en œuvre pourront être définis pour le suivi du plan par mesure, directement liés aux objectifs quantitatifs fixés pour chaque action.

(14) L'Autorité environnementale recommande de définir pour chaque action ou groupe d'actions concerné les conditions de sa déclinaison dans les documents d'urbanisme et les plans locaux de mobilité

Ce travail est déjà réalisé grâce aux encarts « Déclinaison dans les SCoT/PLU » et « Déclinaison dans les PLM » figurant dans chaque fiche action concernée (cf. pour davantage de détail la réponse à la recommandation n°13).

Par ailleurs, un sous-chapitre entier de la partie « Stratégie » est dédié à la déclinaison du Plan des mobilités dans les plans locaux de mobilité, en termes de méthode et de contenu.

De même, un sous-chapitre entier de la partie « Stratégie » est dédié à la prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme (sous-chapitre 5.4) qui précise par thématique les actions à décliner et les conditions de cette déclinaison. Enfin, comme la loi les y oblige, les collectivités doivent procéder à une analyse de la compatibilité de leur SCoT ou leur PLU(i) avec les documents de rang supérieur au maximum tous les trois ans et délibérer sur leur maintien en vigueur ou leur mise en compatibilité. Par conséquent, ces collectivités auront trois ans après l'approbation du Plan des mobilités pour examiner leur document d'urbanisme local, vérifier sa compatibilité avec le PDMIF et le mettre en compatibilité si nécessaire.

(15) L'Autorité environnementale recommande de décliner les budgets globaux annoncés pour l'ensemble des actions du plan en proposant un chiffrage et les financements mobilisables

Les éléments relatifs au financement des actions du Plan des mobilités sont présentés dans le sous-chapitre 5.1. Ces éléments sont présentés de manière globale notamment pour les raisons suivantes :

- Etant donnée la nature du document, qui constitue comme rappelé précédemment un cadre d'action et non une déclinaison précise des actions au niveau local, il n'est pas possible de proposer un chiffrage plus précis, excepté pour ce qui concerne les transports collectifs structurants et les subventions accordées par les acteurs régionaux (Région, Île-de-France Mobilités), ce qui est bien le cas dans le projet de plan proposé.

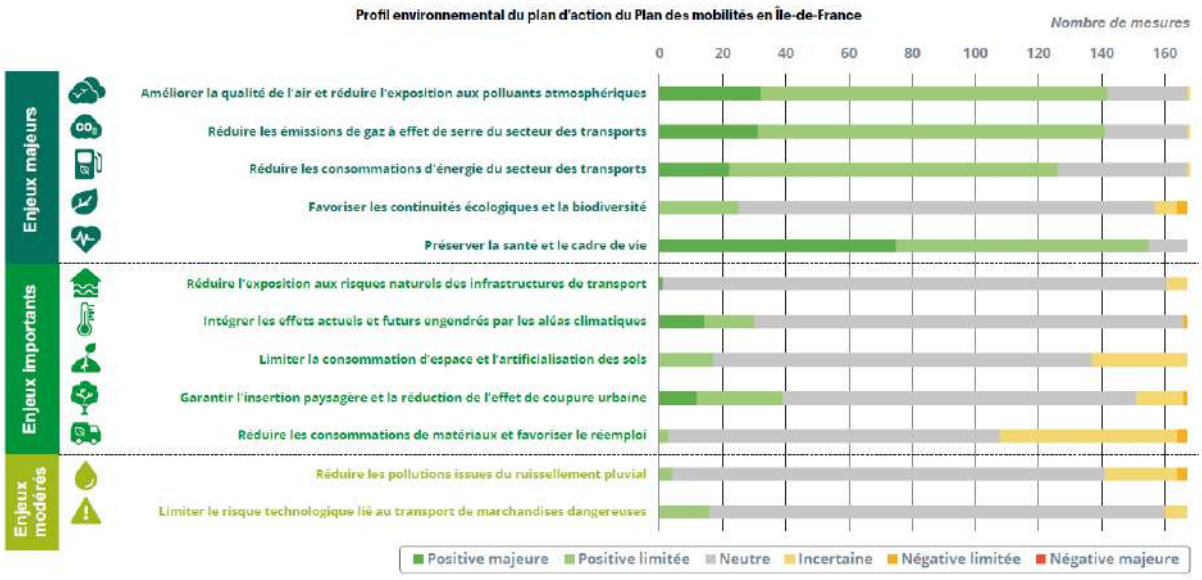
- Par essence, certains montants financiers globaux présentés dans le sous-chapitre 5.1 ne peuvent pas être ventilés entre les différentes actions. C'est en particulier le cas des dépenses des collectivités locales pour la voirie, qui recouvrent tous les aménagements réalisés qu'ils concernent la mobilité piétonne, la mise en accessibilité de l'espace public, les aménagements pour le vélo ou les bus par exemple. En outre, un même aménagement peut profiter à plusieurs modes. Des doubles comptes existent entre ces dépenses transversales et les politiques sectorielles.

- Plusieurs dépenses ne peuvent pas être isolées dans le budget général des collectivités locales : c'est le cas par exemple de dépenses de type promotion / animation / communication en faveur de modes alternatifs à la voiture. Il n'est donc absolument pas possible d'en évaluer le montant même à une échelle régionale.

À nouveau, les PLM sont le cadre adéquat pour préciser le financement des actions retenues au niveau local. Ce travail n'est pas envisageable à l'échelle régionale étant donnée la diversité des contributeurs financiers aux différentes actions.

(16) L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'évaluation environnementale du plan en évaluant les incidences de chacune des mesures prévues dans le cadre de chaque action

L'évaluation des incidences du plan d'action a bien été réalisée au niveau des 167 mesures du plan, comme cela est illustré par le graphique présenté en page 179 du rapport environnemental. Néanmoins, il a été choisi de ne pas faire figurer ce bilan par mesure dans le rapport environnemental car il n'était pas possible de présenter de manière lisible (167 mesures croisées avec 12 enjeux environnementaux). Il a ainsi été fait le choix de synthétiser l'argumentaire concernant les incidences au niveau des actions. Cependant, la rédaction retenue permet de mettre en avant les mesures ayant des impacts particulièrement différents des autres au sein d'une même action lorsque cela est nécessaire.



(17) L'Autorité environnementale recommande de :

1. **retracer la démarche d'évaluation environnementale et notamment la démarche ERC ayant conduit aux choix et projets retenus dans le plan ;**
2. **prévoir les dispositions permettant la préservation des zones humides avérées ;**
3. **reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 pour démontrer l'absence d'incidence significative sur ces sites**

<u>Concernant la démarche d'évaluation environnementale et la démarche ERC</u>

La méthodologie globale d'évaluation environnementale est décrite dans l'introduction du rapport environnemental (sous-chapitre 2.2 à partir de la page 21 du rapport environnemental).

Concernant les projets de transports collectifs, tous ceux programmés à l'horizon 2030 ont été inclus : il n'y a donc pas eu à proprement parler de choix, étant donné qu'à l'horizon temporel du document, ne peuvent être mis en service des projets qui ne seraient pas déjà engagés. Les démarches ERC concernant chacun des projets sont traitées dans chacune des études d'impact les concernant. Ceci tient de nouveau au statut du Plan des mobilités en Île-de-France qui agrège et fixe le cadre à l'échelle régionale mais n'est pas un outil de prise de décision pour les grands projets d'infrastructure, décidés dans le Contrat de plan Etat-Région.

Concernant les autres actions, comme précisé dans le chapitre 6 du rapport environnemental « Justification des choix réalisés au regard des solutions de substitution », il a été nécessaire de pousser les leviers aux niveaux les plus ambitieux envisagés afin d'atteindre les objectifs environnementaux quantitatifs fixés. La démarche d'évaluation environnementale a ainsi permis, dans un premier temps, de fixer les objectifs pour les leviers de report modal et de transition énergétique des parcs de véhicules afin de respecter les engagements d'amélioration de la qualité de l'air et de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Dans un second temps, pour chaque action, des mesures ERC ont bien été proposées et présentées dans le chapitre 9 du rapport environnemental présentant l'analyse des incidences des actions sur l'environnement. Les mesures ERC concernant les actions qui relèvent d'un cadre d'action à décliner localement sont par essence d'ordre générique et doivent être précisées pour chaque projet spécifique. Par exemple, pour l'aménagement ou la construction d'une nouvelle piste cyclable, il convient d'intégrer les enjeux de végétalisation dès la conception de l'infrastructure, de limiter l'artificialisation des sols induite *etc.* (voir pour plus de détail le rappel des mesures ERC par action en annexe du rapport environnemental), mesures qui trouvent leur sens uniquement en fonction du contexte local.

Par ailleurs, dans le cadre de la démarche d'analyse des incidences des actions sur les enjeux environnementaux, des orientations complémentaires permettant d'améliorer le bilan environnemental des actions ont été identifiées et intégrées au plan d'action. Elles sont rappelées dans des encadrés spécifiques dans le rapport environnemental.

Concernant la préservation des zones humides avérées

En préambule, il convient de noter que la très grande majorité des mesures inscrites au Plan des mobilités en Île-de-France impactent des zones déjà urbanisées : réorganisation de systèmes de transport, requalification d'axes, réaménagements d'espaces publics, changements de comportements. Comme précisé plus haut, les projets d'infrastructures inscrits au plan font par ailleurs l'objet d'études d'impacts qui n'ont pas vocation à être reversées au rapport environnemental du Plan des mobilités.

Concernant les zones humides plus spécifiquement, il n'est pas pertinent d'aborder la problématique dans le cadre d'un plan de mobilité de niveau régional, les zones humides avérées étant nombreuses et les impacts de projets étant à étudier au niveau local.

Concernant les zones Natura 2000

Un travail préalable d'identification des interactions entre les projets d'infrastructures linéaires inscrits au Plan des mobilités et les sites Natura 2000 franciliens a été réalisé. Comme indiqué par la carte présentée en page 196 du rapport environnemental, seules deux zones sur les 32 sites franciliens font l'objet d'une interaction.

Comme demandé par la MRAe dans son avis, l'analyse des incidences sur les zones Natura 2000 est bien fondée sur les études d'impact existantes. En effet, l'argumentaire quant aux impacts des projets sur ces zones est précisément extrait des études d'impact des projets de lignes 16 et 18 du Grand Paris Express qui ont démontré une incidence faible sur la ZPS Sites de Seine-Saint-Denis en phase travaux uniquement pour la première et une absence d'incidence pour la seconde.

(18) L'Autorité environnementale recommande d'établir un bilan de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers liée à la réalisation des

projets prévus par le PDMIF et de déterminer la contribution apportée par le PDMIF aux objectifs nationaux de sobriété énergétique et de neutralité carbone.

Afin de répondre à cette remarque de la MRAe, une analyse est en cours au sein de l'Institut Paris Région quant à la possibilité d'adapter la méthodologie utilisée dans le cadre de l'évaluation environnementale du SDRIF-E concernant l'évaluation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) liées aux projets de transport. L'évaluation réalisée, si elle aboutit bien, sera intégrée à la version approuvée du rapport environnemental du Plan des mobilités en Île-de-France.

(19) L'Autorité environnementale recommande de replacer plus largement l'évaluation environnementale du plan au sein d'une démarche intégrée à l'échelle de la région prenant en compte l'articulation entre organisation des mobilités et aménagements en lien avec le Sdrif-E récemment adopté et en cours d'approbation

L'articulation entre l'urbanisme et l'organisation des mobilités relève du SDRIF-E, travail qui a bien été réalisé en définissant les contours de la « région des vingt minutes » et en définissant des centralités autour desquelles les mobilités doivent s'organiser. Le Plan des mobilités a une vocation de plus court terme (comme vu plus haut) et s'inscrit dans le cadre défini par le SDRIF-E.

(20) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer dans l'évaluation environnementale du PDMIF sur la consommation des matériaux un indicateur de suivi relatifs aux émissions de gaz à effet de serre

Ce travail pourra être réalisé pour les travaux concernant le Grand Paris Express pour lequel un bilan carbone annuel est réalisé. Comme le montre le bilan des émissions de gaz à effet de serre présenté dans le rapport environnemental, il constitue la source principale d'émissions de GES liées à la construction d'infrastructures sur la période.

(21) L'Autorité environnementale recommande de rééquilibrer le programme d'actions en le renforçant notablement sur le volet du transport des marchandises et de la logistique et de préciser les objectifs de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial visés par le plan

De nombreuses actions concernant le fret et la logistique sont du ressort de l'Etat et de ses établissements (gestionnaires d'infrastructures notamment) et se trouvent donc décrites dans d'autres documents. Par ailleurs, l'élaboration du volet logistique du PDMIF a donné lieu à de nombreuses sollicitations de ces acteurs et l'ensemble des actions mentionnées par ces derniers à l'échelle régionale ont bien été inscrites au plan.

Au-delà de cette recommandation, la MRAe souligne que le « doublement de la part des modes massifiés (en tonnes.kilomètres) » ne serait pas relié dans le plan « à un objectif global de report modal vers le fret ferroviaire et fluvial ». il convient tout d'abord de rappeler que le terme « modes massifiés » désigne précisément le fret ferroviaire et le fret fluvial. Les parts modales initiales du fret ferroviaire et du fret fluvial ne sont pas connues au niveau régional, faute de données disponibles en tonnes.kilomètres, qui est l'unité de mesure des parts modales pour ce qui concerne le transport de marchandises (les données connues le sont en tonnes et ne peuvent se traduire directement en tonnes.kilomètres). Il est toutefois admis par les experts que la part modale du mode routier est de l'ordre de 90 %, comme cela a déjà été précisé dans la réponse à la recommandation n°10. Ainsi, l'atteinte de l'objectif de doublement de la part modale des modes massifiés pourra être

mesuré par l'évolution du trafic routier de transport de marchandises. Il est également à espérer que les données de parts modales soient disponibles à moyen terme.

(22) L'Autorité environnementale recommande de renforcer l'opérationnalité des actions relatives au transport de marchandises pour garantir l'atteinte des objectifs fixés

Comme rappelé en réponse à la recommandation n°21, l'élaboration du volet logistique du PDMIF a donné lieu à de nombreuses sollicitations des acteurs du fret et de la logistique et l'ensemble des actions mentionnées par ces derniers à l'échelle régionale à l'horizon 2030 ont été inscrites au plan.

(23) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions sur la cyclo-logistique permettant d'exploiter pleinement son potentiel de développement

La mesure concernant la cyclologistique inscrite au PDMIF a volontairement mis l'accent sur les deux enjeux qui ressortent comme les leviers d'actions les plus efficaces à mettre en œuvre par les acteurs publics, pour cette filière encore naissante : la mise à disposition de foncier, primordiale pour le développement des activités de manutention associées, et l'exemplarité de la sphère publique pour donner une dynamique à la filière via les appels d'offres.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les mesures de développement du réseau cyclable et de pacification de la voirie contribuent directement à favoriser le développement de cette filière en permettant une cohabitation entre véhicules motorisés et vélos-cargos. De même, la mesure concernant le stationnement vélo sur voirie recommande l'installation d'arceaux pour vélo cargo, les besoins en stationnement de la cyclologistique étant par ailleurs faibles car les cyclologisticiens effectuent principalement des arrêts courts qui nécessitent simplement un accès bref au trottoir. Un renvoi vers ces mesures pourra être effectué dans la mesure concernant la cyclologistique pour davantage de clarté.

La question des infrastructures dédiées (pistes cyclables ou stationnement sécurisés spécifiques pour la cyclologistique) est apparue comme trop précoce lors de la concertation préalable auprès des collectivités et des autres acteurs de la logistique urbaine et n'a donc pas été abordée dans le plan d'action.

(24) L'Autorité environnementale recommande de compléter le programme d'actions pour progresser vers l'objectif de rendre accessibles toutes les stations de métro à horizon 2030

Concernant le métro historique, le projet de Plan des mobilités inclut pour le moment une mesure visant à rendre accessibles l'ensemble des stations aux handicaps sensoriels et cognitifs, et d'améliorer la mécanisation (escaliers mécaniques notamment). La mise en accessibilité aux personnes en fauteuil roulant a été étudiée pour la ligne 6. Le projet de Plan des mobilités s'appuie donc sur les suites de cette étude.

La proposition de la Présidente de la Région Île-de-France, Valérie Pécresse, concernant le « Métro pour tous », qui vise à définir un programme de mise en accessibilité d'une partie du réseau métro historique, est intervenue postérieurement à l'arrêt du Plan. Des compléments pourront être ajoutés à l'issue de l'enquête publique, en fonction de l'avancement des discussions entre financeurs potentiels (Région, Etat, Départements, Villes).

Les Assises du Métro pour tous organisées en septembre 2024 ont eu notamment pour objectifs de :

- faire s'engager les parties prenantes, notamment l'Etat et la Ville de Paris, sur une démarche partenariale et sur son financement ;
- installer le comité de suivi du programme métro pour tous, qui regroupe les acteurs concernés (État, Région, Île-de-France Mobilités, RATP, ville de Paris, Départements et autres villes limitrophes concernées) ;
- présenter un programme de travail et une méthode pour l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité du métro historique.

En tout état de cause, il n'est pas envisagé de rendre accessible la totalité des stations de métro, mais de prioriser une série de lignes / stations à aménager.

(25) L'Autorité environnementale recommande de renforcer le programme d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie en proposant, sur la base d'un état des lieux des plans de mise en accessibilité des mesures opérationnelles et chiffrées permettant de résorber le retard accumulé

En l'état des connaissances, il n'est pas possible de réaliser un état des lieux des plans de mise en accessibilité de la voirie (PAVE). En effet, l'Etat, qui est garant de leur réalisation, n'en réalise pas d'inventaire. Il existe donc un réel manque de suivi sur ce point : un suivi statistique et un rappel de l'obligation réglementaire aux communes par l'Etat serait le bienvenu.

Il n'est par ailleurs pas possible pour le Plan des mobilités d'être davantage prescriptif concernant les aménagements de la voirie, étant donné son statut de document cadre qui doit être décliné localement. Le projet de plan rappelle donc les obligations réglementaires, qui doivent ensuite être déclinées dans les PLM et par les communes par la réalisation de PAVE.

(26) L'Autorité environnementale recommande de :

1. **renforcer en les territorialisant les actions au niveau des pôles touristiques identifiés,**
2. **compléter les actions relatives au tourisme sur la mise en accessibilité pour permettre à toutes les personnes moins mobiles d'utiliser le réseau de transports en commun et fournir des objectifs chiffrés de report modal vers les transports en commun et les modes actifs et sur l'amélioration de l'information, la signalétique, les services numériques et la billettique, en détaillant les actions concrètes permettant de les atteindre**

L'objectif de l'axe « Mobilité touristique » du plan d'action est de mettre l'accent sur la nécessaire prise en compte des sites touristiques pour la priorisation de l'action des autres axes (vélo, accessibilité, *etc.*). Les mesures de cet axe renvoient ainsi aux actions des axes concernés, qui sont opérationnelles. Comme rappelé à plusieurs reprises, il n'est pas possible de traiter chaque site touristique de manière différenciée dans le plan, cela relevant des PLM ou d'autres démarches de niveau local. Concernant l'amélioration de l'information, la signalétique, les services numériques et la billettique, les grands principes de la déclinaison pour les touristes sont bien présentés dans cet axe, et des renvois sont faits sur les fiches actions détaillées relatives à l'information voyageur et à la mobilité servicielle.

Il n'est en outre pas possible d'établir des objectifs de report modal concernant la mobilité touristique étant donné que cette dernière est peu connue : l'enquête globale transport (EGT) ne porte pas sur les touristes mais uniquement sur les déplacements des Franciliens, et les enquêtes existantes sont partielles.

(27) L'Autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic sur la saturation des transports en commun, et proposer des objectifs opérationnels (niveaux de services cibles notamment) sur la régularité et la ponctualité des métros, RER et trains

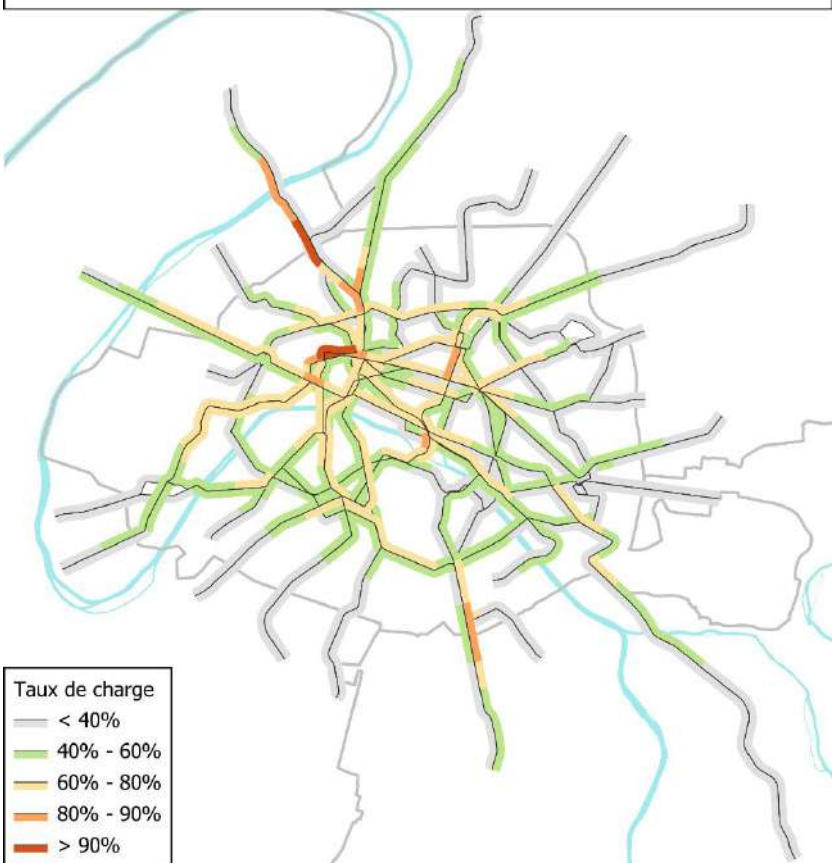
Les objectifs de régularité, de ponctualité et plus largement de qualité de service sont définis très précisément dans les contrats d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs et sont renégociés à chaque nouveau contrat (voir mesure 1.1.4 du projet de plan d'action). Il n'est pas du ressort du Plan des mobilités de fixer ces objectifs qui sont négociés avec les opérateurs. L'atteinte de ces objectifs repose notamment sur la mise en œuvre de plans d'action détaillés dans les schémas directeurs pour les RER. Le Plan des mobilités n'a pas vocation à intégrer ces documents, qui recensent très précisément pour chaque ligne concernée, de nombreuses actions sur l'ensemble des composantes de la ligne (matériel roulant, infrastructure, signalisation, etc.). A titre d'exemple, le schéma directeur du RER C approuvé en avril 2024 recense près d'une trentaine d'actions.

Le suivi continu de la qualité de service par rapport aux objectifs contractuels fixés par Île-de-France Mobilités est par ailleurs accessible à tous sur l'open data d'Île-de-France Mobilités, dans les bulletins de ponctualité disponibles sur le site internet d'Île-de-France Mobilités, ainsi que sur le site internet de l'Omnil (Observatoire de la mobilité en Île-de-France).

Concernant la saturation des transports en commun, la situation est bien différente en 2024 de ce qu'elle a été à la fin des années 2010. En effet, l'essor du télétravail depuis la pandémie de Covid19 et la mise en service de projets structurants visant à désaturer le réseau (en particulier, le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen) ont fait disparaître la quasi-totalité des situations de saturation lorsque l'offre nominale de transport est réalisée.

La carte ci-dessous, réalisée à partir de données ne tenant pas compte des prolongements des lignes 11 à Rosny Bois Perrier et 14 à Orly/Pleyel, l'illustre pour le réseau de métro.

Taux de charge moyen sur le mardis et jeudis de l'hiver 2023 en heure de pointe du matin
Source : Île-de-France Mobilités d'après données RATP (TJRF 2023 et comptages de charge)



Cette carte représente le taux de charge du réseau de métro en heure de pointe du matin par tronçon à l'hiver 2023, qui illustre la fréquentation rapportée à la capacité offerte. Les données de fréquentation sont issues d'enquêtes de la RATP redressées par des comptages et données de pesée. Le taux de charge est calculé en utilisant la capacité théorique du réseau, calculée à partir de l'offre théorique et non de l'offre effectivement réalisée. Cela ne tient donc pas compte des éventuelles perturbations. Les tronçons des lignes 13 et 9 au départ de St Lazare/St Augustin vers l'ouest ainsi que celui de la ligne 13 en amont de la porte de Clichy sont ceux qui présentent la plus forte saturation. Il convient de noter que la situation n'est pas systématiquement équivalente en heure de pointe du soir : ce sont les lignes 4, 8 et 9 dans le centre de Paris qui atteignent les plus forts taux de charge à cette période de la journée.

(28) L'Autorité environnementale recommande d'exploiter les données de diagnostic relatives aux particules ultra-fines afin de définir une stratégie ambitieuse de réduction de l'exposition des populations à ces polluants

Les éléments concernant la qualité de l'air dans le rapport environnemental ont été établis avec Airparif et sont conformes à l'état de l'art de ce qu'il est possible de mesurer ou d'interpréter actuellement. L'ensemble des données disponibles concernant les particules ultrafines, dont il faut rappeler qu'elles ne font pas à ce jour l'objet d'une réglementation, sont présentées dans l'état initial de l'environnement en page 73 du rapport environnemental.

Comme rappelé par Airparif, une meilleure connaissance des émissions des particules ultrafines du trafic routier et de ses facteurs d'influence est primordiale pour agir et diminuer les niveaux d'exposition. En effet, l'OMS précise dans ses lignes directrices

relatives à la qualité de l'air que « les informations disponibles sont insuffisantes pour établir des niveaux recommandés de qualité de l'air » concernant ces particules.

Il n'est ainsi pas possible en l'état de définir une stratégie concernant l'exposition des populations à ces polluants étant donné que les facteurs d'influence des concentrations observées sont mal connus et que les niveaux de concentration entraînant des risques pour la santé ne sont pas établis.

Si les données s'avéraient disponibles, l'évolution des concentrations de particules ultrafines mesurées pourrait cependant être ajouté au suivi environnemental du PDMIF.

(29) L'Autorité environnementale recommande de :

1. **préciser les limites d'interprétation des résultats liés aux modélisations de bruit liés aux cartes stratégiques de bruit de 4ème échéance de la directive européenne sur le bruit ;**
2. **reconsidérer la place du bruit dans les enjeux environnementaux, au regard des effets potentiels du PDMIF sur la réduction de l'exposition au bruit en lui consacrant un axe à la préservation de la santé des Franciliens et en objectivant des cibles d'exposition au bruit en fonction des valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé pour définir les niveaux au-delà desquels le bruit a un effet néfaste sur la santé ;**
3. **identifier à l'échelle du plan les secteurs prioritaires de réduction du bruit routier et ferroviaire et définir un calendrier de réduction**

<u>Concernant les limites d'interprétation des cartes stratégiques de bruit</u>

Depuis janvier 2019, les CBS doivent être produites en utilisant une méthode de calcul harmonisée : la méthode CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment methOdS), pour le bruit des transports terrestres.

Ce changement de méthode pose la question de l'interprétation des tendances d'évolution obtenues entre les résultats des cartographies de 3ème et de 4ème échéance : là où, à méthodologie constante, il aurait été possible d'associer les évolutions à celles des facteurs physiques entrant en jeu dans le calcul des niveaux de bruit (et qui pourrait être considérés pour certaines comme le reflet d'actions mises en place sur le territoire d'étude pour lutter contre le bruit depuis l'échéance précédente), l'application de la méthode Cnossos-EU, par rapport à la méthode standard utilisée jusqu'en 2019 (NMPB 08 en France) a introduit plusieurs modifications majeures rendant les évolutions complexes à interpréter.

Les principaux éléments d'interprétation à retenir pour comparer les résultats des cartes stratégiques de bruit de 3ème et 4ème échéances au sein de la zone dense en Île-de-France, selon les sources de bruit sont les suivantes (éléments transmis par Bruitparif) :

Bruit routier :

Pour interpréter les évolutions, plusieurs facteurs doivent essentiellement être pris en considération :

1. La mise à jour des données de trafic et de caractéristiques des voies : l'évolution plutôt à la baisse globalement de la circulation routière, ainsi que la modernisation du parc circulant entre les échéances 3 et 4 conduisent à une légère diminution du bruit routier. Localement, les niveaux de bruit routier ont pu être revus à la baisse (cas de tronçons qui ont été réaménagés ou qui ont été dotés de revêtements de chaussée acoustiques) ou au contraire à la hausse à la suite de l'introduction de la prise en compte des chaussées pavées (c'est notamment le cas dans une bonne partie du 8ème arrondissement dans Paris).
2. Le changement introduit par la méthode CNOSSOS à partir de l'échéance 4 dans le calcul des expositions des populations. Pour les échéances précédentes, le niveau de bruit routier le plus élevé calculé autour d'un bâtiment était attribué à la totalité

des habitants de ce bâtiment, ce qui introduisait un effet majorant. Pour la 4ème échéance, cette méthode ne s'applique plus que pour l'habitat individuel. Pour les logements collectifs, la population est affectée aux niveaux d'exposition les 50% les plus élevés qui entourent le bâtiment, ce qui a tendance à diminuer les statistiques d'exposition par rapport à la troisième échéance.

3. L'urbanisation croissante à proximité d'axes routiers fortement circulés dans certains territoires, conduisant localement à une augmentation du nombre de personnes exposées au bruit routier.

Bruit ferroviaire :

Pour interpréter les évolutions, plusieurs facteurs doivent être pris en considération :

1. La mise à jour du catalogue des données d'émissions ferroviaires dans le cadre de l'utilisation de la méthodologie CNOSSOS.
2. Les actions ayant eu un effet de réduction de l'exposition au bruit mises en œuvre localement (écrans anti-bruit notamment).
3. Le changement introduit par la méthode CNOSSOS à partir de l'échéance 4 dans le calcul des expositions des populations. Pour les échéances précédentes, le niveau de bruit ferré le plus élevé calculé autour d'un bâtiment était attribué à la totalité des habitants de ce bâtiment, ce qui introduisait un effet majorant. Pour la 4ème échéance, cette méthode ne s'applique plus que pour l'habitat individuel. Pour les logements collectifs, la population est affectée aux niveaux d'exposition les 50% les plus élevés qui entourent le bâtiment, ce qui a tendance à diminuer les statistiques d'exposition par rapport à la troisième échéance.

Concernant l'ajout d'un axe consacré à la santé dans le plan d'action

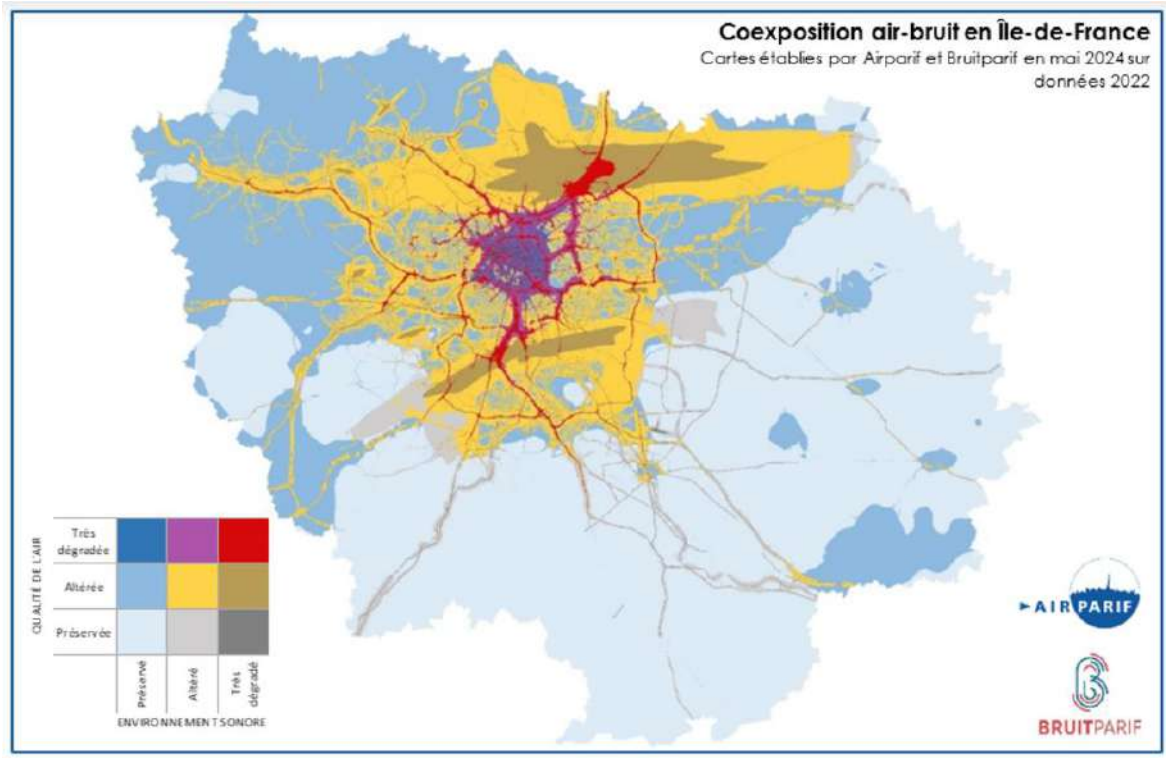
L'ajout d'un tel axe ne semble pas judicieux au regard des très nombreuses interactions entre l'enjeu de santé publique et la grande majorité des axes inscrits au projet de PDMIF, comme le démontre l'analyse des incidences du plan d'action sur l'enjeu de santé publique dans le rapport environnemental (voir pages 198 à 205). L'amélioration de la santé publique constitue ainsi un objectif et une résultante d'un plan de mobilité et non un levier.

Concernant l'identification des secteurs prioritaires du bruit routier et ferroviaire et le calendrier de réalisation associé

Comme précisé dans les objectifs de l'action 7.5, la Région Île-de-France s'est engagée à traiter à l'horizon 2035, 200 secteurs prioritaires du bruit routier et ferroviaire dans le cadre de son plan anti-bruit adopté en septembre 2024, dont 100 secteurs d'ici 2030. Ces secteurs ont été identifiés en partenariat avec Bruitparif.
Par ailleurs, les actions précises de résorption des bruits routiers et ferroviaires sont traitées dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE – voir mesures 1.1.8 et 7.5.1 du projet de plan d'action) qui sont établis par les Préfets de départements et les Départements pour ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires, et par les EPCI de plus de 100 000 habitants et la Métropole du Grand Paris pour ce qui concerne les agglomérations.

(2) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures renforcées pour réduire le bruit et la pollution de l'air dans les zones identifiées comme concentrant les inégalités environnementales de santé et la multi-exposition

Une carte de co-exposition au bruit et à la pollution atmosphérique a été élaborée pour la première fois par Bruitparif et Airparif en mai 2024, soit après l'arrêt du plan par le Conseil régional d'Île-de-France. Elle pourra donc être ajoutée à la version approuvée du PDMIF ou de son rapport environnemental. Il faut noter que ces cartes incluent le bruit aérien, mode qui n'est pas traité par le PDMIF.



Néanmoins, ces cartes permettent de constater que les secteurs les plus exposés sont ceux qui sont les plus proches des axes routiers fréquentés. Aussi, l'ensemble des mesures qui contribuent à réduire le trafic routier (avec, pour rappel, un objectif de -15% entre 2019 et 2030), tendent à réduire ces inégalités. La Région Île-de-France a par ailleurs rappelé dans la présentation de son plan anti-bruit que les efforts de résorption du bruit au titre des 100 secteurs prioritaires seraient particulièrement concentrés sur les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine.

(30) L'Autorité environnementale recommande de compléter et renforcer le programme d'actions par une stratégie permettant de combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale

Le plan propose déjà d'actionner tous les leviers disponibles pour développer la marche (pacification de la voirie, résorption des coupures urbaines, plans marche à l'échelle intercommunale, PAVE) et de placer le piéton au cœur des politiques de mobilité. Néanmoins, les réalités d'évolution démographique (notamment le vieillissement de la population) ne peuvent être contournées, elles entrainent mécaniquement une diminution de la mobilité individuelle à pied et donc une stagnation du nombre total de déplacements à pied malgré une légère augmentation du nombre total de déplacements. Le développement de stratégies concernant la marche est par ailleurs le plus pertinent à l'échelle locale.

Concernant la mise en accessibilité de la voirie, qui constitue un cadre propice à l'amélioration des conditions d'usage de la marche, comme indiqué en réponse à la recommandation 25, un rappel des obligations réglementaires et un meilleur suivi de leur mise en œuvre (en particulier les PAVE) apparait nécessaire de la part de l'Etat.

(31) L'Autorité environnementale recommande de planifier les aménagements du schéma cyclable d'ensemble prévu dans le plan (calendrier et jalons notamment) et de proposer une stratégie de développement opérationnelle pour la grande couronne

Il est difficile de planifier à l'échelle régionale la réalisation des aménagements cyclables prévus par les différents maîtres d'ouvrage, compte tenu de leur multiplicité. Le réseau VIF Vélo Île-de-France, porté par la Région mais sans que cette dernière en soit le maître d'ouvrage, a pour horizon de réalisation 2030. Sa mise en œuvre repose sur les gestionnaires de voirie concernés (départements, communes notamment). Les schémas cyclables départementaux ont des horizons divers, plusieurs étant en cours de révision en 2024, notamment en grande couronne. Les liaisons cyclables d'échelle plus locale sont quant à elles programmées par les EPCI et les communes (qui sont *in fine* les maîtres d'ouvrage sur la voirie communale) dans le cadre de plans vélo et/ou de plans locaux de mobilité.

(32) L'Autorité environnementale recommande de décliner les objectifs de développement des services vélos au sein des actions, en les assortissant elles-mêmes d'indicateurs

Une action entière est dédiée aux services vélo (Véligo location mis en place par Île-de-France Mobilités, DSP vélos dans les territoires) et elle est assortie d'objectifs chiffrés dont les indicateurs de mise en œuvre seront suivis (voir action 4.3). Par ailleurs, d'autres actions renvoient vers cette action 4.3 lorsque cela est pertinent, notamment les actions concernant les pôles d'échanges multimodaux, le management de la mobilité ou la mutation technologique du parc de véhicules.

L'élaboration de cartes figurant les projets proposés de maisons du vélo et maisons mobiles n'est pas possible à ce stade, la détermination des emplacements étant en cours.

(33) L'Autorité environnementale recommande de :
1. **décliner dans les actions l'objectif général de division par deux des tués et blessés graves pour la période 2025-2029 afin de garantir son atteinte à l'échéance du PDMIF ;**
2. **planifier l'ensemble des actions et en particulier la résorption des coupures urbaines.**

<u>Concernant la déclinaison de l'objectif de sécurité routière dans les actions</u>

Comme précisé dans le rapport environnemental (voir en page 170), les impacts des actions sur la sécurité routière ne sont pas quantifiables avec les outils existants. Il convient de rappeler que, au-delà de l'action spécifiquement dédiée à la sécurité routière, l'ensemble des actions concourant à la baisse du trafic automobile (développement des transports en commun et des modes actifs) et à la pacification de la voirie ont des effets positifs sur cette dernière. Cela est décrit dans l'analyse des incidences sur l'enjeu de santé publique dans le rapport environnemental (voir pages 198 à 204) et dans l'évaluation du PDUIF qui a permis de démontrer que les accidents vélo et piétons étaient substantiellement moins graves dans les zones pacifiées.

<u>Concernant les coupures urbaines</u>

La planification de la résorption de ces coupures ne relève pas du Plan des mobilités, elle dépend des maîtres d'ouvrages en charge des infrastructures concernées et de la disponibilité de financements.

(34) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur les co-bénéfices en termes de santé publique et de sécurité routière des aménagements publics pour les mobilités actives notamment sur les populations les plus vulnérables en définissant des priorités territoriales d'actions

Si la réalisation d'une telle étude présente des intérêts certains, elle revêt un caractère très général, non spécifique à l'Île-de-France, et demanderait d'importantes ressources en

temps étant donné l'importance des informations à collecter et analyser. Elle ne peut donc être menée dans le cadre du Plan des mobilités qui a avant tout une visée opérationnelle.

En outre, il convient de rappeler que la thématique des liens entre l'environnement et la santé publique est traitée par ailleurs dans un plan dédié, le plan régional santé environnement (PRSE), dont l'élaboration est du ressort de l'Etat.

(35) L'Autorité environnementale recommande de présenter une démarche d'adaptation au changement climatique : vagues de chaleur et risques d'inondation

Les mesures 1.1.6 et 7.5.2 sont dédiées à l'adaptation au changement climatique des infrastructures ferroviaires et routières. Concernant les infrastructures ferroviaires, une étude, lancée en 2024 par la Région Île-de-France dans le cadre de son Plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC - approuvé en 2022), vise à approfondir les connaissances des acteurs du transport francilien en matière de résilience des réseaux ferrés, à évaluer les risques et à éclairer la décision politique sur les actions à mettre en œuvre pour accompagner l'adaptation du réseau ferroviaire francilien. Elle pourra donc déboucher sur la définition d'une démarche et d'un plan d'action. Concernant les infrastructures routières, la mesure 7.5.2 recommande que leurs gestionnaires établissent et mettent en œuvre des plans d'adaptation au changement climatique, ces derniers n'existant pas à date.

(36) L'Autorité environnementale recommande de :

1. **territorialiser les objectifs généraux du plan, notamment en termes de report modal et de sécurité routière, pour garantir leur appropriation par les collectivités et permettre leur suivi ;**
2. **renforcer le caractère prescriptif du plan en faisant évoluer les recommandations vers des prescriptions ;**
3. **hiérarchiser les objectifs du plan en fonction des territoires**

Concernant la territorialisation des objectifs généraux du plan

Une nouvelle enquête globale transport (EGT) est en cours de réalisation depuis avril 2023. La collecte terminera en décembre 2027 et permettra d'avoir une connaissance de la mobilité tous modes des ménages franciliens à l'échelle des territoires dans une situation stabilisée suite à la crise sanitaire. Les premiers résultats exploitables seront disponibles dans le courant de l'année 2025 à un niveau départemental.

A partir de ces résultats, une première territorialisation par couronne (Paris, petite couronne et grande couronne) pourra être appliquée aux objectifs de parts modales du plan.

L'objectif de sécurité routière s'applique quant à lui à l'ensemble des territoires : la division par deux des tués et blessés graves doit être recherchée sur tout le territoire, quel que soit le niveau de départ, étant donné que le plan se place dans la trajectoire « Vision zéro ». Par ailleurs, l'imbrication forte avec les facteurs sociaux et comportementaux de la sécurité routière rend peu pertinent de fixer des objectifs territorialisés dans un plan dédié aux mobilités.

Concernant le caractère prescriptif du plan

La quasi-totalité des actions du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 sont formulées sous forme de recommandations. Le plan comporte toutefois cinq mesures prescriptives.

Quatre des cinq prescriptions du Plan des mobilités existaient déjà dans le PDUIF. Pour ces prescriptions, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant :

- les normes de stationnement automobile plafond pour les bureaux à inscrire dans les PLU(i),
- les normes de stationnement minimales pour les vélos à inscrire dans les PLU(i),
- le nombre de places de stationnement vélo à réaliser sur l'espace public (voirie),
- la priorité aux tramways et aux lignes de bus dans la gestion des carrefours.

La seule prescription nouvelle concerne l'intégration de la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie.

Les prescriptions s'inscrivent dans un rapport de compatibilité entre les actes concernés et le plan, et non de conformité. La conformité supposerait un respect strict de la norme supérieure. Le rapport de compatibilité suppose que le document de rang inférieur respecte les options fondamentales et les objectifs essentiels du document supérieur.

Malgré cela, plusieurs collectivités s'opposent au caractère prescriptif de certaines actions du Plan des mobilités, comme cela apparaît dans les avis rendus en tant que personnes publiques associées (PPA). Ainsi, dans le cadre de l'élaboration du plan, Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France ont dû trouver un équilibre entre le niveau de prescription et le respect des prérogatives des différents niveaux de collectivités afin de garantir l'acceptabilité politique du plan et, *in fine*, sa mise en œuvre.

Concernant la hiérarchisation des objectifs du plan en fonction des territoires

Le Plan des mobilités comporte une section dédiée à la déclinaison de la stratégie par territoire (sous-chapitre 4.2, voir pages 90 à 93 du Plan des mobilités), qui présente les priorités de mise en œuvre d'actions par typologie de territoire, selon les entités territoriales définies dans le SDRIF-E. Cette analyse est synthétisée dans un tableau qui liste l'ensemble des actions du plan d'action et présente leur niveau de priorité par type de territoire (voir pages 92-93).

Par ailleurs, la hiérarchisation des objectifs du plan ne paraît pas opportune car ils doivent tous être poursuivis en parallèle et tous les leviers recherchés pour leur atteinte.

(37) L'Autorité environnementale recommande d'inclure sur la base d'un diagnostic approfondi des territoires des dispositions visant les catégories de populations exclues ou éloignées des transports en commun ou de solutions alternatives à la voiture dans un objectif de réduction des inégalités d'accès à la mobilité et de corriger les situations de déficit

Un axe entier du Plan des mobilités est consacré à la mobilité solidaire (axe 12), thématique nouvelle introduite par la loi d'orientation des mobilités (LOM), et présente de nombreuses mesures visant à réduire les inégalités d'accès à la mobilité.

L'identification des personnes situées à plus de deux kilomètres d'une gare qui pourraient avoir besoin d'une aide spécifique, comme suggéré par la MRAe, n'est pas réaliste à l'échelle de la région. Par ailleurs, la correction des situations de déficit est précisément le rôle des Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS), définis par la LOM, qui font l'objet de l'action 12.2. La concertation amont sur le Plan des mobilités a permis d'identifier le niveau départemental comme échelon pertinent pour réaliser ces plans et prévoit de définir un cadre régional pour leur élaboration. Île-de-France Mobilités prévoit de travailler à la définition de ce cadre en 2025.

(38) L'Autorité environnementale recommande de :

1. **recenser les dispositions en lien avec le PDMIF dans les plans locaux de mobilité existants ou en cours d'élaboration ;**
2. **renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions à décliner territorialement, notamment au sein des PLU/PLUi et des PLM lorsque la réglementation le prévoit,**
3. **proposer des solutions alternatives, comme la mise à disposition d'ingénierie pour les territoires n'étant pas soumis à PLM obligatoire**

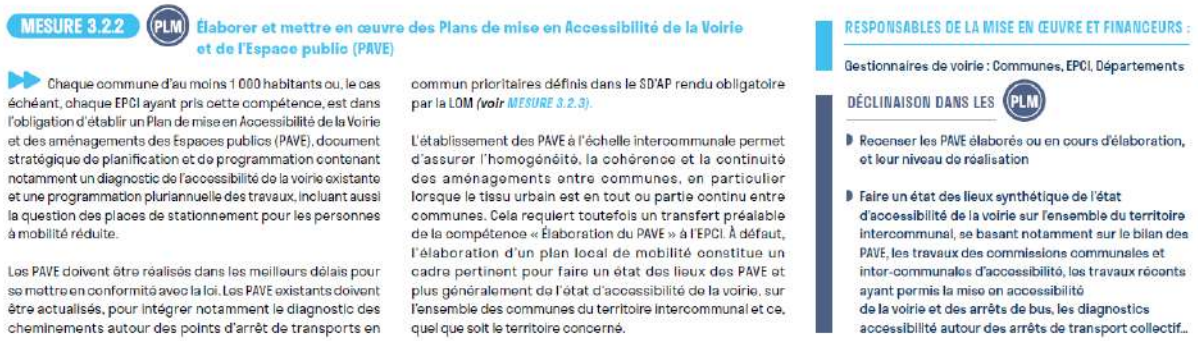
Concernant les dispositions en lien avec le PDMIF dans les plans locaux de mobilité

Une évaluation du contenu des PLD / PLM approuvés a été réalisée dans le cadre de l'évaluation du PDUIF et a permis d'analyser le degré d'intégration et de mise en œuvre de chaque action du volet socle de ces plans (voir en page 273 de la partie 2 de l'évaluation du PDUIF).

Concernant les prescriptions à décliner territorialement au sein des PLU(i) et PLM

Comme précisé dans la réponse à la recommandation n°36, l'inscription de prescriptions dans le PDMIF est mal acceptée par plusieurs collectivités responsables de la mise en œuvre de certaines des actions portées par le plan.

Cependant, toutes les mesures, qu'il s'agisse de recommandations ou de prescriptions, qui doivent faire l'objet d'une déclinaison dans les PLM ou les PLU(i) sont signalées par des pictogrammes et la façon dont elles doivent être déclinées dans les PLM est précisée dans un encart spécifique (voir exemple ci-dessous).



MESURE 3.2.2 PLM **Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)**

Chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque EPCI ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), document stratégique de planification et de programmation contenant notamment un diagnostic de l'accessibilité de la voirie existante et une programmation pluriannuelle des travaux, incluant aussi la question des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

Les PAVE doivent être réalisés dans les meilleurs délais pour se mettre en conformité avec la loi. Les PAVE existants doivent être actualisés, pour intégrer notamment le diagnostic des cheminements autour des points d'arrêt de transports en commun prioritaires définis dans le SD'AP rendu obligatoire par la LOM *(voir MESURE 3.2.3)*.

L'établissement des PAVE à l'échelle intercommunale permet d'assurer l'homogénéité, la cohérence et la continuité des aménagements entre communes, en particulier lorsque le tissu urbain est en tout ou partie continu entre communes. Cela requiert toutefois un transfert préalable de la compétence « Élaboration du PAVE » à l'EPCI. À défaut, l'élaboration d'un plan local de mobilité constitue un cadre pertinent pour faire un état des lieux des PAVE et plus généralement de l'état d'accessibilité de la voirie, sur l'ensemble des communes du territoire intercommunal et ce, quel que soit le territoire concerné.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Gestionnaires de voirie : Communes, EPCI, Départements

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Recenser les PAVE élaborés ou en cours d'élaboration, et leur niveau de réalisation
- Faire un état des lieux synthétique de l'état d'accessibilité de la voirie sur l'ensemble du territoire intercommunal, se basant notamment sur le bilan des PAVE, les travaux des commissions communales et inter-communales d'accessibilité, les travaux récents ayant permis la mise en accessibilité de la voirie et des arrêts de bus, les diagnostics accessibilité autour des arrêts de transport collectif...

Concernant les territoires non soumis obligatoirement à PLM

La Région et Île-de-France Mobilités subventionnent l'élaboration des PLM afin qu'ils puissent être accompagnés par un bureau d'étude pour pallier le manque d'ingénierie, y compris lorsqu'il s'agit de territoires non obligatoirement soumis à la réalisation d'un PLM (communautés de communes).

Par ailleurs, comme précisé en réponse à la recommandation n°13, une fois le plan approuvé, Île-de-France Mobilités proposera dans le cadre de son accompagnement de l'élaboration des PLM un guide méthodologique approfondissant la déclinaison du PDMIF dans les PLM, y compris pour les communautés de communes. Ce guide proposera en particulier des fiches-actions et des indicateurs de suivi types.

Annexe 3 - Contributions des personnes publiques associées et réponses du maître d'ouvrage

AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIES (PPA)

I) AVIS DES CONSEILS DEPARTEMENTAUX 20

11 Conseil départemental des Yvelines **20**

12 Conseil départemental de l'Essonne **21**

1.2.1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs 21

1.2.1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience 21

1.2.1.1.1. Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement 21

1.2.1.1.2. Développer l'offre de Mass transit avec la mise en services des autres grands projets d'infrastructure et de desserte 21

1.2.1.1.3. Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau 23

1.2.1.1.4. Assurer la réalisation de l'offre et la qualité de service par un suivi renforcé des opérateurs 23

1.2.1.1.5. Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques 23

1.2.1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau mass transit 24

1.2.1.2.1. Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs 24

1.2.1.3. Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance 25

1.2.1.3.1. Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre 25

1.2.1.3.2. Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux 25

1.2.1.3.3. Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie 25

1.2.1.3.4. Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs 26

1.2.1.4. Un nouveau réseau de Cars express pour relier les polarités d'Île-de-France 26

1.2.2.4.1. Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant 26

12.1.5. Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses 26

1.2.1.6. Proposer une information des voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs 26

1.2.1.7. Améliorer la sûreté dans les transports en commun 27

1.2.1.8. Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne 27

1.2.1.8.1. – Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur 27

1.2.1.8.2. Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur 27

1.2.1.8.3. Généraliser les supports télé billettiques et la dématérialisation des titres de transport 28

12.1.9. Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs 28

1.2.2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité 28
1.2.2.1. Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne 28
1.2.2.1.1. Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI 28
1.2.2.1.2. Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier 29
1.2.3. Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements 29
1.2.3.1. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs 29
1.2.3.2. Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération 29
1.2.3.2.1. Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE) 29
1.2.4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo 29
1.2.4.1. Développer les infrastructures cyclables 30
1.2.4.1.1. Créer un réseau cyclable structurant régional 30
1.2.4.1.2. Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant 30
1.2.4.1.3. Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale 30
1.2.4.2. Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo 30
1.2.4.2.1. Définir une politique de stationnement vélo globale 30
1.2.4.2.2. Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transports en commun 31
1.2.4.2.3. Développer le stationnement vélo sur voirie 31
1.2.4.2.4. Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant 31
1.2.4.3. Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés 31
1.2.4.3.1. Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes 31
1.2.4.3.2. Élargir la pratique du vélo à tous les publics 31
1.2.5. Développer les usages partagés de la voiture 32
1.2.5.1. Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France 32
1.2.5.2. Renforcer les dispositifs d'autopartage 32
1.2.6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité 32
1.2.6.1. Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée 32
1.2.6.1.1. Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire et les pôles du Grand Paris Express 32
1.2.6.1.2. Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus 33
1.2.6.1.3. Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement 33

1.2.6.1.4. Faire des gares de véritables lieux de vie accueillants, à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien 33
1.2.6.2. Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers 33
1.2.6.2.1. Structurer un ensemble de pôles d'échanges multimodaux routiers aux abords des axes structurants du réseau routier 33
1.2.6.3. Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle 34
1.2.6.3.1. Déployer une application de référence pour un parcours usager sans coutures 34
1.2.7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable 35
1.2.7.1. Hiérarchiser le réseau routier francilien 35
1.2.7.1.1. La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan 35
1.2.7.1.2. Aménager le réseau structurant hors agglomération pour assurer la sécurité routière et faciliter les liaisons en modes actifs et en transports collectifs 35
1.2.7.1.3. Aménager le réseau local hors agglomération 35
1.2.7.2. Améliorer la sécurité routière 35
1.2.7.3. Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral 35
1.2.7.3.1. Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral (transports collectifs, taxis et covoiturage) 35
1.2.7.4. Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier 36
1.2.7.4.1 Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain - : 36
1.2.7.5. Améliorer la performance environnementale du réseau routier 36
1.2.7.5.1. Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques 36
1.2.8. Mieux partager la voirie urbaine 36
1.2.8.1. Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie 36
1.2.8.1.1. Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages 36
1.2.8.1.2. Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires 37
1.2.8.2. Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines 38
1.2.8.2.1. Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages 38
1.2.8.2.2. Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages 38
1.2.9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux 38
1.2.10. Soutenir une activité logistique performante et durable 38
1.2.11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules 38
1.2.11.1. Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques 38

1.2.11.2. Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds....39
1.2.11.3. Développer la mobilité hydrogène décarbonée....39
1.2.11.4. Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules....39
1.2.11.4.1. Achever la transition énergétique des flottes de l'État, des collectivités locales et de tous leurs établissements....39
1.2.11.4.2. Favoriser le développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique....39
1.2.12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire....40
1.2.12.1. Rendre plus inclusifs les services de mobilité....40
1.2.12.1.1. Maintenir une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité....40
1.2.12.1.2. Poursuivre les aides visant à faciliter l'accès aux autres services de mobilité....40
1.2.12.1.3. Etudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes....40
1.2.12.2. Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions pour une mobilité solidaire....40
1.2.12.2.1. Définir au niveau régional le cadre d'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)....40
1.2.12.2.2. Elaborer les PAMS au niveau départemental....41
1.2.12.2.3. Assurer au niveau régional l'animation partenariale des politiques de mobilité solidaire....41
1.2.13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable....41
*1.2.13.1. Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux*41
1.2.13.1.1. Améliorer la desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs....41
1.2.13.1.2. Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés (SLO)....42
1.2.13.2. Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables....42
1.2.13.2.1. Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens....42
1.2.13.2.2. Aménager l'espace public autour des sites touristiques pour garantir l'accès piéton et l'accessibilité PMR....42
1.2.13.2.3. Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques....43
1.2.13.3. Améliorer l'expérience voyageur des touristes....43
1.2.13.3.1. Fournir aux touristes une information adaptée sur les services de mobilité durable avant et pendant leur séjour....43
1.2.14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements43
1.2.14.1. Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés....43

1.2.14.1.1. Renforcer la communication et les actions de sensibilisation 43
1.2.14.2. Développer l'écomobilité scolaire 44
1.2.14.2.1. Réaliser des Plans de déplacements d'établissement scolaire 44
1.2.14.2.2. Généraliser le stationnement pour les vélos et les trottinettes pour le personnel et les élèves 44
1.2.14.2.3. Inciter les élèves à l'usage des modes actifs 44
1.2.14.2.4. Développer les actions de formation et sensibilisation 44
13. Conseil départemental des Hauts de Seine 45
1.3.1. Réserve 1 : 45
1.3.2. Réserve 2 : 45
1.3.3. Réserve 3 : 45
14. Conseil départemental de Seine Saint Denis 46
1.4.1. Avis du département sur les objectifs portés par le PDMIF 46
1.4.1.1. Sur les objectifs de mobilité 46
1.4.2. Sur la stratégie d'action et les axes proposés 47
1.4.2.1. Axe 1 : Poursuivre le développement des transports collectifs attractifs. 47
1.4.2.2. Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité. 49
1.4.2.3. Axe 10 : Améliorer la performance de l'armature logistique. 50
1.4.2.4. Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire. 52
15. Conseil départemental du Val de Marne 54
1.5.1. Renforcer certaines mesures pour la performance et l'attractivité des transports collectifs. 54
1.5.1.1. Reprendre la démarche de contrat d'axes 54
1.5.1.2. Définir une stratégie foncière conforme aux objectifs du SDRIF-E pour garantir les performances d'exploitation et le développement du réseau bus 54
1.5.1.3. Mieux responsabiliser les gestionnaires d'infrastructures ferrées 54
1.5.2. Développer et sanctuariser la place du piéton avec des financements spécifiques. 55
1.5.3. Maintenir collectivement les efforts pour le développement des déplacements à vélo. 55
1.5.4. Une armature logistique francilienne à repenser en zone dense en s'appuyant sur une stratégie foncière et une gouvernance renforcée de la Région. 55
1.5.5. Agir fortement pour une mobilité plus durable pour tous. 56
1.5.6. Une mise en œuvre du PDMIF qui doit s'accompagner d'une gouvernance renforcée et de modalités de financements mieux précisées. 56
1.5.7. AXE 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs. 57

1.5.7.1. Action 1.1 – Développer le réseau de Mass Transit et en conforter la fiabilité et la résilience. 57

1.5.7.1.1. Mesure 1.1.8 - Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés : 57

1.5.7.2. Action 1.2 - Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit. 57

1.5.7.2.1. Mesure 1.2.1 - Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs : 57

1.5.7.3. Action 1.3 – Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance......57

1.5.7.3.1. Mesure 1.3.2 - Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux : 57

1.5.7.3.2. Mesure 1.3.3 – Maintenir et, si possible, améliorer la performance des lignes de transports collectifs de surface en site propre : 58

1.5.7.3.3. Mesure 1.3.7 – Préserver les centres opérationnels bus (COB) existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux : 58

1.5.7.4. Action 1.4 – Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie......58

1.5.7.4.1. Mesure 1.4.2 - Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant : 58

1.5.7.5. Action 1.5 – Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses. 58

1.5.7.5.1. Mesure 1.5.3 – Renforcer et développer les offres de bus de soirée depuis certaines gares de grande couronne : 58

1.5.8. AXE 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité......59

1.5.8.1. Action 2.1 – Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne......59

1.5.8.1.1. Mesure 2.1.1 – Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI :.....59

1.5.8.1.2. Mesure 2.1.2 – Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement : 59

1.5.8.1.3. Mesure 2.1.3 – Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier : 59

1.5.9. AXE 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements......59

1.5.9.1. Action 3.2 - Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération : 59

1.5.9.1.1. Mesure 3.2.3 – Réaliser les diagnostics de l'état d'accessibilité de la voirie autour des gares et des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître :.....60

1.5.10. AXE 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo : 60

1.5.10.1. Action 4.1 - Développer les infrastructures cyclables : 61

1.5.11. AXE 5 : Développer les usages partagés de la voiture......61

1.5.11.1. Action 5.2 – Renforcer les dispositifs d'autopartage. 61

1.5.11.1.1. Mesure 5.2.2 – Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires :.....61

1.5.11.1.2. Mesure 5.2.3 – Donner plus de visibilité et de lisibilité à l'autopartage : 61
1.5.12. AXE 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité......61
1.5.12.1. Action 6.1 – Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée. 61
1.5.12.1.1. Mesure 6.1.2 – Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité : 61
1.5.12.1.2. Mesure 6.1.4 – Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement :.....62
1.5.12.1.3. Mesure 6.1.2, 6.1.3 et 6.1.5 – Développer la capacité du réseau de parkings relais Ile-de-France mobilités et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle : 62
1.5.13. AXE 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable......62
1.5.13.1. Action 7.5 - Améliorer la performance environnementale du réseau routier. 62
1.5.13.1.1. Mesure 7.5.2 - Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques : 62
1.5.14. AXE 8 : Mieux partager la voirie urbaine......62
1.5.14.1. Action 8.1 - Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain. 62
1.5.14.1.1. Mesure 8.1.2 – Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires :.....62
1.5.14.2. Action 8.2 - Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines. 63
1.5.14.2.1. Mesure 8.2.3 – Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles : 63
1.5.15. Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable.....63
1.5.15.1. Action 10.3 – Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines. 63
1.5.15.1.1. Mesure 10.3.4 – Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services : 63
1.5.15.1.2. Mesure 10.3.5 – Accompagner la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés : 63
1.5.16. AXE 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules. 63
1.5.16.1. Action 11.1 – Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques. 63
1.5.16.1.1. Mesure 11.1.1 - Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public : 63
1.5.16.2. Action 11.4 – Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules. 64
1.5.16.2.1. Mesure 11.4.2 – Achever la transition énergétique du parc de bus et cars publics :....64
1.5.17. AXE 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable. 64
1.5.17.1. Action 13.1 – Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et *nationaux.* 64

1.5.17.1.1. Mesure 13.1.2 – Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés :.....64
1.5.17.2. Action 13.2 – Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables......64
1.5.17.2.1. Mesure 13.2.1 – Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens :.....64
1.5.17.2.2. Mesure 13.2.4 – Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques :.....64
1.5.1.18 AXE 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements......65
1.5.18.1. Action 14.1 – Sensibiliser les franciliens à des pratiques de mobilité plus durables......65
1.5.18.1.1. Mesure 14.1.1 – Renforcer la communication et les actions de sensibilisation :.....65
1.5.1.18.2. Action 14.2 – Développer l'écomobilité scolaire......65
1.5.1.18.3. Volet financier.....65
16. Conseil départemental du Val d'Oise.....66
1.6.1. Le Conseil départemental du Val d'Oise demande.....66
1.6.2. Le Conseil départemental du Val d'Oise réaffirme.....67
1.6.3. Le Conseil départemental du Val d'Oise regrette.....67
1.6.4. Le Conseil départemental du Val d'Oise rappelle.....67
2.) AVIS DES ETABLISSEMENTS PUBLICS TERRITORIAUX (EPT).....69
21. Avis des EPT des Hauts de Seine **.....69**
2.1.1. Avis de l'établissement public territorial Grand Paris Seine Ouest.....69
2.1.1.1. Réserves :de l'EPT GPSO.....69
2.1.1.1.1. Réserve 01 :.....69
2.1.1.1.2. Réserve 02 :.....69
2.1.1.2. Observations de l'EPT GPSO.....69
2.1.1.2.1. Observation 01 :.....69
2.1.1.2.2. Observation 02 :.....70
2.1.1.2.3. Observation 03 :.....70
2.1.1.2.4. Observation 04 :.....70
2.1.1.3. Vœu de l'EPT GPSO.....71
2.1.2. Avis de l'Etablissement Public Territorial Boucle Nord de Seine.....72
2.1.2.1. Réaffirmer les besoins prioritaires de développement des transports en commun à grande capacité sur le territoire, en lien avec son développement urbain important, en demandant :.....72
2.1.2.1.1. La réalisation dans les meilleurs délais de projets d'ores et déjà actés :.....72
2.1.2.1.2. L'engagement des études relatives à de nouveaux projets prioritaires :.....72

2.1.2.2. Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités Actives Territorial (SMAT) approuvé en juin 2024 qui propose des engagements forts pour le déploiement des modes actifs :.73

2.1.2.3. Demander qu'un renforcement des objectifs de préservation de la biodiversité soit développé dans le Plan des Mobilités et qu'une attention accrue soit portée à la préservation des espaces de nature existants. 73

2.1.2.4. Acter enfin de la nécessité d'une déclinaison territoriale du Plan des Mobilités en Ile-de-France à l'échelle de Boucle Nord de Seine avec un futur Plan Local des Mobilités et demander un appui technique et financier à ce titre 73

22. Avis des EPT de la Seine Saint Denis **.....74**

2.2.1. Avis de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est 74

2.2.1.1. Axe 1 - Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs.....74

2.2.1.2. Axe 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité 75

2.2.1.3. Axe 3 - Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements 75

2.2.1.4. Axe 4 - Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo.....76

2.2.1.5. Axe 5 - Développer les usages partagés de la voiture.....76

2.2.1.7. Axe 7 - Rendre la route plus multimodale, sûre et durable.....77

2.2.1.8. Axe 8 - Mieux partager la voirie urbaine 77

2.2.1.9. Axe – 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux 78

2.2.1.10. Axe – 10 Soutenir une activité logistique performante et durable 79

2.2.1.11. Axe 11- Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules 80

2.2.1.12. Axe 12 - Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire.....80

2.2.1.13. Axe 13 - Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable.....80

2.2.1.14. Axe – 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements..81

2.2.2. Avis de l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune.....83

2.2.2.1. Sur les objectifs : 83

2.2.2.2. Sur la mise en œuvre :.....84

2.2.2.3. Sur la stratégie d'actions :.....84

2.2.2.3.1. Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs : 84

2.2.2.3.2. Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo : 86

2.2.2.3.3. Axe 5 : développer les usages partagés de la voiture.....86

2.2.2.3.4. Axe 9 : adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux 86

2.2.2.3.5. Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable 87

2.2.2.3.6. Axe 11 : accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules.....89

2.2.2.3.7. Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable.....90

2.2.3. Avis de l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble.....91

2.2.3.1. Poursuivre le développement des transports collectifs....91
2.2.3.2. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo....91
2.2.3.3. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité....92
2.2.3.4. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable....92
2.2.3.5. Mieux partager la voirie urbaine....93
2.2.3.6. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux....93
2.2.3.7. Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines....94
2.2.3.8. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules....94
2.2.3.9. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilités solidaires....94
23. Avis des EPT du Val de Marne....**96**
2.3.1. Avis de l'établissement public territorial Grand Paris Sudest Avenir....96
2.3.1.1. Sur le plan des transports collectifs :....96
2.3.1.2. Sur le plan de l'optimisation du réseau routier et le partage de la voirie :....97
2.3.1.3. Sur le plan de la mise en œuvre opérationnelle du futur PDMIF :....97
2.3.2. Avis de la Métropole du Grand Paris (MGP)....98
2.3.2.1. Sur le schéma de Cohérence Territoriale métropolitain (SCoT)....98
2.3.2.2. Sur les mesures d'accompagnement à la Zone à Faibles Émissions métropolitaine (ZFE-m).98
2.3.2.3. Nuisances sonores métropolitaines....99
2.2.2.4. Sur les mobilités douces....99
2.2.2.5. Sur les politiques d'autopartage....99
2.2.2.6. Sur le transport fluvial de voyageurs....100
2.2.2.7. Sur l'accueil des Services librement organisés (SLO)....100
2.2.2.8. Sur les réserves et recommandations....101
2.2.2.8.1. Sur les réserves :....101
2.2.2.8.2. Sur les recommandations....101
24. Avis des EPCI de la Seine et Marne....108
2.4.1. Avis de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux....108
2.4.2. Avis de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine....111
2.4.3. Avis de la Communauté d'Agglomération de Paris Vallée de la Marne....114
2.4.4. Avis de la Communauté de Communes Plaines et Monts de France....119
2.4.5. Avis de la Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq....120
2.4.6. Avis de la Communauté de Communes du Val Briard....123
2.4.7. Avis de Val d'Europe Agglomération....124
25. Avis des EPCI des Yvelines....125
2.5.1. Avis de la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc....125

2.5.1.1. Sur les prescriptions....125
2.5.1.2. Sur les recommandations : 126
2.5.2. Avis de la Communauté d'Agglomération de Saint Germain BouclesdeSeine 129
2.5.3. Avis de la Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse 131
2.5.7. Avis de la Communauté de Communes Cœur d'Yvelines 134
26. Avis des EPCI de l'Essonne....136
2.6.1. Avis de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud 136
2.6.1.1. Sur la gouvernance 136
2.6.1.2. Sur les quartiers politique de la Ville 136
2.6.1.3. Sur la prise en compte de la dynamique territoriale et des spécificités de l'Agglomération Grand Paris Sud : 137
2.6.1.4. Sur l'Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs 138
2.6.1.5. Sur l'Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité....140
2.6.1.6. Sur l'Axe 3 : Etablir une nouvelle feuille de route pour F accessibilité de la chaine des déplacements....141
2.6.1.7. Sur l'Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo....142
2.6.1.8. Sur l'Axe 5 : développer les usages partagés de la voiture 142
2.6.1.9. Sur l'Axe 6 : renforcer intermodalité et la multimodalité 143
2.6.1.10. Sur l'Axe 7 : rendre la route plus multi modale, sûre et durable {réseau magistral et voirie hors agglomération)....143
2.6.1.11. Sur l'Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine (voirie en agglo) et axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux 144
2.6.1.12. Sur l'Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable....144
2.6.2. Avis de la Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud-Essonne 146
2.6.2.1. Développement des projets de transport en commun dans les territoires les plus éloignés de la capitale et dans les zones rurales....146
2.6.2.2. L'outil logistique au service de la métropole parisienne. 146
2.6.2.3. La sécurisation et la limitation des nuisances....147
2.6.3. Avis de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix....148
2.6.3.1. Développer les alternatives à la voiture individuelle....148
2.6.4. Avis de la Communauté de Communes du Val d'Essonne....150
2.6.4.1. AXE 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs :....150
2.6.4.2. AXE 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité....152
2.6.4.3. AXE 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo....152
2.6.4.4. AXE 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules 152
2.6.4.5. AXE 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire ...153

2.6.4.6. AXE 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable....153
2.6.4.7. AXE 14 : Renforcer le management de la mobilité....153
2.6.5. Avis de la Communauté Cœur d'Essonne Agglomération....154
2.6.6. Avis de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine....156
2.6.7. Avis de la Communauté d'Agglomération de Paris Saclay....159
2.6.7.1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs....159
2.6.7.1.1. Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience....159
2.6.7.1.2. Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de Mass Transit....160
2.6.7.1.3. Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance....160
2.6.7.1.4. Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie....162
2.6.7.1.5. Renforcer l'offre de transporté la demande dans les territoires peu denses....162
2.6.7.1.6. Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs....163
2.6.7.1.7. Améliorer la sûreté dans les transports en commun....163
2.6.7.1.8. Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne....164
2.6.7.1.9. Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs....164
2.6.7.2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité....165
2.6.7.2.1. Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne....165
2.6.7.3. Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne des déplacements....165
2.6.7.3.1. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs....165
2.6.7.3.2. Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération....166
2.6.7.4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo....166
2.6.7.4.1. Développer les infrastructures cyclables....166
2.6.7.4.2. Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo....167
2.6.7.4.3. Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés....168
2.6.7.5. Développer les usages partagés de la voiture....168
2.6.7.5.1. Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France....168
2.6.7.5.2. Renforcer les dispositifs d'autopartage....169
2.6.7.6. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité....170
2.6.7.6.1. Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée....170
2.6.7.6.2. Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR)....172
2.6.7.6.3. Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle....172
2.6.7.7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable....173

2.6.7.7.1. Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable 173
2.6.7.7.2. Améliorer la sécurité routière 173
2.6.7.7.3. Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral 174
2.6.7.7.4. Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier 174
2.6.7.8. Mieux partager la voirie urbaine. 175
2.6.7.8.1. Définir les principes de partage de la voirie 175
2.6.7.8.2. Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines 176
2.6.7.9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux 176
2.6.7.9.1. Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale 176
2.6.7.9.2. Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et une mobilité plus durable 176
2.6.7.9.3. Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé 177
2.6.7.10. Permettre l'organisation d'une activité logistique performante sur les plans économique et environnemental 177
2.6.7.10.1. Améliorer la performance de l'armature logistique 177
2.6.7.10.2. Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire 178
2.6.7.10.3. Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines 178
2.6.7.10.4. Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises 178
2.6.7.11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules 178
2.6.7.11.1. Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques 178
2.6.7.11.2. Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds. 179
2.6.7.11.3. Développer la mobilité hydrogène bas carbone 179
2.6.7.11.4. Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules 179
2.6.7.12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire 180
2.6.7.12.1. Rendre plus inclusifs les services de mobilités 180
2.6.7.12.2. Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire 180
2.6.7.13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable 181
2.6.7.13.1. Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien 181
2.6.7.13.2. Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables 181
2.6.7.13.3. Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs. 182
2.6.7.14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements 182
2.6.7.14.1. Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables 182

2.6.7.14.2. Développer l'écomobilité scolaire....182
2.6.7.14.3. Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés 182
2.6.7.15. Une gouvernance renforcée pour soutenir la dynamique collective d'action 183
2.6.7.16. Demandes des communes de l'agglomération Faris-Saclay....183
2.6.7.16.1. Gif sur Yvette....183
2.6.7.16.2. Igny....184
2.6.7.16.3. Les Ulis 185
2.6.7.16.4. Marcoussis 185
2.6.7.16.5. Massy 185
2.6.7.16.6. Saclay 186
2.6.7.16.7. Saulx-les-Chartreux 186
2.6.7.16.8. Vauhallan 186
2.6.7.16.9. Verrières-le-Buisson....187
2.6.7.16.10. Villejust 187
2.6.7.16.11. Villiers-le-Bâcle....187
2.6.7.16.12. Palaiseau 188
27. Avis des EPCI du Val d'Oise 189
2.7.1. Avis de la Communauté d'Agglomération Plaine Vallée 189
2.7.2. Avis de la Communauté de Communes du Haut Val d'Oise 191
2.7.3. Avis de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France 192
2.7.3.1. Sur la poursuite de développement des transports collectifs attractifs. 192
2.7.3.1.1. Le développement de l'offre de transports collectifs 192
2.7.3.1.2. La gestion des situations perturbées et l'attractivité des transports collectifs 192
2.7.3.1.3. La diffusion de l'information et sûreté dans les transports....193
2.7.3.2. Sur le renforcement de l'intermodalité et de la multimodalité. 193
2.7.3.2.1. La multimodalité des voiries....193
2.7.3.2.2. Les pôles gares, lieu central de l'intermodalité 194
2.7.3.3. Sur la place du piéton au cœur des politiques de mobilité et l'établissement d'une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements. 195
2.7.3.4. Sur le confortement de la dynamique en faveur de l'usage du vélo. 195
2.7.3.5. Sur l'adaptation des politiques de stationnement aux contextes territoriaux 196
2.7.3.6. Sur l'accélération de la transition énergétique du parc de véhicules 196
2.7.3.7. Sur la logistique....197
2.7.4. Avis de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise 198

28. Avis de la ville de Paris 204

2.8.1. Points d'insuffisance et d'opposition 204

2.8.1.1. Les mesures de confort des mobilités routières (Action7.4) L'amélioration de la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier) et de préservation de la fonction d'écoulement des flux automobiles (Mesure 7.1.2 : Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité). 204

2.8.1.2. La hiérarchisation du réseau routier et l'absence de réflexion globale sur le devenir des axes à grande circulation, notamment le boulevard périphérique (Action 7.1 : Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien ; Action 8.1 : Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain) 205

2.8.2. Points d'attention 205

2.8.2.1. Renforcer l'offre de transports en commun et asseoir une bonne organisation et une communication fluide pour pallier Les difficultés qui sont par la mise en concurrence (Action 1.3 : Développer les réseaux de surface et améliorer la performance) 205

2.8.2.2. Aménager les voies réservées aux véhicules occupés par deux personnes ou plus (VR2+) sans créer de nouvelles voies (Action 7.3 : Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral ; Mesure 7.1.2 : Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité) 206

2.8.2.3. Conditionner Le déploiement du biogaz pour Les véhicules lourds à un engagement pour une date de sortie des moteurs thermiques (Action 11.2 « Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en BioGNV à destination des poids lourd ») 206

2.8.2.4. Limiter la mobilité aérienne pour une mobilité touristique plus durable (Axe 13 « Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable ») 206

2.8.3. Points d'alerte 207

2.8.3.1. Le niveau d'ambition globale du projet de PDMIF n'est pas assez élevé au vu du contexte écologique et climatique 207

2.8.3.2. Le projet de PDMIF entérine la toise en concurrence des réseaux de transports en commun franciliens 208

2.8.3.3. Le projet de PDMIF ne contient pas de réflexion aboutie sur la gouvernance et les manières de mieux coopérer, notamment dans le contexte évolutif actuel. 208

3.) AVIS DES COMMUNES D'ILE DE France 210

3.1. Avis des communes de Seine et Marne 210

3.1.1. Communes de Seine et Marne ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations : 210

3.1.1.1. Commune de Meaux : 210

3.1.1.2. Commune de Montévrain 211

3.1.1.3. Commune de Lésigny 211

3.1.1.4. Commune de Brie-Comte Robert 212

3.1.1.5. Commune de Seine Port 213

3.1.1.6. Commune de Chamigny 214
3.1.1.7. Commune de Mitry-Mory 214
3.1.1.8. Commune de Fontainebleau 216
3.1.1.9. Commune de Pontault-Combault 217
3.1.1.10. Commune d'Annet sur Marne 220
3.1.1.11. Commune de Claye-Souilly 220
3.1.1.12. Commune de Mary sur Marne 222
3.1.1.13. Commune de Jaignes 222
3.1.1.14. Commune d'Isles les Meldeuses 222
3.1.1.15. Commune de Dhuisy 222
3.1.1.16. Commune de Congis sur Thérouanne 223
3.1.1.17. Commune de Vignely 224
3.1.1.18. Commune de Thénisy 225
3.1.1.19. Commune de Moissy-Cramayel 226
3.1.1.20. Commune de Chartrettes 229
3.1.1.21. Commune de Bussy Saint Martin 229
3.1.1.22. Commune de Bussy Saint Georges 230
3.1.1.23. Commune de Chevry en Sereine 240
3.1.1.24. Commune de Mery sur Marne 241
3.1.1.25. Commune de Buthiers 241
3.1.1.26. Commune de Quincy Voisins 242
3.1.1.27. Commune d'Esmans 242
3.1.1.28. Commune de Montereau sur le Jard 242
3.1.2. Communes de Seine et Marne ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations : 243
3.1.2.1. Commune de Férolles Attilly 243
3.1.2.2. Commune de Saint Mars Vieux Maisons 244
3.1.2.3. Commune d'Isles les Villenoy 244
3.1.2.4. Commune d'Hondevilliers 244
3.1.2.5. Commune de Signy Signets 244
3.1.2.6. Commune de Rumont 244
3.2. Avis des communes des Yvelines 246
3.2.1. Communes des Yvelines ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations : 246
3.2.1.1. Commune de Buchelay 246

3.2.1.2. Commune de Saint-Cyr l'Ecole 246
3.2.1.3. Commune de Chaufour-lès-Bonnières 248
3.2.1.4. Commune du Mesnil-Saint-Denis 248
3.2.1.5. Commune de Bois d'Arcy 249
3.2.1.6. Commune de Chevreuse 251
3.2.1.7. Commune de Boissy sans Avoir 252
3.2.1.8. Commune de Follainville-Dennemont 254
3.2.1.9. Commune de Neauphle-le-Château 254
3.2.1.10. Commune de Villennes sur Seine 255
3.2.1.11. Commune de Conflans Sainte Honorine 258
3.2.1.12. Commune de Saint Forget 261
3.2.1.13. Commune d'Osmoy 262
3.2.1.14. Commune de Boinville en Mantois 262
3.2.2.1. Commune du Tartre-Gaudran 263
3.2.2.2. Commune de Marly-le-Roi 263
3.2.2.3. Commune de Notre Dame de la Mer 263
3.2.2.4. Commune de Port Marly 263
3.2.2.5. Commune de Saint Arnoult en Yvelines 264
3.3. Avis des communes de l'Essonne 265
3.3.1. Communes de l'Essonne ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations : 265
3.3.1.1. Commune de Villejust 265
3.3.1.2. Commune du Plessis-Pâté 265
3.3.1.3. Commune de Brétigny-sur-Orge 265
3.3.1.4. Commune de Morsang-sur-Seine 267
3.3.1.5. Commune de Massy 269
3.3.1.6. Commune de Yerres 270
3.3.1.7. Commune de Morsang-sur-Orge 272
3.3.1.8. Commune d'Igny 273
3.3.1.9. Commune des Molières 274
3.3.1.10. Commune de Limours 276
3.3.1.11. Commune de Varennes Jarcy 278
3.3.1.12. Commune de Bièvres 278
3.3.1.13. Commune de Ballancourt sur Essonne 280
3.3.1.14. Commune de Maisse 280

3.3.1.15. Commune du Coudray-Montceaux 281
3.3.2.1. Commune de Boutervilliers 281
3.3.2.2. Commune de Champmotteux 283
3.3.2.3. Commune de Brouy 283
3.3.2.4. Commune de Puiselet-le-Marais 283
3.3.2.5. Commune d'Ormoy-la-Rivière 283
3.3.2.6. Commune de Leuville-sur-Orge 283
3.3.2.7. Commune d'Ollainville 283
3.3.2.8. Commune de Saint-Escobille 285
3.3.2.9. Commune d'Authon-la-Plaine 286
3.3.2.10. Commune d'Angerville 286
3.3.2.11. Commune de Bruyères-le-Châtel 286
3.3.2.12. Commune de Guillerval 287
3.3.2.13. Commune d'Arrancourt 287
3.3.2.14. Commune de Saint-Cyr-la-Rivière 287
3.3.2.15. Commune de Sainte-Geneviève-des-Bois 287
3.3.2.16. Commune de Congerville-Thionville 289
3.3.2.17. Commune de Chalo-Saint-Mars 289
3.3.2.18. Commune de Saint-Hilaire 289
3.3.2.19 Commune de Mérobert 289
3.4. Avis des communes des Hauts de Seine 289
3.4.1. Communes des Hauts de Seine ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations : 289
3.4.1.1. Commune d'Issy-les-Moulineaux 289
3.4.1.2. Commune de Saint-Cloud 290
3.4.1.3. Commune de Sèvres 291
3.4.1.4. Commune de Sceaux 292
3.4.1.5. Commune de Vaucresson 292
3.4.1.6. Commune de Marnes-la-Coquette 293
3.5. Avis des communes de Seine Saint Denis 296
3.5.1. Communes de la Seine-Saint-Denis ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations : 296
3.5.1.1. Commune de Montreuil 296
3.5.1.2. Commune de Sevran 296
3.5.1.3. Commune de Neuilly-sur-Marne 297

3.5.1.4. Commune de Montfermeil 300
3.5.1.5. Commune de Clichy-sous-Bois 301
3.5.1.6. Commune de Coubron 302
3.5.1.7. Commune d'Epinay-sur-Seine 302
3.6. Avis des communes du Val de Marne 304
3.6.1. Communes du Val-de-Marne ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations : 304
3.6.1.1. Commune de Saint-Maur-des-Fossés 304
3.6.1.2. Commune de Villeneuve-Saint-Georges 306
3.6.1.3. Commune de Thiais 308
3.6.1.4. Commune de Sucy-en-Brie 309
3.6.1.5. Commune de Villecresnes 311
3.6.1.6. Commune de Maisons-Alfort 313
3.6.2.1. Commune de Fresnes 314
3.7. Avis des communes du Val d'Oise 319
3.7.1. Communes du Val-d'Oise ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations : 319
3.7.1.1. Commune de Pontoise 319
3.7.1.2. Commune de Saint-Brice-sous-Forêt 320
3.7.1.3. Commune de Fosses 320
3.7.1.4. Commune de Génicourt 324
3.7.1.5. Commune de Nesles-la-Vallée 325
3.7.2.1. Commune de Livilliers 325
3.7.2.2. Commune d'Attainville 325
3.8. Avis des syndicats 327
3.8.1. Seine et Marne 327
3.8.1.1. Syndicat intercommunal d'études des mobilités urbaines de Marne-la-Vallée 327
3.8.2. Essonne 327
3.8.2.1. Syndicat intercommunal Seine et Sénart 327
3.8.2.2. PNR Gâtinais Français 333
3.8.3. Val d'Oise 334
3.8.3.1. Syndicat mixte d'études et de réalisations d'équipements d'intérêt général de la vallée de Montmorency (SIEREIG) 334

I) AVIS DES CONSEILS DEPARTEMENTAUX

11 Conseil départemental des Yvelines

Le conseil départemental des Yvelines donne un avis **favorable** avec les remarques suivantes :

Remarque 1

Il convient de poursuivre le processus de transition écologique de la route pour faire évoluer certaines pratiques de déplacements encore majoritaires (autosolisme) et promouvoir de nouveaux services et usages de la mobilité ouvrant, à partir d'une conception renouvelée de l'aménagement et du partage de la voirie, l'utilisation des infrastructures routières à d'autres fonctions (voies réservées pour bus, lignes de covoiturage, …).

#1 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont effectivement au cœur du Plan des mobilités, ils sont traités en particulier dans les axes 5, 7 et 8.

Remarque 2 :

Afin de faciliter l'insertion de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle devront préserver les conditions de circulation (fluidité du trafic) des voies gérées par le Département.

#2 Avis de IDF Mobilités :

Une hiérarchie générale du réseau routier à l'échelle régionale est définie dans le Plan des mobilités afin d'identifier les fonctions et vocations des différentes voies routières, et de déterminer les grands principes d'aménagement pour chaque niveau d'axe en lien avec les fonctionnalités souhaitées (action 7.1), notamment sur le réseau structurant, dont relève une grande partie de la voirie départementale. Des principes de partage de la voirie entre les différents modes sont ensuite proposés, hors agglomération et surtout en agglomération (actions 8.1 et 8.2), ainsi qu'une méthode pour définir les priorités d'aménagement. Il reste bien du ressort des gestionnaires de voirie de définir les projets d'aménagement les plus adaptés aux spécificités locales et d'en estimer les impacts sur l'ensemble des circulations.

Remarque 3 :

Les mesures à prendre pour résorber les points durs de circulation identifiés par Id FM (insertion de couloirs bus, TCSP, voies réservées, etc.), de réduction de la vitesse ou les projets de pacification de la voirie à l'initiative des communes et des intercommunalités impactant le réseau routier départemental, devront faire l'objet de réflexions préalables conduites en lien avec les gestionnaires de voirie intéressés, à l'appui d'études de circulation et de faisabilité technique.

#3 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les différentes mesures du Plan des mobilités relatives à ces aménagements en faveur des transports en commun (mesures 1.3.1, 1.3.3, 1.3.4 ; mesure 7.3.1 pour les voies réseaux sur le réseau magistral).

Remarque 4 :

Indique, concernant le suivi de l'accidentalité routière, notamment des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel, qu'il est préférable de rester sur l'indicateur ZAAC (Zones d'Accumulation d'Accidents Corporels) de niveau régional pour lui donner une meilleure cohérence. En effet, l'accidentalité ne relève pas seulement du seul gestionnaire de voirie où a eu lieu l'accident et fait partie d'une chaîne de déplacement

#4 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 7.2.1 présente de façon plus générale les dispositifs existants de suivi de l'accidentalité routière, à l'échelle régionale et aux échelles départementales, ainsi que leur rôle dans la définition des politiques de sécurité routière. Il reste du ressort de chaque gestionnaire de voirie d'utiliser les indicateurs disponibles sur son réseau.

Remarque 5 :

Accepte de participer à une réflexion commune concernant l'élaboration de Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaires (PAMS) sous l'égide d'Ile-de-France Mobilités mais reste dans l'attente d'une première expression des enjeux, besoins et moyens pour bâtir une stratégie coordonnée à l'échelle de l'Ile-De-France et arrêter un cadre général d'action.

#5 Avis de IDF Mobilités :

L'élaboration de Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) a été rendue obligatoire par la Loi d'Orientation des Mobilités pour Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, les Départements et la Ville de Paris. L'échelon des départements est apparu le plus pertinent pour piloter l'élaboration de ces plans, en raison de leur compétence sociale.

Comme le prévoit la mesure 12.2.1, le cadre d'élaboration des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) sera construit au niveau régional par Île-de-France Mobilités, la Région, les Départements et la Ville de Paris, en associant et/ou consultant les services de l'État, France Travail, ainsi que les organismes publics, privés et associatifs intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, de handicap ou dont la mobilité est réduite. Île-de-France Mobilités prend bonne note de l'intérêt du Département des Yvelines pour la démarche.

12 Conseil départemental de l'Essonne

Le conseil départemental de l'Essonne donne un avis **favorable** sous réserve de la prise en compte d'un avis très détaillé portant sur les remarques et demandes suivantes :

1.2.1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

1.2.1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience

1.2.1.1.1. Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement

Remarque :

Le Département soutient le prolongement ligne 14 et la création d'une gare à Morangis Gare.

Le Département soutient également la création d'une nouvelle gare sur la ligne 18 (Camille CLAUDEL) à Palaiseau.

Il convient d'intégrer ces projets dans le PDMIF et de modifier la carte correspondante p 140 en précisant leur échéance de mise en œuvre après 2030.

#6 Avis de IDF Mobilités :

Le prolongement de la ligne 14 et la création d'une gare "Camille Claudel" sur la ligne 18 sont des projets inscrits au SDRIF-E avec un horizon de mise en service postérieur à 2030. Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités.

1.2.1.1.2. Développer l'offre de Mass transit avec la mise en services des autres grands projets d'infrastructure et de desserte

Pour le Schéma directeur du RER C, il convient de détailler précisément les dispositions suivantes :

- Prolonger de deux trains par heure entre Brétigny et Saint-Martin d'Etampes en heures de pointe ;

#7 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands

principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à l'horizon 2030.

Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- Maintenir des trains reliant le centre de Paris pour les branches de Dourdan et Saint-Martin d'Etampes ;

#8 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à l'horizon 2030.

Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- Renforcer la desserte d'heures creuses afin de diminuer le temps de parcours d'accès à Paris pour les branches de Dourdan et Saint-Martin d'Etampes ;

#9 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à l'horizon 2030.

Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- Accélérer le renouvellement du matériel roulant sur les branches de Dourdan et de Saint-Martin d'Etampes en utilisant les marchés disponibles ;

#10 Avis de IDF Mobilités :

Le renouvellement du matériel roulant est envisagé au-delà de l'horizon 2030 dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma directeur du RER C.

- Demander à la SNCF d'étudier la possibilité de maintenir des missions traversantes pour les branches Etampes et Dourdan dans le cadre du SA2035 ;

#11 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à l'horizon 2030.

Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- Demander à la SNCF d'étudier le renforcement de l'offre entre Etampes et Brétigny pour passer de 4 à 6 trains à l'heure dans le cadre du SA2025 ;

#12 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après.

Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

Le Département demande enfin que toutes les mesures soient prises afin que l'offre du T12 respecte les termes prévus dans le contrat d'exploitation.

#13 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.1.4 du Plan des mobilités qui prévoit des dispositions pour assurer la réalisation de l'offre et la qualité de service sur les réseaux ferrés par un suivi renforcé des opérateurs.

Enfin le Département demande le maintien du principe de la desserte Orlyval y compris dans sa desserte à l'Ouest de la plateforme aéroportuaire (tracé actuel), ainsi que la demande de création d'une nouvelle gare à Wissous.

#14 Avis de IDF Mobilités :

L'avenant portant volet mobilités 2023 – 2027 au Contrat de Plan Etat - Région 2021-2027 prévoit une étude sur la transformation d'Orlyval dans le cadre de l'enveloppe prévue pour le financement d'études, de premières acquisitions foncières, ainsi que d'éventuels premiers travaux. Il convient donc d'attendre ces résultats pour préciser la consistance de cette transformation.

1.2.1.1.3. Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau

En accompagnement de la navette Ligne V en lieu et place du RER C entre Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers, la création d'une nouvelle gare "le Pileu" sur la commune de Massy est attendue. Le Département souhaite que l'étude soit achevée avant 2026 et que l'opération soit réalisée avant 2030.

#15 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de création d'une gare Massy-Pileu sur la branche Massy-Versailles est inscrit au SDRIF-E. Ce projet, en cours d'étude, pourrait être mis en service à l'horizon 2030. A ce titre, il pourrait être ajouté à la liste des projets sur le réseau de mass transit inscrit au Plan des mobilités.

Il convient également de citer le besoin d'optimisation du fonctionnement et l'amélioration de la sécurisation des passages à niveau.

#16 Avis de IDF Mobilités :

La sécurisation des passages à niveau est traitée dans la mesure 7.2.4 du Plan des mobilités.

1.2.1.1.4. Assurer la réalisation de l'offre et la qualité de service par un suivi renforcé des opérateurs

Les indicateurs de ponctualité sur chaque mission sont en amélioration mais les nouvelles ruptures de charge subies par un usager qui n'a pas changé son parcours (exemple : trajet domicile-travail Mennecy/Paris sur le RER D, ou Chilly-Mazarin/Paris sur le RER C), ne fait l'objet d'aucune évaluation.

#17 Avis de IDF Mobilités :

Des comptages et enquêtes origine - destination sont prévues dans le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et la SNCF. La programmation de ces enquêtes au cours de la durée d'un contrat tient compte des évolutions importantes de l'offre de transport afin de disposer d'éléments d'évaluation concernant les trajets sur la ligne mais plus généralement sur l'ensemble du déplacement effectué par les voyageurs.

1.2.1.1.5. Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques

Il convient également de veiller aux impacts environnementaux du réseau mass transit (infra et matériel roulant) depuis la conception jusqu'aux phases de démantèlement en passant par l'exploitation et la maintenance :

- Aménagement des sites basse consommation, végétalisation des espaces

#18 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est pris en compte par les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre de leurs processus d'achat des matériels roulants ou de réalisation des infrastructures. Il en est de même lorsqu'Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage.

- Utilisation de matériaux moins polluants

#19 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est pris en compte par les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre de leurs processus d'achat des matériels roulants ou de réalisation des infrastructures. Il en est de même lorsqu'Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage.

- Recherche de filières de reprises/traitements des déchets de construction vertueuses

#20 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est pris en compte par les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre de leurs processus d'achat des matériels roulants ou de réalisation des infrastructures. Il en est de même lorsqu'Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage.

- Application de mesures de compensation

#21 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est pris en compte par les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre de leurs processus de réalisation des infrastructures. Il en est de même lorsqu'Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage.

- Electrification des voies du réseau ferré permettant de réduire les rames diesel

#22 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.1.5 prévoit l'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P qui se traduira par des évolutions de matériel roulant sur la ligne.

- Recyclage des matériaux des rames lors d'une mise au rebut.

#23 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est pris en compte par les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre de leurs processus d'achat des matériels roulants ou de réalisation des infrastructures. Il en est de même lorsqu'Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage.

1.2.1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau mass transit

1.2.1.2.1. Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs

Il conviendrait, tout d'abord en cas d'interruption de la circulation, de prévenir les usagers plusieurs mois à l'avance afin qu'ils puissent anticiper leurs déplacements dans un délai raisonnable
De même, l'information voyageurs sur la période travaux et sa gestion (propositions d'offre de substitution, reports modaux possibles) gagnerait en efficacité en étant relayée par les autres opérateurs.
Enfin, compte tenu de la généralisation des travaux sur de nombreuses lignes, il est indispensable que les services de substitution soient mis à niveau en termes de qualité de services et d'itinéraires

#24 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.2.1 du Plan des mobilités qui prévoit de limiter au plus l'impact des travaux sur les voyageurs et de diffuser l'information quant aux impacts et itinéraires alternatifs ou de substitution suffisamment à l'avance et sur un périmètre élargi.

1.2.1.3. Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

1.2.1.3.1. Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre

Il conviendrait d'ajouter à la liste des projets p 152 et sur la carte p 153, ceux listés ci-dessous :
- TCSP Massy - Saclay - Section du quartier de l'école polytechnique (inscrit au SDRIF-E)

#25 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de TCSP Massy-Saclay est inscrit au SDRIF-E mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

- TCSP RN 20 (inscrit au SDRIF-E)

#26 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de TCSP RN20 est inscrit au SDRIF-E mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Il convient également de lister les projets dont les études doivent être lancés avant 2030, pour une réalisation à plus long terme :
- TCSP Massy – Les Champarts (inscrit dans le PPA RN20)

#27 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

- Tzen 4 : prolongement jusqu'à Fleury-Mérogis

#28 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

1.2.1.3.2. Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux

Il convient de veiller davantage à la concordance des calendriers entre la mise en service des projets de mass transit et de l'offre bus en rabattement. Lors de la mise en service du M14 jusqu'à Orly, aucune nouvelle ligne depuis l'Essonne n'a été mise en place, ce qui limite l'accès aux populations concernées à cette nouvelle infrastructure de transport.

#29 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.3.2 du Plan des mobilités qui prévoit l'adaptation de l'offre bus lors de la mise en service de projets de mass transit, en particulier les lignes du Grand Paris Express.

1.2.1.3.3. Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie

En cas de réalisation d'aménagement conséquent, il est nécessaire qu'IDFM s'engage à maintenir les itinéraires empruntés par les bus afin d'éviter tout coût frustratoire.

#30 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.1.4 du Plan des mobilités qui prévoit en particulier de limiter l'impact des travaux de voirie sur la circulation des bus.

1.2.1.3.4. Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs

Il conviendrait qu'IDFM ou/et les opérateurs communiquent aux gestionnaires de voiries concernés le résultat des lignes ayant bénéficié d'un aménagement : évolution de la fréquentation, du temps de parcours, points améliorés, points posant encore des difficultés etc.

#31 Avis de IDF Mobilités :

Ce type de bilan est envisageable au cas par cas.

1.2.1.4. Un nouveau réseau de Cars express pour relier les polarités d'Île-de-France

1.2.2.4.1. Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant

Le Département demande que la ligne Dourdan -Etampes soit classée en ligne Express et qu'elle puisse bénéficier d'un renfort d'offre (à ajouter sur la carte p 240)

#32 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes de Cars Express est définie par le Schéma directeur des Cars Express adopté par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023.

12.1.5. Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses

La communication est peu mise avant dans cette mesure alors qu'il s'agit d'un enjeu essentiel pour ce type de service. Il est important de faire connaitre les services mais également de bien expliquer les principes de fonctionnement de ce type de service (notamment la nécessité de réserver au préalable) et les droits/obligations des utilisateurs.

#33 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.5.2 du Plan des mobilités qui prévoit que des campagnes de communication seront menées régulièrement autour du service Transport À la Demande (TàD) : campagnes d'affichage dans les transports et dans l'espace public, communication d'Île-de-France Mobilités (via le site internet), des opérateurs de transport (notamment dans les véhicules), des collectivités locales, des associations locales et CCAS, via les réseaux sociaux... Cette communication vise à faire connaître le service au plus grand nombre et notamment aux Franciliens ayant pour le moment peu recours au Transport À la Demande (TàD), mais aussi à réduire les annulations tardives et à rendre plus disponible le Transport À la Demande (TàD) lorsque l'usager en a besoin.

1.2.1.6. Proposer une information des voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs

Le Département de l'Essonne demande que :

• l'offre globale de transports collectifs soit valorisée en développant un outil déployé sous plusieurs formes (application mobile, plan, site Internet) qui centralise l'information multimodale

#34 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'action 6.3 du Plan des mobilités qui prévoit que l'application Île-de-France Mobilités, comme son site internet, soient des supports d'information voyageurs de référence à l'échelle régionale.

• l'information en temps réel soit améliorée et rendu plus fiable sur le réseau du mass transit (dans les rames des trains, ainsi que sur les quais) ainsi que sur les réseaux de bus (points d'arrêt et à bord des véhicules), et de manière générale sur les plateformes internet

#35 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par les mesures 1.6.1 et 1.6.2 du Plan des mobilités qui prévoient, à l'horizon 2030, de couvrir tous les véhicules et les espaces de transport par de l'information voyageurs statique à jour et accessible à tous et de fournir une information voyageurs dynamique (sur écrans et dans les médias numériques) en temps réel, fiable et facilement accessible.

• l'information en gare relative aux correspondances avec les autres modes soit plus cohérente, et davantage valorisée : signalétique, écrans d'information en temps réel sur les autres modes • les choix d'écrans et de BIV fassent l'objet d'une attention particulière afin d'éviter les difficultés liées à leur système de fonctionnement et à leur maintenance

#36 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par les mesures 1.6.1 et 1.6.2 du Plan des mobilités qui prévoient, à l'horizon 2030, de couvrir tous les véhicules et les espaces de transport par de l'information voyageurs statique à jour et accessible à tous et de fournir une information voyageurs dynamique (sur écrans et dans les médias numériques) en temps réel, fiable et facilement accessible.

• l'information et la localisation des points de vente/ gestion des abonnements Navigo puisse être centralisé sur le site d'IDM

#37 Avis de IDF Mobilités :

C'est déjà le cas. De manière plus générale, cet enjeu est traité par l'action 6.3 du Plan des mobilités qui prévoit que l'application Île-de-France Mobilités, comme son site internet, soient des supports d'information voyageurs de référence à l'échelle régionale.

• les consignes en plusieurs langues, y compris et surtout en cas d'incident, pour les gares assurant un fort trafic ou accueillant des évènements internationaux soient généralisées.

1.2.1.7. Améliorer la sûreté dans les transports en commun

Le Département soutient la mise en application de la loi Savary du 22 mars 2016. Il soutient notamment l'action de la Région Île-de-France, qui intervient dans le cadre de son "bouclier sécurité" voté le 22 janvier 2016, et prévoit par ailleurs la mise en place d'un grand plan de vidéoprotection sur le réseau francilien.

#38 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 1.7 du Plan des mobilités.

1.2.1.8. Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

1.2.1.8.1. – Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur

1.2.1.8.2. Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur

L'annonce d'IDFM du 18 septembre 2024 portant sur la réforme tarifaire avec une entrée en vigueur au 1er janvier 2025 est une avancée significative. La mise à disposition du titre Navigo Liberté + pour les usagers de grande couronne dans des conditions tarifaires équitables permettra, enfin, de pallier cette complexité

Toutefois, la non-application de la tarification spécifique" aéroport" pour les usagers effectuant leur correspondance dans les gares situées dans les plates formes aéroportuaires, ne semble pas garantie. Or de nombreux franciliens sont concernés. Concernant particulièrement l'Essonne, la mise en place d'une tarification spécifique de la ligne 14 depuis l'aéroport rajoute un frein supplémentaire aux populations essonniennes qui, encore une fois, restent à la marge des grandes ambitions de développement.

#39 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

L'enjeu des correspondances sur les plateformes aéroportuaires est identifié par les services d'Île-de-France Mobilités. Pour la correspondance entre les lignes 14 et 18, elle ne donnera pas lieu au décompte d'un titre aéroport.

1.2.1.8.3. Généraliser les supports télé billettiques et la dématérialisation des titres de transport

La mise en place d'une politique de recyclage/réutilisation des supports permettrait de réduire d'autant plus les déchets.

Il serait intéressant d'anticiper sur la durabilité des cartes afin que leur usage puisse traverser une ou deux révolutions technologiques. La récupération systématique des cartes anciennes générations pourrait être mise en place.

Enfin, il conviendrait d'assurer une assistance auprès des usagers occasionnels en cas de difficulté d'usage ou en cas de dysfonctionnement des supports télé billettiques (ex : incohérence sur le montant prélevé ou sur le nombre de titres de transport par rapport aux trajets effectués).

#40 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des supports Navigo Easy, réutilisables, est une solution à la réduction des déchets liés aux titres de transport physiques. Les automates de vente de titre de transport et les agents au guichet informent l'usager du caractère réutilisable de ce passe, ce qui explique son prix de 2€.

12.1.9. Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs

Le Département est favorable à la réalisation d'expérimentation de véhicules autonomes collectifs.

#41 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 1.9 du Plan des mobilités.

1.2.2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

1.2.2.1. Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

1.2.2.1.1. Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI

Cette mesure pourrait prévoir les points suivants :

- Recommander en l'absence de trottoirs (lorsque ces derniers ont une largeur inférieure à 1,40m) le passage de la voirie en zone de rencontre ou a minima en zone 30 (en application de la mesure 14 du Comité interministériel de sécurité routière du 17 juillet 2023)

#42 Avis de IDF Mobilités :

Cette recommandation n'est pas du ressort du Plan des mobilités, document d'échelle régionale, qui fixe des principes généraux pour guider les aménagements de la voirie en faveur de la marche mais ne constitue pas un guide technique.

- Recommander la mise en place de trottoirs traversants dans les zones à forte densité piétonne en particulier

#43 Avis de IDF Mobilités :

Cette recommandation n'est pas du ressort du Plan des mobilités, document d'échelle régionale, qui fixe des principes généraux pour guider les aménagements de la voirie en faveur de la marche mais ne constitue pas un guide technique.

- Identifier les EHPAD comme faisant partie des établissements devant faire l'objet d'une prise en charge prioritaire pour la sécurité des piétons

#44 Avis de IDF Mobilités :

Les EHPAD sont des établissements recevant du public (ERP), qui sont ciblés par la mesure 2.1.1 parmi les priorités à traiter dans le programme d'intervention des plans pour la mobilité piétonne.

1.2.2.1.2. Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier

La question des perméabilités est très importante. Il existe déjà de nombreux cheminements rendus invisibles par l'emploi de la signalisation routière orientée pour les véhicules motorisés. Il est recommandé d'identifier ces perméabilités et en particulier de renforcer l'usage des panneaux C13c et C13d ; ce qui permettrait sans attendre de faciliter les cheminements modes actifs.

#45 Avis de IDF Mobilités :

Cette recommandation n'est pas du ressort du Plan des mobilités, document d'échelle régionale, qui fixe des principes généraux pour guider les aménagements de la voirie en faveur de la marche mais ne constitue pas un guide technique.

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

1.2.3.1. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs

Les usagers essonniens du service PAM "Pour aider à la mobilité" ont des attentes quant à l'amélioration de la qualité de ce service notamment sur la fiabilité et l'opérationnalité des réservations mais aussi quant au renforcement de cette offre et à l'attractivité de la tarification.
Les premières orientations mises en place avec la régionalisation du service, en octobre 2023 et les mesures du PDMIF sont en adéquation avec les améliorations attendues. L'évaluation prévue par les usagers mesurera la qualité de mise en œuvre des objectifs. On préconise de partager les critères avec les acteurs et les utilisateurs du service.

#46 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités est attentive à l'amélioration rapide de la qualité du service PAM. Toutefois, cette remarque concernant des difficultés conjoncturelles du service PAM n'appelle pas de modification du Plan des mobilités.

1.2.3.2. Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération

1.2.3.2.1. Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)

Il serait utile de rappeler que la réalisation d'un PAVE était obligatoire à fin 2009.

#47 Avis de IDF Mobilités :

L'obligation de réalisation d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est rappelée en introduction de la mesure 3.2.

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

Le rappel à la nécessité d'inscrire le développement de l'usage du vélo dans une démarche cohérente avec les mobilités piétonnes est très important pour anticiper et limiter les conflits d'usages. Il est précisé que cette réflexion concerne notamment le partage de l'espace public et la pacification de la voirie, il pourrait être précisé que cette réflexion vise à un rééquilibrage en faveur des mobilités actives, qui prenne en compte leur part modale.
Dans les objectifs d'ensemble (page 202), il serait utile de compléter le paragraphe déclinant la logique hiérarchique des aménagements en ajoutant après les « itinéraires à vocation plus locale », « et de renforcer de façon générale la cyclabilité de l'ensemble des voies de circulation en dehors des réseaux » afin de ne pas rester sur les seuls itinéraires, mais de travailler sur la totalité de la voirie.

#48 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu d'une amélioration de la cyclabilité de l'ensemble des voies de circulation relève de la pacification de la voirie qui est traité par l'axe 8 du Plan des mobilités. Les zones 30 sont par ailleurs citées dans l'introduction de l'action 3.1 parmi les aménagements cyclables linéaires.

1.2.4.1. Développer les infrastructures cyclables

1.2.4.1.1. Créer un réseau cyclable structurant régional

Il n'y a pas de référence aux comités de lignes pour le réseau vélo Île-de-France qui jouent pourtant un rôle important dans le pilotage du déploiement du réseau. La Région n'est ainsi de fait pas la seule entité pour l'élaboration et le suivi du VIF. La dimension concertée est masquée alors qu'elle est structurante dans la mise en œuvre. Les Départements ont également un rôle à jouer dans cette concertation.

#49 Avis de IDF Mobilités :

L'organisation et l'animation des instances de pilotage du VIF sont du ressort de la Région. Les Comités de ligne qui constituent les instances de concertation et permettent de faire émerger les solutions d'aménagement partagées par toutes les parties prenantes, seront cités dans la mesure 4.1.1 du Plan des mobilités.

1.2.4.1.2. Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant

Les caractéristiques décidées pour la réalisation du VIF peuvent remettre parfois totalement en cause le principe même de liaisons structurantes. Il semble préférable de prévoir des assouplissements ou des adaptations de ces règles afin de pouvoir réaliser des linéaires supplémentaires.

#50 Avis de IDF Mobilités :

Le cahier des charges du VIF permet de garantir les objectifs de qualité de service souhaités pour un tel réseau. Il n'est pas envisagé de le revoir. En revanche, le dispositif de financement prévoit la possibilité de dérogation à ce cahier des charges afin de prendre en compte les réalités du terrain.

1.2.4.1.3. Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale

De plus compte tenu des difficultés financières que connait le CD91 au moment de l'approbation de cet avis, il s'autorise à réaliser les aménagements cyclables si le coût financier est acceptable.
Le document met l'accent sur les itinéraires, il pourrait évoquer la cyclabilité pour vraiment diffuser la prise en compte du vélo sur l'ensemble de la trame viaire.

#51 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'axe 8 du Plan des mobilités qui porte sur le partage et la pacification de la voirie urbaine.

1.2.4.2. Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

1.2.4.2.1. Définir une politique de stationnement vélo globale

Il est important d'insister sur le fait de proscrire les dispositifs de type "pince-roue" (Mesure 4.2.3 - page 210).
Il faudrait rappeler que la suppression des places de stationnement en amont des passages piétons doit avoir lieu avant le 31 décembre 2026. La mise en place de stationnement vélo à ces emplacements doit être fortement encouragée.
Un focus spécifique aux besoins de stationnement sécurisés dans les QPV pourrait être ajouté sous le mode de recommandations, le manque de stationnement étant un des principaux freins à la pratique.
Des mesures sont à mettre en œuvre pour développer le stationnement vélo dans les manifestations sportives et culturelles afin de réduire le bilan carbone.

#52 Avis de IDF Mobilités :

La mention de la date du 31 décembre 2026 concernant la suppression des places de stationnement en amont des passages piétons est déjà faite à la mesure 9.2.2.

Le besoin de stationnement sécurisé concerne de nombreux quartiers hors QPV, il n'apparaît pas opportun de citer seulement ces quartiers dans le cadre de cet enjeu.

Les manifestations sportives et culturelles sont bien souvent organisées par des acteurs privés auxquels le Plan ne s'adresse pas directement.

1.2.4.2.2. Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transports en commun

Le déploiement de services vélo complémentaires devrait être plus fortement encouragé, en particulier dans les gares et stations les plus importantes. La signalétique est mentionnée, en revanche le jalonnement ne l'est pas. Financeurs : ajouter Programme Alvéole Plus.

#53 Avis de IDF Mobilités :

Le développement de services vélo en gare est prévu dans la mesure 4.3.1 du Plan des mobilités. Le jalonnement fait partie intégrante de la notion de signalétique.

Par ailleurs, le programme Alvéole Plus s'arrête en 2025 (dépôt des dossiers), avant l'approbation définitive du Plan des mobilités.

1.2.4.2.3. Développer le stationnement vélo sur voirie

Il n'est pas fait mention du stationnement des vélos cargos ou des vélos allongés, afin de faciliter la dépose des enfants d'âge scolaire (maternelle, primaire), il faudrait encourager leur déploiement à proximité de ces établissements (ainsi que dans tous les lieux identifiés comme faisant l'objet d'un accompagnement par les parents (médiathèques, centres de loisirs, équipements sportifs…).

#54 Avis de IDF Mobilités :

Le stationnement pour les vélos cargo est mentionné dans la mesure 4.2.3 du Plan des mobilités (arceaux spécifiques).

1.2.4.2.4. Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant

Mettre l'accent sur le besoin de stationnement dans le parc social.

#55 Avis de IDF Mobilités :

Les bailleurs sociaux sont mentionnés parmi les responsables de la mise en œuvre de la mesure 4.2.5 du Plan des mobilités.

1.2.4.3. Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

1.2.4.3.1. Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes

Il est n'est pas fait mention des équipements tels que les totems de réparation dans l'espace public qui permettraient aux cyclistes de réparer eux-mêmes leur vélo + Dispositifs de comptage (parfois incitatif à l'usage du vélo). Il faudrait prioriser le déploiement des maisons du vélo mobile dans les secteurs périurbains et ruraux de la Région qui sont ceux qui ont un réel déficit de services adaptés au vélo du quotidien.

#56 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, portant sur l'ensemble des modes de déplacements et l'ensemble de la région Île--de-France fixe des principes généraux concernant les services vélo mais n'a pas vocation à détailler l'ensemble des mesures à prendre, il ne constitue pas un guide technique.

1.2.4.3.2. Élargir la pratique du vélo à tous les publics

Il est important de mentionner le fait d'encourager à établir des diagnostics accessibilité des établissements scolaires et à les diffuser au public. A ce titre, le Département de l'Essonne, à travers le programme AVELO3, a prévu de réaliser de tels diagnostics pour l'ensemble de ses collèges d'ici trois ans.

#57 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure mise en œuvre par le Département de l'Essonne contribue effectivement à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

1.2.5. Développer les usages partagés de la voiture

1.2.5.1. Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France

L'Essonne a le taux le plus important d'Ile-de-France de déplacements par jour et par personnes en voiture. Ce qui entraîne des conditions de circulation difficile sur les axes routiers fortement congestionnés (A6, N20, N118, N104…).
Il semble nécessaire de rajouter une mesure encourageant les collectivités locales à développer le volet communication et pédagogie autour du covoiturage. En organisant des ateliers de sensibilisation grand public, en communiquant sur les différents supports de communications (magazine, réseaux sociaux, etc.). En effet, donner de la visibilité à la pratique du covoiturage permet de sensibiliser les usagers et de promouvoir les différents dispositifs avec pour objectif de massifier la pratique du covoiturage au quotidien.

#58 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 14.1.1 du Plan des mobilités qui invite les collectivités locales à renforcer la communication et les actions de sensibilisation autour des pratiques de mobilité plus durables, notamment le covoiturage.

1.2.5.2. Renforcer les dispositifs d'autopartage

Le Département n'a pas de remarques sur cette action.

#59 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

1.2.6.1. Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée

Les démarches de pôles sont existantes depuis plus de 20 ans et ont prouvé leur efficacité. Le Département est donc favorable à la poursuite de ce dispositif dans le PDMIF.
Le Département de l'Essonne demande à être associé en amont des démarches de pôles, ainsi que des projets d'écostation bus et/ou de parking relais lorsque le domaine départemental est dans le périmètre du projet ou impacté par le projet (en termes de circulation sur les RD par exemple).
Le manque de foncier disponible est l'un des problèmes majeurs à la réalisation de PEM. Ce point avait été soulève lors de l'atelier de concertation organisé par IDFM avec les techniciens. Il conviendrait que le PDMIF aborde davantage le sujet. Il pourrait être envisagé d'identifier les PEM dont le foncier doit être sanctuarisé afin que les communes concernées puissent prévoir dans leur PLU le zonage adéquat et permettre la réalisation des équipements d'intermodalité. Cette identification pourrait se traduire par une carte ou une liste.

#60 Avis de IDF Mobilités :

Les enjeux fonciers propres à chaque pôle d'échange multimodal ne peuvent être détaillés dans le Plan des mobilités. Cet enjeu est néanmoins traité par Île-de-France Mobilités dans le cadre de son suivi des démarches de SCOT/PLU(i).

1.2.6.1.1. Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire et les pôles du Grand Paris Express

Le Département sollicite l'ajout du pôle gare de Brétigny dans la liste des pôles gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire.
Il conviendrait que le dispositif envisagé ne soit pas limité aux gares listées dans la fiche et puisse être effectif en cas d'ajout de gare supplémentaire au schéma d'ensemble du Grand Paris.

#61 Avis de IDF Mobilités :

Les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire sont ceux nécessitant des aménagements de désaturation, de mise en accessibilité ou de création/modernisation de passerelles ou souterrains, et faisant l'objet de financement dans le cadre du CPER 2023-2027. Le pôle de Brétigny, qui fait l'objet d'une étude de pôle, est fléché comme pôle avec intervention sur le périmètre intermodal.

1.2.6.1.2. Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus

Les cheminements piétons doivent viser à éviter toute interaction avec les autres modes (traversées de voirie en particulier). Insister sur le besoin de jalonnement adapté pour les circulations piétonnes pour assurer les correspondances (orientations, temps de parcours…).

#62 Avis de IDF Mobilités :

La sécurisation des cheminements piétons entre les modes, au sein des pôles d'échanges multimodaux, est bien identifiée comme enjeu dans l'action 6.1 du Plan des mobilités.

La question du jalonnement piéton est traitée dans l'action 2.1 du Plan des mobilités.

1.2.6.1.3. Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement

La liste des gares et stations identifiées dans le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations manque pour identifier les établissements non couverts, elle n'est pas accessible sur le site d'IDFM.

#63 Avis de IDF Mobilités :

Toutes les gares franciliennes sont visées par la Schéma directeur du stationnement vélo en gares.

1.2.6.1.4. Faire des gares de véritables lieux de vie accueillants, à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien

Les occasionnels, les usagers vulnérables, ou encore les usagers habituels rencontrant ponctuellement une difficulté dans leur déplacement/titre de transport doivent pouvoir contacter un interlocuteur en gare. Des solutions doivent être étudiées et mises en œuvre avec l'ensemble des opérateurs (ferrés et routiers) afin d'assurer une couverture satisfaisante de cette présence humaine sur l'ensemble de la région. Enfin, en lien avec la mesure 1.7.4 « Renforcer la lutte contre les incivilités et les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun », des marches exploratoires pourraient être effectuées sur les espaces aux abords des gares, potentiellement générateurs d'un sentiment d'insécurité. Ces marches pourraient être systématiques dans le cadre d'un lancement de projet d'aménagement d'un pôle multimodal.

#64 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.6.1 du Plan des mobilités qui vise à faire des gares des lieux de vie accueillants à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien. Cela implique, lorsque nécessaire, de la présence humaine en gare pour des motifs d'information, de gardiennage, de service public...

Des marches exploratoires sont effectivement déjà réalisées dans ce cadre.

1.2.6.2. Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers

1.2.6.2.1. Structurer un ensemble de pôles d'échanges multimodaux routiers aux abords des axes structurants du réseau routier

Il conviendrait qu'IDFM contacte les collectivités concernées par les PEM pour leur indiquer plus précisément les emprises potentielles pour l'accueil d'un futur PEMR.

Les responsables de la mise en œuvre indiqués dans la mesure n'est pas conforme à ce qui est indiqué dans le schéma des lignes Express adopté par IDFM (cf. p25 et 26) : "La maitrise d'ouvrage sera portée par Île-de-France Mobilités, ou par une collectivité locale si celle-ci en fait la demande. Le financement bénéficiera du dispositif de subventionnement de la Région Île-de-France prévu dans le cadre du plan route de demain. Les collectivités seront appelées à intervenir techniquement et financièrement sur les aménagements liés aux voiries d'accès. La maîtrise du foncier donnera lieu à un examen au cas par cas".
Carte p 240 : le pôle de Linas-Château d'eau (RN104xRN20) est à ajouter parmi les pôles d'échanges multimodaux routiers à réaliser (espace transport existant à convertir en PEMR), conformément au PPA RN20.

#65 Avis de IDF Mobilités :

La création de PEMR est actuellement à l'étude et en cours de concertation avec les collectivités. Les emprises potentielles, une fois identifiées, sont discutées avec les collectivités locales et propriétaires des parcelles.

Les responsabilités de mise en œuvre seront clarifiées dans la version finale du Plan des mobilités.

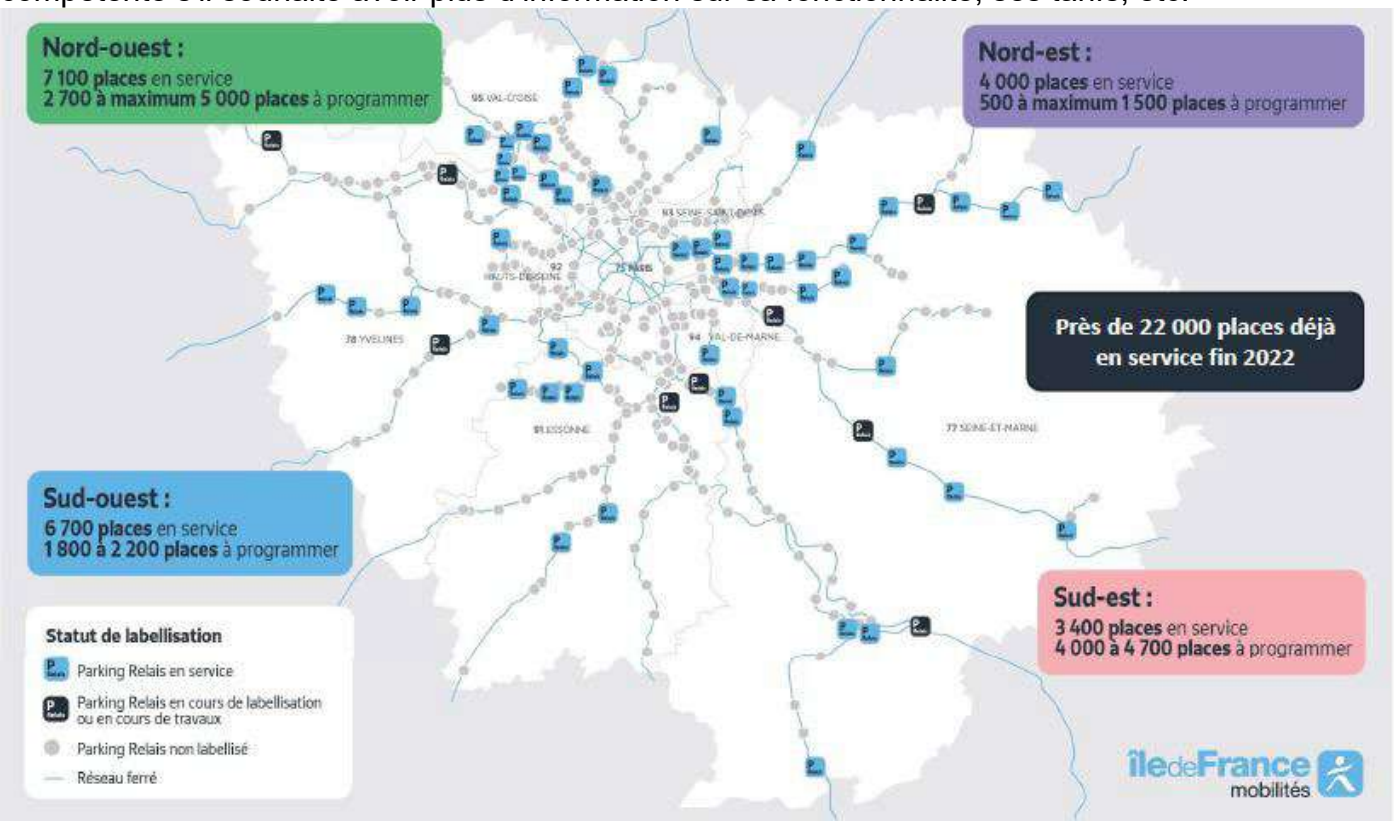
Le pôle de Linas ne fait pas partie de la liste des pôles d'échanges multimodaux routiers existants ou à étudier qui figure au Schéma directeur des lignes de cars express approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023. Pour ceux qui y sont inscrits, des études sont engagées par Île-de-France Mobilités afin de préciser la localisation et les besoins de chaque pôle (mesure 6.2.1).

De manière globale, la Région et Île-de-France Mobilités financent la création des PEMR.

1.2.6.3. Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle

1.2.6.3.1. Déployer une application de référence pour un parcours usager sans coutures

Suivant la logique de centralisation de l'information, il conviendrait d'indiquer l'existence d'un parking relais simple qu'il soit labellisé ou non ; tout en renvoyant l'usager vers la collectivité compétente s'il souhaite avoir plus d'information sur sa fonctionnalité, ses tarifs, etc.



#66 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à lister l'ensemble des capacités de stationnement à proximité des pôles d'échanges multimodaux à l'échelle locale lorsqu'elles ne sont pas labellisées par Île-de-France Mobilités. Il est à noter également que contrairement aux Parkings

relais labellisés, les autres parkings proches des gares ne couvrent pas de manière prioritaire le besoin de stationnement de rabattement.

1.2.7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

1.2.7.1. Hiérarchiser le réseau routier francilien

1.2.7.1.1. La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan

Les dépendances du réseau routier magistral peuvent être aménagées pour la réalisation de pistes cyclables, mais cette option ne devrait pas être encouragée pour des raisons de confort et de sécurité des cyclistes. La proximité avec des trafics importants ne peut se faire que si les intersections avec le réseau sont très limitées. Par ailleurs, l'exposition au bruit et aux pollutions y est importante.
Le Département de l'Essonne s'oriente vers une priorisation des itinéraires alternatifs aux aménagements le long des routes départementales pour privilégier ces réseaux secondaires sous-utilisés, dans une logique de sobriété foncière, de rapidité de réalisation des aménagements et de confort pour les usagers.
On considère comme faisant partie du réseau structurant routier des bouts de voies car tel que défini, on n'est pas sûrs qu'il y ait continuité de ces voies supportant le VIF. Est-on alors dans une logique de réseau ?

#67 Avis de IDF Mobilités :

Les itinéraires considérés pour le réseau VIF sont continus.

1.2.7.1.2. Aménager le réseau structurant hors agglomération pour assurer la sécurité routière et faciliter les liaisons en modes actifs et en transports collectifs

La formulation consistant à dire que l'aménagement doit prendre en compte l'erreur possible de l'usager constitue de fait une reconnaissance que les vitesses ne sont pas respectées et n'est pas assez engageante. Par défaut, les aménagements devraient être séparatifs si on veut respecter les recommandations du Cerema, sauf sur certains secteurs où l'on peut abaisser le niveau d'exigence.

#68 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 7.1.3 du Plan des mobilités s'appuie sur les recommandations du CEREMA.

1.2.7.1.3. Aménager le réseau local hors agglomération

Il ne faudrait pas mettre l'accent sur les seules CVCB. La conversion de voies routières en voies vertes, restant accessibles aux riverains devrait être mise en avant.

#69 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu n'est pas de l'échelle du Plan des mobilités, qui fixe des principes généraux concernant l'aménagement du réseau local hors agglomération mais ne constitue pas un guide technique.

1.2.7.2. Améliorer la sécurité routière

Le Département n'a pas de remarques sur cette action

#70 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.7.3. Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral

1.2.7.3.1. Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral (transports collectifs, taxis et covoiturage)

Le Département souhaite avoir plus de visibilité sur les travaux et projets dans le cadre du futur SDVR 2024 et demande que le futur SDVR intègre en priorité l'achèvement de l'aménagement des

VR du SDVR 2014, afin d'engager par la suite les nouvelles voies du SDVR 2024, notamment celles de l'A6 (nord et sud).

#71 Avis de IDF Mobilités :

Le SDVR est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

1.2.7.4. Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier

1.2.7.4.1 Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain - :

Concernant les projets du réseau magistral listés p 264, il convient d'ajouter le projet d'échangeur de Corbeville (RN118 / RD 120).
Concernant les projets départementaux listés p 265 :
- Pour la RN20, l'action du Département ne se limite pas à la décongestion des carrefours. Il s'agit d'un projet de requalification en boulevard urbain de la section Linas Ballainvilliers en y intégrant des voies réservées pour les lignes de bus et cars (cf. PPA RN20).
- Les projets de barreau de Ballancourt et de la déviation d'Itteville ne seront pas réalisés. Cette décision fait à la suite d'une étude menée en 2023 pour vérifier l'opportunité de réaliser des projets déviations. Il convient donc de les retirer de cette liste.
- Un franchissement de la Seine supplémentaire est nécessaire entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, toutefois le prolongement de la ligne 18 à l'est pourrait constituer une alternative au projet de pont routier pour résorber la coupure de la Seine.

#72 Avis de IDF Mobilités :

Les projets listés ont été pris en compte. La modification des éléments constitutifs du tableau reste soumise à arbitrage.

1.2.7.5. Améliorer la performance environnementale du réseau routier

Dans les différentes sous-actions de l'axe, Il est important de souligner l'indispensable interaction entre les efforts de performance environnementale du réseau routier et ceux qui doivent également présider aux développements des projets urbains et immobiliers qui le bordent. L'efficacité des mesures prises par les gestionnaires des réseaux en dépend, la complexe articulation de ces deux niveaux d'intervention sur la RN20 en témoigne.

#73 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de modifications du Plan des mobilités.

1.2.7.5.1. Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques

Il convient d'ajouter les EPCI parmi les financeurs.

#74 Avis de IDF Mobilités :

Les EPCI seront ajoutés parmi les financeurs de la mesure 7.5.2 du Plan des mobilités.

1.2.8. Mieux partager la voirie urbaine

La question des micromobilités est peu abordée alors qu'elle est en forte croissance (+ 290 % entre 2020 et 2023 en France d'après l'observatoire national de la micromobilité).

1.2.8.1. Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie

1.2.8.1.1. Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

L'analyse des fonctions urbaines devrait mettre l'accent sur les établissements scolaires afin d'inciter à réaliser des diagnostics d'accessibilité pour permettre aux élèves de s'y rendre le plus possible en autonomie via les modes actifs.

#75 Avis de IDF Mobilités :

Les établissements scolaires doivent être pris en compte dans l'analyse des fonctions urbaines, comme les autres fonctions, et au regard des enjeux locaux. Cet enjeu est également traité par l'action 14.2 du Plan des mobilités qui vise à développer l'écomobilité scolaire.

1.2.8.1.2. Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires

3/ Aménager des itinéraires cyclables sécurisés

Assurer la présence d'un trottoir de qualité doit aussi passer par la mise en place de trottoirs traversant afin d'assurer des cheminements sécurisés sur certains axes structurants au moins.

Imposer des pistes cyclables en site propre dès que l'itinéraire fait partie d'un plan départemental peut s'avérer contraire à certaines orientations décidées, cohérentes avec les recommandations du Cerema. Si cette demande est cohérente avec le VIF, elle devrait être atténuée pour les plans des autres acteurs tant que les recommandations sont respectées.

La seule exception indiquée étant l'impossibilité technique, il faudrait aussi évoquer les contraintes financières qui pèsent lourdement sur la capacité à porter des actions pour les Départements.

L'apaisement de la circulation sur les axes de desserte locale peut aussi passer par la création de zones de rencontres, pas uniquement par le passage en zone 30.

Pour les doubles sens cyclables, si la vitesse est limitée à 30km/h, ce n'est plus une possibilité, mais une autorisation par défaut. La formulation est malhabile, laissant entendre que le double sens est une simple possibilité.

Pour le stationnement automobile, il faudrait inciter à renoncer au stationnement à cheval sur les trottoirs. Même avec un marquage, la place laissée aux piétons est rarement suffisante compte tenu de la taille croissante des voitures.

#76 Avis de IDF Mobilités :

Les itinéraires cyclables structurants, sur des voiries supportant un trafic motorisé élevé, doivent le plus possible être réalisés sous forme de pistes cyclables, sauf impossibilité physique. Comme rappelé, ces aménagements peuvent bénéficier de subventions, notamment de la Région, ou via des appels à projets de l'Etat.

L'enjeu du stationnement automobile à cheval sur les trottoirs est traité par la mesure 9.2.2 du Plan des mobilités qui prévoit de proscrire les places de stationnement à cheval sur les trottoirs, l'usage de ces derniers devant être réservé aux piétons.

4/ Préserver de l'espace pour les livraisons

Préserver les espaces de livraison, Il pourrait être rappelé que la priorité doit être donnée à l'intégration d'espaces de livraison dans le périmètre des opérations d'aménagement urbain intégrant du commerce. Le principe de son intégration sur l'espace public est à traiter dans un 2ème temps.

#77 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.3.2 du Plan des mobilités qui précise que les constructions neuves à destination de commerces, de bureaux et d'activités ainsi que les équipements publics doivent intégrer des espaces pour la livraison afin de limiter l'emprise de celles-ci sur la voie publique.

5/ Réguler voire réduire la place dédiée au stationnement automobile

En fin de paragraphe, outre les quartiers résidentiels et les ZA, les cas des » nouvelles opérations d'aménagement urbain » mériteraient d'être cités également (cas des commerces en pieds d'immeuble notamment) comme devant privilégier l'intégration des espaces des stations dans le projet (Cf. ante).

#78 Avis de IDF Mobilités :

Le cas des nouvelles opérations d'aménagement urbains est intégré dans la catégorie "quartiers résidentiels".

1.2.8.2. Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

1.2.8.2.1. Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

Les aménagements permettant de réduire la vitesse des véhicules motorisés doivent dans la mesure du possible être le moins pénalisant possible pour les vélos en prévoyant des écluses, en utilisant les coussins berlinois ou tout autre dispositif adapté.
Pour que ces mesures gagnent en efficacité, les maîtres d'ouvrage peuvent se rapprocher des gestionnaires d'applications de navigation pour s'assurer que sur les voies étroites, les vitesses de circulation soient bien prises en compte par les applications.
Tableaux page 283 : Il y a un doublon car la coupure n° 47 est la même que celle indiquée en n°54

#79 Avis de IDF Mobilités :

Ces mesures ne sont pas de l'échelle du Plan des mobilités, qui fixe des principes généraux concernant l'aménagement de la voirie mais ne constitue pas un guide technique.

Le doublon identifié concernant les coupures sera corrigé.

1.2.8.2.2. Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

Il faudrait inciter plus fortement au déploiement des sas cyclistes, en particulier lorsqu'il existe un tourne à gauche qui permet plus facilement aux cyclistes de se positionner pour tourner. La création d'une bande cyclable sur quelques mètres en amont du sas est recommandée permet une remontée de file par la droite.

#80 Avis de IDF Mobilités :

Ces mesures ne sont pas de l'échelle du Plan des mobilités, qui fixe des principes généraux concernant l'aménagement de la voirie mais ne constitue pas un guide technique.

1.2.9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Le Département n'a pas de remarques sur cet axe.

#81 Avis complémentaire de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.10. Soutenir une activité logistique performante et durable

Le Département n'a pas de remarques sur ces actions

#82 Avis complémentaire de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Ainsi, face au constat de l'enjeu majeur de décarbonation des transports et les inégalités de déploiement des bornes de recharge, le Département de l'Essonne a adopté des principes directeurs et des orientations stratégiques pour accompagner le développement de l'électromobilité en Essonne, partout sur le territoire.

1.2.11.1. Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Une étude, en établissant un état des lieux précis de l'existant et en déterminant la répartition territoriale du nombre de bornes à déployer permettra aux acteurs compétents (EPCI, syndicats) d'élaborer une stratégie qui soit la plus cohérente possible afin de pouvoir installer près de 4 500 prises.
Ainsi l'objectif de développement d'un réseau d'infrastructures de recharge mériterait d'être accompagné de principes en matière de recherche de limitation des impacts sur les sols (compensations pour tendre vers le ZAN, implantation préférentielle sur des terrains déjà artificialisés, prise en compte de la problématique des réseaux enterrés, création de places de stationnement perméables, noues pour le stockage des eaux pluviales...).

#83 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'introduction de l'axe 11 du Plan des mobilités, qui rappelle qu'il convient de ne pas faire porter une part trop importante du développement du réseau de bornes de recharge à l'espace public.

De manière générale, l'objectif de limitation des impacts sur les sols est porté par le Plan des mobilités via l'objectif "préserver la biodiversité" qui rappelle qu'il convient de minimiser l'impact des projets d'infrastructures et d'aménagement sur les espèces et leur milieu, de minimiser la consommation des espaces naturels et leur fragmentation, et de favoriser la végétalisation des espace urbains.

1.2.11.2. Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds

Projet de création d'un Club BIOGNV avec GRDF et la CCIE
Le principe annoncé d'encourager la reconversion de stations-services existantes dans le cadre de l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette) est intéressant, tout comme l'acquisition de friches.
Sur ce dernier point, il faudra cependant s'assurer que lesdites friches ne présentent pas un intérêt écologique spécifique nécessitant la prise en compte de la biodiversité qu'elles abritent potentiellement.

#84 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de commentaire.

1.2.11.3. Développer la mobilité hydrogène décarbonée

#85 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.11.4. Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

Afin d'accompagner au mieux les territoires, le Département propose aux acteurs compétents en matière d'IRVE un guide méthodologique et opérationnel qui facilite les démarches des acteurs qui souhaiteront déployer une offre de borne de recharge sur leur territoire.
Ce guide doit permettre d'aiguiller les choix des acteurs quant aux types de bornes à installer, à la tarification à proposer, à la localisation, etc.

#86 Avis de IDF Mobilités :

Cette action concourt à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

1.2.11.4.1. Achever la transition énergétique des flottes de l'État, des collectivités locales et de tous leurs établissements

Il est intéressant de rappeler que les vélos, les véhicules légers à assistance électrique peuvent être une réponse à cette nécessité de renouvellement.

#87 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.11.4.2. Favoriser le développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique

Les véhicules intermédiaires pourraient être visés comme solution alternative au même titre que les véhicules légers.

#88 Avis de IDF Mobilités :

Le terme "véhicule intermédiaire" pourra être intégré à la rédaction de la mesure 11.4.4.

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

1.2.12.1. Rendre plus inclusifs les services de mobilité

1.2.12.1.1. Maintenir une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité

Dans le cadre de la prévention de la perte de l'autonomie et de lutte contre l'isolement, il est primordial de soutenir l'amélioration de l'offre de mobilité proposée aux séniors et aux personnes en situation de handicap.
La tarification « solidaire » est effectivement un outil majeur de facilitation à l'accès au réseau de transport collectif dont le maintien est crucial afin de favoriser l'accès aux transports collectifs des publics vulnérables, tout en tenant compte de la charge financière significative pour les Départements dans un contexte économique difficile. Les contraintes budgétaires accrues et les obligations croissantes en matière de dépenses sociales placent les Départements dans une position délicate.

#89 Avis de IDF Mobilités :

La quasi-totalité de la tarification sociale et solidaire est prise en charge par Île-de-France Mobilités et la Région. Il n'est pas prévu de prendre en charge les financements complémentaires apportés par les Départements.

1.2.12.1.2. Poursuivre les aides visant à faciliter l'accès aux autres services de mobilité

La Carte Taxi, une solution mise en place par le Département de l'Essonne depuis plus de 40 ans pour subventionner les déplacements en taxi des personnes âgées et handicapées, est en cours d'évaluation. Cette évaluation a révélé une diminution de sa pertinence dans le contexte actuel, et le dispositif est remis en question
Le Département de l'Essonne devra donc équilibrer les besoins croissants en mobilité solidaire avec les ressources disponibles, tout en explorant des solutions alternatives pour maintenir le soutien aux publics vulnérables.

#90 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.12.1.3. Etudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes

Le Département de l'Essonne est favorable à la création d'une plateforme régionale recensant les aides à la mobilité pour améliorer l'articulation et la visibilité des dispositifs existants.
Cependant, le Département insiste sur la nécessité de garantir une mise en œuvre pragmatique et financièrement viable. Cela implique de sécuriser un financement adéquat pour le développement, la maintenance de la plateforme, ainsi qu'une mise à jour régulière des informations.

#91 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.12.2. Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions pour une mobilité solidaire

1.2.12.2.1. Définir au niveau régional le cadre d'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)

Le Département de l'Essonne soutient la création d'un cadre régional pour les PAMS.
Concernant les organismes à associer à l'élaboration des PAMS, il serait pertinent de convier la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) ainsi que l'agence régionale de la santé afin d'identifier les manques de financement de certains transports en faveur des personnes en situation de handicap et de rechercher une solution commune. En effet les financements de la CPAM, de la

prestation de compensation du handicap par les Départements ou dans le cadre du service PAM Francilien, ne répondent pas totalement à certaines situations de handicap spécifique.

#92 Avis de IDF Mobilités :

Cette suggestion sera prise en compte dans la mise en œuvre de la mesure 12.2.1.

1.2.12.2.2. Elaborer les PAMS au niveau départemental

Le Département de l'Essonne soutient l'élaboration des PAMS à l'échelle départementale ainsi que l'animation régionale des politiques de mobilité solidaire.
Le Département est engagé à collaborer étroitement avec tous les partenaires pour garantir le succès de cette initiative, tout en respectant les contraintes budgétaires. Des projets pilotes pourraient être envisagés pour tester les solutions et optimiser les ressources disponibles.

#93 Avis de IDF Mobilités :

La proposition de projets pilotes permettant de tester des solutions et d'optimiser les ressources disponibles pourrait être ajoutée dans la mesure 12.2.2 relative au contenu des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) avec les expérimentations locales.

1.2.12.2.3. Assurer au niveau régional l'animation partenariale des politiques de mobilité solidaire

Le Département de l'Essonne approuve les modalités d'animation et de suivi proposées pour les PAMS. L'existence d'une instance régionale de suivi permettra de structurer et d'optimiser les efforts en matière de mobilité solidaire, tout en assurant une bonne coordination entre les différents acteurs.
Cependant, le Département souligne que l'efficacité de cette instance dépendra en grande partie des ressources financières allouées pour sa mise en œuvre. Le Département est prêt à collaborer avec Île-de-France Mobilités et les autres partenaires pour garantir la réussite des politiques de mobilité solidaire, tout en mettant en place des mécanismes de suivi rigoureux pour évaluer l'impact des actions et ajuster les stratégies en fonction des résultats et des contraintes budgétaires.

#94 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

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

Il est important d'intégrer dans cet axe l'activité de foires, salon et congrès et plus largement d'évènements. La tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques sur le territoire francilien est aussi une belle opportunité de pérenniser les dispositifs ayant fait leurs preuves.

1.2.13.1. Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux

1.2.13.1.1. Améliorer la desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs

Cette desserte sera améliorée mais reste toutefois majoritairement centrée à Paris et la proche couronne.
L'amélioration de la connexion avec l'aéroport d'Orly à horizon 2030 ne pourra se faire qu'avec une amélioration significative de l'offre bus. Aujourd'hui cette offre est peu satisfaisante avec seulement 3 lignes de bus directes et une accessibilité peu optimale depuis le réseau ferré.
La connexion avec l'aéroport CDG, plus lointain, est paradoxalement un peu plus aisée en transports collectifs grâce au réseau ferré mais reste conditionnée au bon fonctionnement de ce dernier et à la qualité de la desserte bus en rabattement en gare.
Enfin, l'expérience des touristes dès son arrivée dans la région passe par les nouvelles connexions mais également par la régularité de l'offre et la qualité du matériel roulant (disponibilité, état, confort, niveau de propreté).

#95 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

La desserte locale de l'aéroport d'Orly est en outre restructurée au fil des mises en services de la ligne 14 (juin 2024) et de la ligne 18 (à venir).

1.2.13.1.2. Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés (SLO)

L'autorité de régulation des transports, dans son étude de juillet 2024 sur les SLO, préconise la mise en place d'une structure de gouvernance associant l'ensemble des parties prenantes. Cette structure est nécessaire afin d'éviter des décisions unilatérales, comme cela est le cas avec la fermeture à venir de la gare routière de Bercy.

#96 Avis de IDF Mobilités :

Une actualisation du Plan des mobilités sur ce point pourrait être envisagée, qui intégrerait également la position du préfet de Région.

1.2.13.2. Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables

1.2.13.2.1. Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens

Cette mesure prévoit d'inciter les touristes à se déplacer dans toute l'Île-de-France et de ne pas se limiter à la visite des lieux d'attraction touristiques majeurs du cœur de la région.
Les outils d'information auprès des publics sur les évènements en Ile-de-France pourraient être renforcés en amont de leur voyage et lors de leur séjour. Cette information sur les évènements et multithématique pourrait être personnalisée en fonction des goûts des publics visés. Elle est aussi corrélée à l'activité des sites touristiques et permet de les faire connaître.
Concernant les actions en faveur des franciliens, Il est nécessaire de davantage promouvoir le Passe Navigo Culture en faisant le lien avec la possibilité d'accès en transports en commun (les avantages semblent peu connus des détenteurs de Passe Navigo). Des actions du type " #cpasloinentrain" de la SNCF, mériteraient d'être développés par l'ensemble des opérateurs de transport concernés par la desserte de sites touristiques.
Les visites d'infrastructures et d'équipements de transports (COB, SMR, PEM, chantiers, PC…) pourraient être davantage développées à destination du grand public ainsi que les scolaires. Le succès de certaines visites dans le cadre des journées du patrimoine par exemple démontrent l'existence d'une demande pas totalement satisfaite sur ce point (évènements souvent complets très tôt).

#97 Avis de IDF Mobilités :

Le Passe Navigo Culture est mentionné dans la mesure, tout comme les actions de l'ordre de #cpasloinentrain.

Le sujet des visites d'infrastructures n'est pas du niveau de détail du Plan des mobilités établi à l'échelle régionale.

1.2.13.2.2. Aménager l'espace public autour des sites touristiques pour garantir l'accès piéton et l'accessibilité PMR

La qualité des abords des sites touristiques pour les piétons doit être particulièrement soignée pour les sites très populaires. La relégation des véhicules motorisés doit être travaillée afin de réserver l'espace aux accès et aux files d'attente qui peuvent être longues et pénibles. Il convient également de prendre en compte le besoin d'accéder à des toilettes et points d'eau, des bancs pour les publics vulnérables (sans relever des catégories permettant des accès réservés) améliore l'expérience générale et renforce l'attractivité.

#98 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 13.2.3 du Plan des mobilités qui a pour objectif d'aménager l'espace public autour des sites touristiques afin d'améliorer l'accès piéton et l'accessibilité PMR. Cela peut impliquer, en étudiant au cas par cas les sites touristiques, une relégation du stationnement ou la création d'équipements de confort.

1.2.13.2.3. Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques

Il pourrait être envisager de :
- Renforcer l'offre de stationnement vélo et de VLS à proximité des sites générant des flux importants pour encourager l'accès à vélo
- Développer un plan de jalonnement spécifique des itinéraires touristiques
- Travailler avec France Vélo Tourisme pour la diffusion de la marque Accueil Vélo

La mise en œuvre d'une offre de billets combinés site touristique et vélo peut encourager l'usage du vélo pour se rendre aux sites concernés à l'image de ce que propose la fabrique des Lumières à Amsterdam

#99 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 13.2.4 du Plan des mobilités.

1.2.13.3. Améliorer l'expérience voyageur des touristes

1.2.13.3.1. Fournir aux touristes une information adaptée sur les services de mobilité durable avant et pendant leur séjour

L'acquisition des billets en IDF reste une difficulté majeure pour les non-Franciliens, que ce soit pour la lisibilité de l'offre tarifaire ou le temps d'attente parfois très important en gare (notamment à l'arrivée des TGV).
La simplification des tarifs, l'installation de nouvelles machines, avec présence de personnel pour conseiller/aider les touristes dans les plus grandes gares, l'ouverture de plus de guichets, la vente renforcée dans les TGV (annonces en anglais fondamentales) peuvent être des pistes à envisager. Cela pourrait faire partie de la réflexion sur l'expérience des touristes.

#100 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

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

1.2.14.1. Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés

Le Département a fixé un certain nombre de critères à respecter pour l'octroi d'aides aux acteurs compétents en matière d'électromobilité. Il s'agit de s'assurer d'un déploiement cohérent sur tout le territoire, équitable afin d'avoir un maillage à la fois dans les zones rurales et urbaines, accessible et efficace respectant un niveau de qualité de service exigent.

#101 Avis de IDF Mobilités :

Cette action du département participe à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

1.2.14.1.1. Renforcer la communication et les actions de sensibilisation

Il serait intéressant de mentionner l'évènement « Mai à vélo » comme opération nationale de sensibilisation à l'usage du vélo et d'ajouter dans le volet financeurs les Départements.

#102 Avis de IDF Mobilités :

Bien que l'événement "Mai à Vélo" s'inscrive pleinement dans l'ensemble des mesures portées par le Plan des mobilités (PDMIF), il n'est pas du ressort de ce dernier que de lister tout ou partie des événements locaux visant à promouvoir la pratique sécurisée du vélo.Les Départements seront ajoutés parmi les financeurs de la mesure 14.1.1.

1.2.14.2. Développer l'écomobilité scolaire

1.2.14.2.1. Réaliser des Plans de déplacements d'établissement scolaire

Le Département de l'Essonne prévoit de réaliser un diagnostic d'accessibilité modes actifs de la plupart de ses collèges à une échéance de 3 ans. Le diagnostic sera partagé avec les gestionnaires de voiries, la communauté éducative afin d'identifier les points noirs rendant l'accès à l'établissement difficile et pouvoir planifier les aménagements nécessaires pour améliorer la situation.
Responsables mise en œuvre : EPCI / Financeurs : EPCI

#103 Avis de IDF Mobilités :

Cette action du département participe à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

1.2.14.2.2. Généraliser le stationnement pour les vélos et les trottinettes pour le personnel et les élèves

Dans la mesure du possible, il convient de séparer les stationnements vélos des élèves et des personnels. Le stationnement pour les établissements d'enseignement du premier degré ne peut être abordé de la même façon que pour les autres établissements. Les besoins sont pour beaucoup localisés à l'extérieur, pour encourager la dépose à vélo des plus jeunes ou leur accompagnement. Les enfants se rendent peu en autonomie à l'école à vélo. Dans tous les cas, l'évaluation des besoins est à établir avec les chefs d'établissements.

#104 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.2.14.2.3. Inciter les élèves à l'usage des modes actifs

Le jalonnement qui permet de mieux identifier les cheminements et de massifier les flux sur des axes identifiés est une solution à encourager. La sécurité vient aussi du nombre.
Le Département de l'Essonne souhaite tester des actions pour encourager le covélotage des collégiens en communiquant sur des axes privilégiés, des points de rendez-vous, en particulier sur les secteurs périurbains et ruraux du territoire.

#105 Avis de IDF Mobilités :

Cette action du département participe à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

1.2.14.2.4. Développer les actions de formation et sensibilisation

Il est pertinent de prendre l'exemple d'ateliers de réparation dans les établissements scolaires en lien avec des associations cyclistes locales. Il est important de développer la "vélonomie" dès le plus jeune âge (fait d'être autonome avec un vélo : savoir rouler et circuler, savoir réparer son vélo, savoir attacher son vélo, savoir s'équiper à vélo...).
Nouvelle mesure possible : Communication et organisation d'événement autour de l'écomobilité scolaire. Par exemple : communication autour de "Mai à vélo" et organisation ou participation à des événements tels que des défis écomobilité scolaire.

#106 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 14.2.6 du Plan des mobilités.

1.2.14.3. Encourager la mise en place de mesures organisationnelles au sein des entreprises et administrations pour fluidifier les déplacements

Pour les employeurs publics et privés disposant de plusieurs sites d'activité, une réflexion globale sur les lieux de travail et de résidence pourrait permettre d'optimiser les déplacements domicile-travail.

#107 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

13. Conseil départemental des Hauts de Seine

Le Conseil départemental des Hauts de Seine donne un avis **favorable** sous réserve de la prise en compte de 3 réserves dont la non prise en compte aboutirait à un avis défavorable.

1.3.1. Réserve 1 :

La priorité absolue est à accorder aux tramways et bus à haut niveau de service dans les carrefours, qui peut s'avérer totalement contreproductive dans les zones congestionnées ;

#108 Avis de IDF Mobilités :

Cette prescription (mesure 1.3.3) existait déjà dans le PDUIF et vise à assurer de bonnes conditions d'exploitation aux transports collectifs en site propre afin de garantir les temps de parcours des voyageurs.

1.3.2. Réserve 2 :

Le seuil de 300 bus par jour tous sens confondus défini pour aménager la voirie en faveur des bus, est trop faible et obère les besoins à satisfaire pour les autres usagers

#109 Avis de IDF Mobilités :

Cette prescription (mesure 1.3.4) vise à assurer voire à restaurer une vitesse commerciale des bus acceptable pour les voyageurs, sur des axes très empruntés par ces derniers. Les modalités de consultation d'Île-de-France Mobilités en cas de travaux sur un axe prioritaire bus en application de cette mesure seront définies dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités, en concertation avec les gestionnaires de voirie.

1.3.3. Réserve 3 :

Le ratio de calcul des places de stationnement vélo à prévoir sur la voirie, ne tient pas compte du tissu urbain traversé.

#110 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

14. Conseil départemental de Seine Saint Denis

Le Conseil départemental de Seine Saint Denis émet un avis favorable accompagné de 2 réserves et de diverses remarques.

1.4.1. Avis du département sur les objectifs portés par le PDMIF

1.4.1.1. Sur les objectifs de mobilité

Concernant les objectifs de mobilité, s'ils semblent pertinents sur la poursuite du développement du vélo (triplement du nombre de déplacements vélo entre 2019 et 2030, soit une hausse de 4 points de la part modale à horizon 2030 pour atteindre 6% au niveau régional), ils paraissent en revanche peu ambitieux regardant la marche avec la perspective d'un simple maintien de la part modale constatée.

#111 Avis de IDF Mobilités :

Les objectifs d'évolution de la mobilité francilienne s'inscrivent dans un contexte de baisse de la mobilité totale d'ici l'horizon 2030, induite par une démographie moins porteuse que pendant les décennies précédentes (ralentissement de la croissance de la population et vieillissement), mais aussi par la diminution de la mobilité contrainte (essor du télétravail et des outils de communication à distance). La stabilité du nombre de déplacements à pied pourrait correspondre en réalité à une très légère hausse de sa part dans la mobilité des Franciliens. Il convient en outre de préciser que l'essor du vélo se fait par report depuis les autres modes de déplacements : les transports collectifs, la voiture mais aussi la marche.

Sur l'objectif de réduction des modes individuels motorisés de 15 % entre 2019 et 2030, le Plan MobIDF s'appuie en grande partie sur le développement du télétravail. Là aussi il convient de relever la singularité de la Seine-Saint-Denis qui est le département francilien où la pratique du télétravail est la moins développée puisque seuls 34% des actifs résidents télétravaillent au moins une fois par semaine selon l'Institut Paris Région (43% en Île-de-France, 50% à Paris).

#112 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif de réduction des modes individuels motorisés de 15 % entre 2019 et 2030 s'inscrit dans une baisse de la mobilité totale des Franciliens évoquée dans la réponse précédente, qui ne résulte pas que de l'essor du télétravail d'ailleurs déjà constaté. L'atteinte de cet objectif repose aussi fortement sur le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle : vélo et transports collectifs. En outre, il s'agit d'un objectif régional : le cœur de l'agglomération parisienne est le territoire qui portera la plus grande part de la baisse de l'usage des modes individuels motorisés, car le développement de l'offre de transports collectifs y sera massif avec la mise en service du Grand Paris Express qui bouleversera les temps de déplacements et car ce territoire est propice à l'usage du vélo compte tenu de sa densité urbaine.

Le scénario de baisse de 1,5% des millions de véhicules. Kilomètres en Île-de-France repose sur des conditions de réussite qui semblent difficiles à réunir sauf à envisager une véritable « évolution » de l'organisation du transport de marchandises.

#113 Avis de IDF Mobilités :

Le plan d'action du Plan des mobilités, et en particulier l'axe 10, propose des mesures dont la mise en œuvre vise à atteindre cet objectif : report de certains flux routiers vers les modes alternatifs (ferroviaire, fluvial, cyclologistique) et réduction des kilomètres parcourus par les véhicules routiers grâce à une plus grande optimisation de l'armature logistique.

Les objectifs environnementaux et sanitaires portés par le PDMIDF respectent l'ambition de s'inscrire dans la trajectoire Zéro émission nette en 2050 et à ce titre sont ambitieux.

Or comme le Département a pu l'exprimer dans le cadre de son avis sur la mise en œuvre de la nouvelle phase de la Zone à Faibles Emissions – Mobilité (ZFE-m), le respect de ces objectifs est conditionnée d'une part par des « taux d'effort » (difficulté à faire face) très variables d'un territoire à l'autre (cf. électrification du parc de véhicules personnels et d'entreprises), un gain de qualité de

services dans les transports collectifs qui est loin d'être garanti aujourd'hui à l'horizon 2030 et enfin des investissements indispensables sur le réseau qui, là encore, ne sont pas garantis à la hauteur des besoins.

#114 Avis de IDF Mobilités :

Le plan d'action du Plan des mobilités vise à actionner tous les leviers permettant d'atteindre la réduction de 26% des émissions de gaz à effet de serre à horizon 2030, correspondant à la trajectoire Zéro émissions nettes en 2050. En particulier, il s'appuie sur des investissements très conséquents pour développer massivement le réseau de transports collectifs et le rendre plus fiable, et il comprend également de nombreuses mesures visant à accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules.

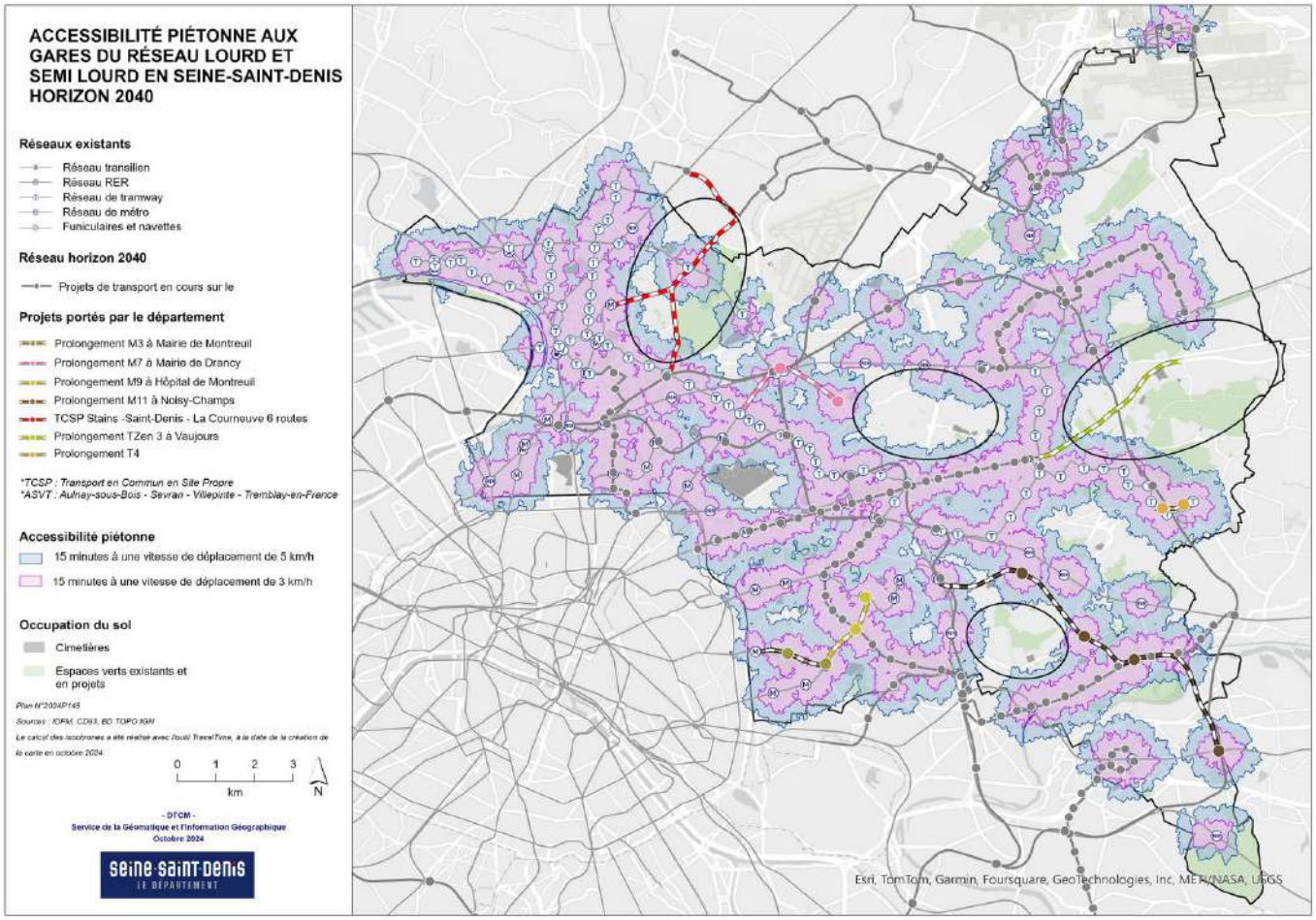
1.4.2. Sur la stratégie d'action et les axes proposés

La stratégie d'action du PDMIDF s'appuie sur 14 axes. Nous choisissons ici de nous mettre l'accent sur 4 axes particulièrement stratégiques pour la Seine-Saint-Denis

1.4.2.1. Axe 1 : Poursuivre le développement des transports collectifs attractifs.

Si l'on exclue les secteurs peu peuplés et dont le relief naturel contraint l'accessibilité (plateau d'Avron), restent identifiables :

- un secteur comprenant l'est de Drancy, Bondy-nord et Aulnay-Sud,
- un secteur à proximité du Parc Valbon comprenant le sud de Stains et l'est de Saint-Denis,
- un secteur comprenant l'est de Livry-Gargan et les villes de Vaujours et Coubron



Aussi pour obtenir une desserte en TC à la hauteur des enjeux du Plan MobIDF, ces secteurs doivent pouvoir être desservis par des projets de transports dédiés (prolongements des lignes de métro 11 jusqu'à Noisy-Champs, de la ligne 7 jusqu'à Drancy), nouveau TCSP entre Stains et Saint-Denis, prolongement du Tzen 3 jusqu'à Vaujours.

#115 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ces projets.

La sous-action « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance » intègre à la fois à la fois le « développement du réseau de tramways et de TCSP (1.3.1)» parmi lesquels tous les projets Séquano-Dionysiens (T1, Tzen 3, T8 Sud, Bus Bords de Marne et Aulnay-Sevran-Villepinte-Tremblay) mais aussi «l'amélioration de la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie (1.3.4)».

Cette prescription interroge à plusieurs titres.

D'abord sur le seuil proposé pour son application de 300 bus jour. Il semble peu adapté à la petite couronne et à la Seine-Saint-Denis en particulier qui compte de nombreuses lignes ayant une offre de service conséquente au regard du nombre d'usagers à transporter.

L'application locale de ce seuil conduirait à inclure dans cette prescription près de 50 % du linéaire de voirie départementale. Un seuil remonté à 500 bus/jour semblerait plus pertinent (environ 16% du linéaire de voirie départementale concerné)

#116 Avis de IDF Mobilités :

Cette prescription (mesure 1.3.4) vise à assurer voire à restaurer une vitesse commerciale des bus acceptable pour les voyageurs, sur des axes très empruntés par ces derniers. Les modalités de consultation d'Île-de-France Mobilités en cas de travaux sur un axe prioritaire bus en application de cette mesure seront définies dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités, en concertation avec les gestionnaires de voirie.

D'autre part si le Département partage l'intérêt d'IDFM, à veiller à la fluidité du réseau bus, il conviendrait de définir plus précisément la portée de cette prescription nouvelle (avis consultatif ou conforme ?) et son encadrement réglementaire.

#117 Avis de IDF Mobilités :

Cette prescription (mesure 1.3.4) vise à assurer voire à restaurer une vitesse commerciale des bus acceptable pour les voyageurs, sur des axes très empruntés par ces derniers. Les modalités de consultation d'Île-de-France Mobilités en cas de travaux sur un axe prioritaire bus en application de cette mesure seront définies dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités, en concertation avec les gestionnaires de voirie.

Par ailleurs, dans des ensembles urbains denses, le cumul d'objectifs de partage modal (VP, Bus, Vélo, Piéton), de rafraîchissement et de végétalisation de l'espace de public contraint fortement les projets. Ainsi la priorité au feu pour les bus n'est possible que si une voie leur est réservée en entrée de carrefour ce qui n'est que très rarement possible en zone urbaine dense.

Cette prescription pose également la question de la cohérence des dispositifs portés par IDFM et la Région, notamment sur la réalisation des pistes cyclables.

Cette situation entraîne donc parfois les gestionnaires à privilégier les 1ers plutôt que les seconds. C'est sur une situation de cet ordre que le PDMIDF pourrait jouer un rôle de mise en cohérence utile aux gestionnaires.

#118 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités traite de ces enjeux de partage de la voirie entre les modes de façon plus spécifique dans l'axe 8, et notamment dans l'action 8.1.

Plutôt qu'une prescription de portée générale peu définie, il pourrait être proposé que le Plan MOBIDF porte le co-financement des aménagements de voirie en faveur des bus dans un rayon de 2 kms autour des pôles, existants ou à venir.

L'action 1.3.7. Vise à « Préserver les centres opérationnels bus existants, achever leur transition énergétique et en créer de nouveaux ». Cette action aurait pu faire l'objet d'une prescription et IDFM aurait pu ainsi être bénéficiaire d'emplacements réservés et détenteur du droit de préemption afin de pouvoir créer de nouveaux Centres Opérationnels Bus (COB)

#119 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités finance d'ores et déjà des aménagements destinés à améliorer les conditions de circulation des bus (mesure 1.3.4).

Concernant les centres opérationnels bus (COB – mesure 1.3.7), Île-de-France Mobilités n'est titulaire d'aucun droit de préemption et ne peut donc imposer aux collectivités la création d'emplacements réservés à son bénéfice pour la création de nouveaux COB.

La sous-action « Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie » se place dans la continuité du « rapport Durovray ». Le territoire départemental est concerné par l'existence de certaines de ces lignes qu'il conviendra de renforcer et fiabiliser, mais aussi par l'arrivée de nouvelles lignes autour de certains futurs pôles-gares du GPE. Le Département souhaite attirer l'attention d'IDFM sur la situation de ces pôles qui sont aujourd'hui très avancés (ligne 16 notamment) et qui n'ont pas été dimensionnés pour accueillir une ligne Express. D'autre part des arrêts pourraient être effectués en Seine-Saint-Denis dès lors que l'offre régulière serait faible et ne pourrait être renforcée (en raison de la saturation des centre-bus par exemple).

#120 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités est attentive à ce que le développement des lignes de Cars Express ne se fasse pas au détriment de lignes urbaines existantes dans les pôles déjà fortement sollicités.

1.4.2.2. Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité.

Les vertus de la marche ne sont plus à démontrer. Sa promotion doit donc être valorisée et encouragée. Or les mesures contenues dans l'action 2.1 « Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne » sont conséquentes mais leur mise en œuvre est limitée. Ainsi :

La mesure 1 « Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI » demande de décrire des programmes pluriannuels comprenant des actions de requalification et d'aménagements de places ou d'aires piétonnes, d'élargissement de trottoirs ou de résorption de coupure urbaine mais n'offre pas de mesures d'accompagnement spécifiques (subventions).

• Dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), l'introduction de mesures obligatoires réglementaires, comme « l'interdiction de réaliser des voies sans issues piétonnes » sont à souligner mais elle doit se prolonger sur les coupures créées par les infrastructures, l'urbanisme privilégiant les grands îlots urbains et les voies en impasse doivent être évités ou limités. L'obligation de réaliser de la porosité urbaine dans les opérations d'aménagements et de programmation (OAP) devrait ainsi être mieux prise en compte car elle est une condition structurante des déplacements piétons.

#121 Avis de IDF Mobilités :

Les actions en faveur de la marche s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

Concernant la deuxième remarque sur les dispositions des PLU, cet enjeu est traité dans la mesure 2.1.3.

• La question de l'accessibilité aux transports en commun de surface, pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, n'est pas suffisamment soulignée. Le retour d'une subvention pour la mise en accessibilité des arrêts de bus, maillon principal de la chaîne de déplacement n'est pas présente dans les actions proposées dans cette mesure 1.

#122 Avis de IDF Mobilités :

L'accessibilité des transports collectifs est traitée dans l'action 3.1 du Plan des mobilités. Île-de-France Mobilités continue à subventionner la mise en accessibilité des arrêts de bus et ce, malgré l'arrivée à échéance théorique de la mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité (SD'AP) en 2022.

La mesure 2 « Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets d'aménagements » propose «de s'assurer que le projet ne dégrade pas les conditions de la mobilité piétonne voire qu'il les améliore ». Cette disposition est minimale : si les conditions de la mobilité piétonne sont souvent inadaptées à des déplacements piétons de qualité et pour tou(te)s, la seule assurance de «ne pas dégrader » est insuffisante au regard des enjeux de la mobilité piétonne, de la santé publique et du vieillissement de la population qui va caractériser notamment la Seine-Saint-Denis. Aussi, cette mesure devrait contenir des obligations d'amélioration de la mobilité piétonne, conditionnant les subventions présentes dans le dispositif, d'autant plus que les aménagements de voirie sont difficilement réversibles.

#123 Avis de IDF Mobilités :

Il appartient à la maîtrise d'ouvrage de garantir le respect de la réglementation en vigueur concernant les cheminements piétons, notamment en matière de largeur des trottoirs, de visibilité des passages piétons et d'accessibilité. Ces aspects étant déjà pris en compte de manière réglementaire, il n'est pas prévu d'intégrer une condition spécifique supplémentaire dans le dispositif de subvention propre de la Région.

En dernier lieu, la gouvernance prévue pour la réalisation effective de cet axe repose sur les Départements et les EPCI/Communes. La Région et l'État ne sont pas considérés compétents pour la marche. Pourtant possède des outils, notamment de financement, pour aider les collectivités à sa mise en œuvre. Si les mesures proposées répondent en partie aux enjeux, elles ne proposent pas d'aides financières et reposent sur les volontés locales.

La Région pourrait par exemple faciliter les espaces de coworking sur le département, permettant à nombre de salariés ou de micro-entrepreneurs de se rendre sur leurs sites délocalisés à pied.

#124 Avis de IDF Mobilités :

Les actions en faveur de la marche s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...). De plus, la Région dispose de dispositifs de soutien aux tiers-lieux.

En synthèse, le PDMIDF n'a pas de vision offensive pour encourager le développement de la marche alors que c'est un mode de déplacement inclusif et vertueux en termes d'impact environnemental. Le PDMIDF n'offre aucun outil financier permettant de réaliser les aménagements favorisant la marche, comme l'abaissement des trottoirs, l'installation d'assises ou de fontaines, la végétalisation de la voirie, etc.

#125 Avis de IDF Mobilités :

Les actions en faveur de la marche s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

1.4.2.3. Axe 10 : Améliorer la performance de l'armature logistique.

La préservation des Installations Terminales Embranchées (ITE) est également une mesure fondamentale. Le PDMIDF propose de préserver celles « présentant des perspectives de développement ». Or l'identification d'un potentiel de fret ferroviaire, qui parait aujourd'hui très incertain, peut évoluer à la faveur des évolutions réglementaires (ZFE-m) et des stratégies

publiques (Stratégie nationale du fret ferroviaire) et privées. Aussi, le P DMIDF aurait pu porter l'objectif de préserver l'ensemble des ITE existantes.

#126 Avis de IDF Mobilités :

Si l'objectif de préservation de l'ensemble des ITE constitue un idéal, le maintien d'infrastructures non utilisées représente cependant un coût que le gestionnaire d'infrastructures et les collectivités ne souhaitent pas porter s'il n'est pas avéré qu'un développement est possible à court ou moyen terme.

Le PDMIDF devrait être porteur de solutions Tram-fret, au moins en première couronne.

#127 Avis de IDF Mobilités :

Comme il est rappelé dans la mesure 10.2.4, la question de la mixité d'usage des tramways ou trains de voyageurs (trains régionaux, RER ou TGV) est régulièrement évoquée comme une innovation qui permettrait d'optimiser l'usage du réseau.

Néanmoins, les études et expérimentations réalisées au cours de la décennie passée sur le tram-fret en particulier ont montré une absence d'opportunité de développement de tels services.

Il est également précisé dans cette mesure que d'autres expérimentations pourraient toutefois être étudiées, à condition qu'il soit fait la démonstration de l'intérêt de chargeurs et de l'absence d'impacts négatifs sur les services voyageurs.

Il est nécessaire d'indiquer que certaines communes et EPT de Seine-Saint-Denis n'ont pas les moyens de saisir et numériser tous les arrêtés relatifs au transport de marchandises. Un soutien plus important de la Puissance Publique (Etat, Région ?) est attendu par les collectivités, que ce soit en termes de formations et ressources humaines pour numériser les arrêtés, ou en termes de moyens financiers afin de doter les collectivités de moyens pour numériser les arrêtés.

#128 Avis de IDF Mobilités :

La Région a financé le développement de l'outil numérique initial (Bac IDF), plateforme numérique qui a été repris par l'Etat dans le cadre de DIALOG pour un déploiement national. Toute sollicitation relative au soutien de sa mise en œuvre doit donc faire l'objet d'échanges directs avec l'Etat.

Sur l'accélération de la transition énergétique des véhicules de transport, le PDMIDF n'indique pas d'objectifs chiffrés d'accompagnement de la cyclo-logistique, ni les traductions réglementaires nécessaires, ni les moyens qui seront apportés par la Région pour favoriser cette cyclo-logistique au service des territoires et décarbonée.

#129 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 10.4.3 concernant la cyclologistique a volontairement mis l'accent sur les deux enjeux qui ressortent comme les leviers d'actions les plus efficaces à mettre en œuvre par les acteurs publics, pour cette filière encore naissante : la mise à disposition de foncier, primordiale pour le développement des activités de manutention associées, et l'exemplarité de la sphère publique pour donner une dynamique à la filière via les appels d'offres.

Par ailleurs, les mesures de développement du réseau cyclable (action 4.1) et de pacification de la voirie (action 8.2) contribuent directement à favoriser le développement de cette filière.

De même sur la question du renouvellement des flottes vers des énergies alternatives aux hydrocarbures, la mise en place d'un guichet unique présentant les aides existantes destinées aux professionnels, à l'exemple de ce qui a été fait par la MGP pour les particuliers, pourrait être portée par le PDMIDF.

#130 Avis de IDF Mobilités :

La notion de guichet unique n'a pas remporté d'adhésion lors de la concertation préalable pendant la phase d'élaboration du Plan des mobilités.

La mesure 11.4.1 a ainsi mis l'accent sur la nécessité d'une information la plus claire possible au sujet des différentes aides.

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

Il conviendrait de systématiser la prise en compte des enjeux sociaux dans les études d'impact. Nous rappelons ici que la Seine-Saint-Denis a plus de 700 000 habitants en Quartiers Prioritaires de la Ville.

#131 Avis de IDF Mobilités :

Cette proposition n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Le projet de PDMIDF cible trois publics dans son axe 12 : les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées en en perte d'autonomie et les personnes en insertion. Le Département propose d'élargir la vision des publics concernés par les enjeux de mobilité solidaire en y intégrant d'autres critères tels que le seuil de pauvreté, ou la situation familiale (cf. familles monoparentales). Il conviendrait également d'insister plus fortement sur la question du genre car les études montrent que les femmes et les hommes n'ont pas les mêmes freins à la mobilité.

#132 Avis de IDF Mobilités :

La définition des publics cibles fait partie des travaux à réaliser pour établir le cadre d'élaboration des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) visé à la mesure 12.2.1.

Ces données posent la question du périmètre à donner à la tarification sociale, il pourrait être envisagé de l'élargir aux ménages vivant sous le seuil de pauvreté. Une autre piste de travail consisterait à adapter la tarification en fonction du Quotient Familial comme le fait la Métropole de Nantes où les bénéficiaires, adultes et enfants, doivent appartenir à un foyer dont le quotient familial est inférieur ou égal à 900. La Métropole a fait le choix de ne pas stigmatiser les usagers bénéficiaires de tarifs sociaux en donnant à tout le monde le même titre de transport. Seul le prix acquitté au moment de l'achat est différent selon la situation sociale de l'usager.

A ce titre, les politiques publiques en matière de « Mobilités Solidaires » devraient figurer parmi les priorités de ce PDMIDF et des moyens dédiés devraient y être consacrés.

#133 Avis de IDF Mobilités :

Un axe complet du Plan des mobilités est consacré à la mobilité solidaire.

La mesure 12.1.1 a pour objectif le maintien d'une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité. L'Île-de-France dispose d'une gamme tarifaire très étoffée en matière sociale, avec une prise en charge allant de 50 % de réduction jusqu'à la gratuité totale, et ce pour un grand nombre de publics prioritaires. Les modalités d'attribution et de distribution de ces aides sont décidées par Île-de-France Mobilités mais les Départements et la Ville de Paris peuvent pour certains dispositifs décider des conditions d'éligibilité et des zonages de validité attribués, voire se sont engagés en faveur d'un remboursement partiel ou total des titres.

Le Département émet deux réserves importantes :

- D'une part sur le diagnostic établi par ce document qui ne permet pas de distinguer les besoins spécifiques des territoires,

#134 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités est un document d'échelle régionale. La mise en œuvre de nombreuses actions se décline à l'échelle locale, en prenant en compte des enjeux et spécificités du territoire. Les plans locaux de mobilité représentent pour cela une opportunité.

- D'autre part sur la stratégie et le plan d'actions proposés qui s'appuient largement sur les collectivités locales et ne permettent pas d'identifier suffisamment les ressources financières ni les débouchés opérationnels nécessaires à la mise en œuvre de ce Plan.

#135 Avis de IDF Mobilités :

Les financeurs possibles de chaque mesure sont indiqués dans chaque fiche action et les grands mécanismes de financement sont explicités au chapitre 5 sur la Mise en œuvre du Plan. Compte

tenu du champ très large couvert par le Plan des mobilités, il n’est pas possible de détailler chaque dispositif de financement dans ce cadre.

15. Conseil départemental du Val de Marne

Le Conseil départemental du Val de Marne **valide** les grandes orientations du plan des mobilités en Ile de France mais fait part des remarques suivantes :

1.5.1. Renforcer certaines mesures pour la performance et l'attractivité des transports collectifs.

1.5.1.1. Reprendre la démarche de contrat d'axes

Il conviendrait de tenir compte des enjeux de partage de la voirie et de cohabitation entre les modes, au profit des usages les plus durables (marche, vélo, bus).

Aussi, il est proposé de faire figurer à nouveau dans le PDMIF, la démarche collective des comités/contrats d'axes dont le succès avait été reconnu il y a quelques années. Cela permettrait également à IDFM en tant qu'AOM, d'être partie prenante dans la définition des programmes d'aménagements avec des financements spécifiques pour faciliter la mise en œuvre.

#136 Avis de IDF Mobilités :

La démarche de comités d'axe était une des mesures du premier Plan de déplacements urbains d'Île-de-France adopté en 2000 par l'Etat. L'objectif de cette démarche était louable : traiter l'intégralité du linéaire d'une ligne de bus pour en améliorer la vitesse commerciale. Cette mesure portait sur une sélection de lignes, dites lignes Mobilien.

L'évaluation du PDUIF de 2000 réalisée par Île-de-France Mobilités avec l'ensemble des partenaires concernés a conclu qu'en voulant traiter tout l'axe, les comités avaient débouché sur très peu de contrats d'axe, car il n'avait pas été possible de trouver des aménagements consensuels sur l'ensemble du linéaire. Le principe des comités d'axe n'a pas été poursuivi dans le PDUIF 2010-2020. Il n'y a pas de raison de le réintégrer dans le Plan des mobilités puisque ce dispositif n'a pas montré son efficacité.

1.5.1.2. Définir une stratégie foncière conforme aux objectifs du SDRIF-E pour garantir les performances d'exploitation et le développement du réseau bus

Le développement du réseau de surface et l'amélioration de ses performances sont fortement conditionnés à la création de nouveaux Centres opérationnels bus (COB) et à l'extension de ceux existants.

Dans le PDMIF, la recherche de nouveaux espaces est largement laissée à l'initiative des collectivités pour préserver le foncier nécessaire dans les documents d'urbanisme (PLU, PLUi).

Pour faire face à cet enjeu majeur, IDFM pourrait définir avec les collectivités une stratégie foncière spécifique et se doter des moyens financiers nécessaires pour acquérir ou prévoir la reconversion d'un foncier toujours plus rare. Une réflexion sur le portage foncier des espaces d'intermodalité aux abords des pôles pourrait également être engagée pour faciliter la réalisation de ces espaces multimodaux.

#137 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.3.7 du Plan des Mobilités. Toutefois, la stratégie foncière détaillée d'Île-de-France Mobilités n'a pas à être précisée dans le Plan des mobilités.

1.5.1.3. Mieux responsabiliser les gestionnaires d'infrastructures ferrées

Dans le cadre des contrats avec les opérateurs, il est proposé qu'IDFM renforce le contrôle de l'impact de l'entretien du réseau sur l'exploitation des voyageurs des lignes ferrées.

#138 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.2.1 du Plan des mobilités. Dans le cadre des contrats avec les opérateurs exploitant les lignes de mass transit, des diagnostics travaux sont réalisés par Île-de-France Mobilités afin d'évaluer la qualité du plan de transport mis en place lors de travaux impactant les circulations du réseau ferré francilien. Ces diagnostics se traduisent par une incitation financière sous la forme de bonus / malus dans la rémunération des exploitants.

1.5.2. Développer et sanctuariser la place du piéton avec des financements spécifiques.

La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens (41 %). Les mesures figurant dans le PDMIF sont le reflet des avancées des politiques locales en la matière : considérer la marche comme un mode à part entière, donner la priorité au piéton dans les politiques de mobilité, partager et pacifier la voirie piétonne).

Pour répondre aux enjeux environnementaux et de santé publique, des investissements nécessaires pour rendre les espaces piétons accessibles à tous, il serait indispensable que la Région et IDFM mettent en place des mesures de financement spécifiques pour les aménagements en faveur des piétons, à l'image de ce qui existe par exemple dans le cadre des politiques cyclables.

#139 Avis de IDF Mobilités :

Les actions en faveur de la marche s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

1.5.3. Maintenir collectivement les efforts pour le développement des déplacements à vélo.

Le Conseil départemental a approuvé à l'unanimité en décembre 2023 sa stratégie vélo, et démontre son engagement fort pour le développement et la promotion de l'usage du vélo, tant sur le volet infrastructures que sur le volet stationnement.

Les actions du PDMIF s'inscrivent dans cette politique en abordant toutes les dimensions essentielles à la promotion de l'usage du vélo (infrastructures, stationnement, services, etc.).

Le Département souhaite soutenir et accompagner la Région dans ses objectifs cyclables ambitieux, pour encourager activement la pratique du vélo.

#140 Avis de IDF Mobilités :

L'engagement du Conseil départemental du Val de Marne contribue à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

1.5.4. Une armature logistique francilienne à repenser en zone dense en s'appuyant sur une stratégie foncière et une gouvernance renforcée de la Région.

Le Département partage l'objectif du PDMIF de lutter contre l'étalement de la fonction logistique grâce à un maillage suffisant en espaces logistiques en zone dense. Cela doit en effet permettre la rationalisation des tournées de livraisons et la réduction du nombre de poids lourds.

Cependant, l'implantation de ces espaces est laissée à l'initiative des collectivités sans dispositif particulier pour être davantage prescriptive dans les documents de planification de type PLUi, par exemple dans la réservation d'espaces dédiés aux activités logistiques dans les nouveaux projets d'aménagement. Une stratégie foncière et un portage politique fort de la Région doivent être mis en place afin de favoriser le développement de modes alternatifs à la route : terminaux embranchés, fret fluvial, micro-plateformes avec développement de la cyclologistique.

#141 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.1.1 du Plan des mobilités dont l'objectif est de définir une armature logistique régionale qui puisse ensuite être traduite dans les documents d'urbanisme grâce à un portage régional.

Le SDRIF-E préserve les sites logistiques multimodaux existants ou à créer, ainsi que des sites d'activité d'intérêt régional.

La traduction territoriale relève de la compétence des collectivités infra au travers leurs documents d'urbanisme (PLUI, PLU...).

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique permet cependant de financer des infrastructures ferroviaires, espaces logistiques urbains, quais à usages partagés, et autres projets et équipements en faveur de la décarbonation et de la modernisation de la logistique.

Son dispositif « penser l'aménagement logistique du territoire » notamment, qui s'adresse aux opérateurs publics, permet de financer des équipements logistiques dans tout projet d'aménagement ou de réaménagement urbain, quelle que soit l'échelle de ce projet.

1.5.5. Agir fortement pour une mobilité plus durable pour tous.

La construction de nouvelles infrastructures doit chercher à minimiser les impacts environnementaux associés, en particulier l'artificialisation des sols, limiter la consommation d'espace, les effets de coupure, l'impact sur la ressource en eau, l'impact paysager…Les infrastructures existantes doivent être améliorées pour réduire les nuisances environnementales générées par leurs usages. L'entretien et la maintenance du réseau existant doivent permettre d'améliorer sa résilience aux aléas climatiques. Il est également recommandé que les gestionnaires d'infrastructures routières établissent et mettent en œuvre des plans d'adaptation au changement climatique, développent la végétalisation aux abords des voies, en particulier les alignements d'arbres…Mais il convient également de pouvoir préserver et protéger les alignements existants.

La préservation de la santé, la prise en compte des enjeux environnementaux dans l'ensemble des politiques de déplacements est aujourd'hui un enjeu majeur, auquel le Département est très attaché et engagé.

#142 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse. Cet enjeu est partagé dans l'ensemble du Plan des mobilités.

1.5.6. Une mise en œuvre du PDMIF qui doit s'accompagner d'une gouvernance renforcée et de modalités de financements mieux précisées.

Répondre aux besoins de mobilité des franciliens tout en préservant l'environnement, nécessite une action coordonnée de tous les acteurs et des moyens importants, dans un contexte de morcellement des compétences et de contraintes budgétaires. À l'échelle régionale, le PDMIF offre un cadre technique et politique pour organiser cette coordination et il prévoit bien une gouvernance générale (Comité de pilotage stratégique) pour suivre sa mise en œuvre.

À cet égard, le bilan du dernier PDUIF montrait que les actions majoritairement réalisées, étaient celles relevant d'objectifs concrets, avec une gouvernance et des financements bien identifiés, et des outils facilitant leur mise en œuvre.

Il est donc proposé que l'accompagnement de cette mise en œuvre soit renforcé :

- au niveau local, l'instauration d'instances spécifiques de suivi pourrait être proposée sous l'impulsion d'IDFM (comité de suivi de la mise en œuvre des PLM, suivi des délais…) ;

#143 Avis de IDF Mobilités :

Les dispositifs de suivi de la mise en œuvre des PLM relèvent de la compétence des EPCI. Île-de-France Mobilités est fortement impliquée dans l'accompagnement de l'élaboration des PLM et dans les dispositifs de suivi de leur mise en œuvre.

Par ailleurs, le Plan des mobilités prévoit une gouvernance à l'échelle régionale pour piloter la mise en œuvre du Plan.

- un réseau d'experts pour épauler les collectivités dans la mise en œuvre du plan pourrait être constitué (CEREMA, associations…). Ces experts permettraient aux collectivités de bénéficier de conseils spécialisés, d'un soutien technique et d'une expertise sectorielle ;

#144 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités accompagne méthodologiquement et techniquement l'élaboration des PLM de bout en bout. Des réflexions sont engagées concernant les dispositifs d'accompagnement des PLM et seront déployés dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités.

- au-delà des prescriptions énoncées dans le PDMIF, il conviendrait de définir les moyens pouvant être déployés pour réaliser les différentes actions et de préciser leur portée (incitatives, prescriptives…), ainsi que leurs modalités de financement, levier nécessaire à leur réalisation, notamment dans un contexte de contraintes budgétaires fortes auxquelles font face les collectivités.

#145 Avis de IDF Mobilités :

Un dispositif d'accompagnement à la mise en œuvre du Plan des mobilités sera déployé par Île-de-France Mobilités dans le cadre de son rôle d'animation du Plan.

Avis sur les fiches-actions du PDMIF

En complément de l'avis figurant dans le rapport au Conseil départemental, cette annexe formule les remarques détaillées sur certaines actions figurant dans le PDMIF.

1.5.7. AXE 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs.

1.5.7.1. Action 1.1 – Développer le réseau de Mass Transit et en conforter la fiabilité et la résilience.

1.5.7.1.1. Mesure 1.1.8 - Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés :

La fiche doit faire référence à la MGP qui est compétente sur son périmètre sur la question de réduction du bruit.

#146 Avis de IDF Mobilités :

La Métropole sera ajoutée parmi les responsables de la mise en œuvre de la mesure 1.1.8.

1.5.7.2. Action 1.2 - Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit.

1.5.7.2.1. Mesure 1.2.1 - Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs :

Dans le cadre des contrats avec les opérateurs, il conviendrait de pouvoir renforcer le contrôle et l'impact de l'entretien du réseau sur l'exploitation des voyageurs des lignes.

#147 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.2.1 du Plan des mobilités. Dans le cadre des contrats avec les opérateurs exploitant les lignes de mass transit, des diagnostics travaux sont réalisés par Île-de-France Mobilités afin d'évaluer la qualité du plan de transport mis en place lors de travaux impactant les circulations du réseau ferré francilien. Ces diagnostics se traduisent par une incitation financière sous la forme de bonus / malus dans la rémunération des exploitants.

1.5.7.3. Action 1.3 – Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance.

1.5.7.3.1. Mesure 1.3.2 - Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux :

Conditionner les développements d'offre à l'amélioration de la circulation des bus peut, dans certains contextes locaux, être contradictoire avec l'évolution du partage de la voirie en faveur des piétons ou des cyclistes par exemple.

#148 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'axe 8 du Plan des mobilités, relatif au partage de la voirie en milieu urbain, qui vise à donner des outils pour assurer la cohabitation entre les modes sans dégrader les conditions de circulation pour l'un ou l'autre des modes collectifs ou actifs.

1.5.7.3.2. Mesure 1.3.3 – Maintenir et, si possible, améliorer la performance des lignes de transports collectifs de surface en site propre :

Pour renforcer les moyens de contrôle et de sanction des comportements gênants la circulation des bus, le déploiement de la vidéoverbalisation statique ou embarquée serait un atout majeur.

#149 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.3.4 du Plan des mobilités qui prévoit que le recours à la vidéo-verbalisation soit envisagé par les communes lorsqu'il est techniquement possible.

1.5.7.3.3. Mesure 1.3.7 – Préserver les centres opérationnels bus (COB) existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux :

IDFM pourrait définir avec les collectivités une stratégie foncière spécifique et se doter des moyens financiers nécessaires pour acquérir un foncier toujours plus rare.

#150 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.3.7 du Plan des Mobilités. Toutefois, la stratégie foncière détaillée d'Île-de-France Mobilités n'a pas à être précisée dans le Plan des mobilités.

1.5.7.4. Action 1.4 – Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie.

1.5.7.4.1. Mesure 1.4.2 - Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant :

Dans le cadre du schéma directeur des lignes express, il serait pertinent qu'IDFM se saisisse du sujet de l'arrivée de ces lignes au sein des écostations bus pour répondre aux enjeux de capacité (postes à quai).

Outre le développement de liaisons radiales, il pourrait être intéressant de développer des liaisons banlieue-banlieue, en complément du GPE.

Dans le cadre du schéma directeur des voies réservées qui bénéficieraient aussi à ces lignes de cars, la DIRIF pourrait être citée comme gestionnaires d'infrastructures pour la mise en œuvre de cette action qui concerne aussi le réseau autoroutier.

#151 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités est attentive à ce que le développement des lignes de Cars Express ne se fasse pas au détriment de lignes urbaines existantes, y compris dans les pôles déjà fortement sollicités. La capacité d'accueil dans les gares routières est d'ailleurs une condition à la création d'une nouvelle ligne Express. Des adaptations d'offre locale pourront toutefois être envisagées afin d'optimiser l'espace dans les gares routières.

L'enjeu des liaisons bus banlieue-banlieue est traité par l'action 1.4 concernant les Cars Express.

L'enjeu des voies réservées est traité dans l'action 7.3 du Plan des mobilités dans laquelle la DiRIF est citée comme responsable de la mise en œuvre et financeur, aux côtés de la Région et des autres gestionnaires de voirie.

1.5.7.5. Action 1.5 – Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses.

1.5.7.5.1. Mesure 1.5.3 – Renforcer et développer les offres de bus de soirée depuis certaines gares de grande couronne :

Intégrer dans cette mesure les zones moins denses de la petite couronne pour lesquelles le Val-de-Marne est concerné (plateau Briard). L'offre de service de soirée doit permettre d'assurer une correspondance sur les derniers départs.

#152 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services d'Île-de-France Mobilités.

1.5.8. AXE 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité.

1.5.8.1. Action 2.1 – Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne.

1.5.8.1.1. Mesure 2.1.1 – Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI :

Nous proposons que la largeur de trottoir de 1,80 m devienne la norme (au lieu des 1,40 m actuels) dans les secteurs à forte densité piétonne, notamment lorsqu'il s'agit d'autoriser des occupations du domaine public qui limitent le passage des piétons.

Nous proposons d'ajouter un point concernant les espaces de repos dans les aménagements (tous les 50 mètres), pour adapter l'aménagement aux séniors dans un contexte de vieillissement de la population et de sociabilisation.

#153 Avis de IDF Mobilités :

Les normes en ce domaine ne sont pas du ressort du Plan des mobilités.

Il appartient aux gestionnaires de voirie et aux maîtres d'ouvrages d'intégrer ces caractéristiques dans leurs projets.

1.5.8.1.2. Mesure 2.1.2 – Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement :

Des mesures sont à proposer pour sanctuariser et désencombrer l'usage du trottoir pour les piétons (pas de pistes cyclables sur trottoir si possible, renforcement du contrôle et des sanctions pour le respect du trottoir par les autres usagers…).

Nous demandons la mise en place de financements spécifiques pour les aménagements en faveur des piétons, à l'image de ce qui existe pour des politiques cyclables.

#154 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la marchabilité de l'espace public est traité dans l'action 2.1 et dans l'axe 8 du Plan des mobilités.

Une telle aide n'est pas prévue à ce jour. Néanmoins, il existe des possibilités d'améliorer les cheminements piétons à l'occasion d'interventions qui peuvent bénéficier de subventions (itinéraires cyclables, zones 30, aménagements de sécurité routière, accessibilité des arrêts de bus, TCSP...).

1.5.8.1.3. Mesure 2.1.3 – Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier :

Il est évoqué une « maille courte » de la trame viaire et des perméabilités urbaines. Il pourrait être fait des recommandations sur la taille de la maille souhaitable et/ou renvoyer au guide piétons de l'ADEME.

#155 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités est un document d'échelle régionale et ne constitue pas un guide technique. Les ressources techniques utiles à sa mise en œuvre pourront être précisées dans les guides qui seront rédigés ultérieurement ou sur le site internet du Plan.

1.5.9. AXE 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements.

1.5.9.1. Action 3.2 - Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération :

Les mesures 3.2 sont déjà des obligations réglementaires qui ont des difficultés à être mises en œuvre. Il faudrait définir des mesures incitatives par des financements complémentaires à ceux propres des gestionnaires de voirie.

#156 Avis de IDF Mobilités :

La mise en accessibilité de la voirie est une obligation fixée par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. Les actions en faveur de l'accessibilité de la voirie s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

1.5.9.1.1. Mesure 3.2.3 – Réaliser les diagnostics de l'état d'accessibilité de la voirie autour des gares et des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître :

Sur la mise en œuvre de la loi LOM et l'obligation de constituer une base de données accessibilité, le Département souhaite que soit identifié un facilitateur et un ensemblier qui pourrait être IDFM, pour le recueil des données, leur intégration dans un calculateur d'itinéraire, et pour l'accompagnement technique auprès des collectivités.

#157 Avis de IDF Mobilités :

Un tel accompagnement n'est pas identifié à ce jour.

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

- P.199, il serait utile d'ajouter le nombre de kilomètre d'aménagements cyclables par habitant, en complément du graphique « typologie du réseau cyclable permanent » ;

#158 Avis de IDF Mobilités :

Le calcul de cet indicateur pourra être discuté lors de la définition du dispositif de suivi/évaluation du Plan des mobilités.

- P.200, si les données de l'automne 2021 indiquent que le vélo concerne surtout les hommes et les cadres ou les scolaires, il serait utile de mettre en avant les développements de la pratique chez les femmes, les familles et les personnes précaires qui sont davantage concernées par la présence de bons aménagements cyclables ;

#159 Avis de IDF Mobilités :

Les données exposées en page 200 constituent un état des lieux. Le Plan des mobilités vise bien à développer l'usage du vélo pour toutes les catégories de Franciliens.

- Il serait également intéressant de fournir des chiffres avant/après Covid, ainsi que des chiffres plus récents (2023) ;

#160 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas possible d'ajouter d'autres données sur les usagers du vélo à ce jour. Cette question sera traitée dans le cadre du dispositif de suivi-évaluation du Plan des mobilités.

- L'argument « Toutefois, la croissance de l'usage du vélo semble avoir atteint un palier et il reste encore ciblé et influencé par la météo » doit être supprimé car le palier n'existe pas au vu de la croissance vélo annuel et des derniers chiffres des compteurs urbains. De plus, la météo semble avoir un impact de moins en moins important sur la pratique du vélo en particulier avec l'essor du « vélotaf » qui pourrait être cité.

#161 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas possible d'ajouter d'autres données sur les usagers du vélo à ce jour. Cette question sera traitée dans le cadre du dispositif de suivi-évaluation du Plan des mobilités.

1.5.10.1. Action 4.1 - Développer les infrastructures cyclables :

- Parmi les objectifs, il est important d'ajouter les écoles primaires et maternelles dans la liste des établissements scolaires, car ce sont des lieux où la sécurisation des axes cyclables permet de développer la pratique chez les familles et les jeunes enfants ;

#162 Avis de IDF Mobilités :

L'action 4.1 constitue une recommandation. Etendre son objectif aux écoles primaires et maternelles reviendrait à étendre cette mesure à la quasi-totalité de la voirie. Les collectivités qui le souhaitent peuvent bien entendu rendre cyclable la voirie à proximité de ces établissements.

- Afin de ne pas opposer les modes entre eux, la phrase « Ils ne doivent pas se faire au détriment des espaces dévolus aux piétons ni des bus. » pourrait être modifiée en « Leur mise en place doit être réfléchie pour apporter un confort optimal aux cyclistes tout en maintenant un espace confortable pour les piétons (qui restent prioritaires) et les bus. »

#163 Avis de IDF Mobilités :

La formulation de la version arrêtée du Plan des mobilités correspond aux principes de partage de la voirie inclus dans le plan. La marche et les bus sont en effet les modes les plus accessibles.

1.5.11. AXE 5 : Développer les usages partagés de la voiture.

1.5.11.1. Action 5.2 – Renforcer les dispositifs d'autopartage.

1.5.11.1.1. Mesure 5.2.2 – Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires :

L'étude pour la mise en place d'une redevance "unique" à l'échelle du territoire de la MGP doit associer les départements concernés en tant que gestionnaires de voirie et donc habilités à délivrer des AOT selon leur modalité propre.

#164 Avis de IDF Mobilités :

L'étude pour la mise en place d'une redevance unique à l'échelle métropolitaine est pilotée par la Métropole du Grand Paris. Les acteurs compétents seront sollicités au cours de la démarche, dont la mise en œuvre reste de leur ressort.

1.5.11.1.2. Mesure 5.2.3 – Donner plus de visibilité et de lisibilité à l'autopartage :

En tant que gestionnaire de voirie, le déploiement de la signalétique sera soumis à l'avis et l'autorisation des départements sur routes départementales.

#165 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

1.5.12. AXE 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité.

1.5.12.1. Action 6.1 – Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée.

1.5.12.1.1. Mesure 6.1.2 – Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité :

La SGP devrait figurer comme partenaire et financeur des pôle du GPE comme c'est le cas actuellement.

#166 Avis de IDF Mobilités :

La Société des Grands Projets sera ajoutée comme responsable et financeur de la réalisation des gares nouvelles du Grand Paris Express (GPE) dans la mesure 6.1.2 du Plan des mobilités.

1.5.12.1.2. Mesure 6.1.4 – Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement :

En lien avec la mesure 4.2.2, il faudrait évoquer l'enjeu de gestion et d'entretien notamment pour le stationnement libre-accès.

#167 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités dans le Schéma directeur du stationnement vélo en gare et dans le Guide d'aménagement des pôles multimodaux d'Île-de-France Mobilités.

1.5.12.1.3. Mesure 6.1.2, 6.1.3 et 6.1.5 – Développer la capacité du réseau de parkings relais Ile-de-France mobilités et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle :

Il serait utile d'identifier les leviers financiers permettant une maîtrise foncière cohérente avec des objectifs d'aménagements ambitieux.

#168 Avis de IDF Mobilités :

Les leviers financiers mobilisables dans le cadre de démarches de pôles sont identifiés dans le Guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux d'Île-de-France Mobilités.

1.5.13. AXE 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable.

1.5.13.1. Action 7.5 - Améliorer la performance environnementale du réseau routier.

1.5.13.1.1. Mesure 7.5.2 - Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques :

Parmi les responsables de la mise en œuvre devraient figurer les communes et EPCI en tant que gestionnaires de voirie.

#169 Avis de IDF Mobilités :

Les communes et EPCI seront ajoutés parmi les responsables de la mise en œuvre et les financeurs de la mesure 7.5.2 du Plan des mobilités.

1.5.14. AXE 8 : Mieux partager la voirie urbaine.

1.5.14.1. Action 8.1 - Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain.

1.5.14.1.1. Mesure 8.1.2 – Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires :

La hiérarchie des modes pour le partage de la voirie se fait en donnant la priorité aux plus vulnérables : si le piéton est bien cité en 1er dans la hiérarchie (p275/276) il serait préférable que les vélos apparaissent ensuite avant les TC.

Il pourrait être fait référence au guide piéton de l'ADEME et aux fiches du CEREMA.

#170 Avis de IDF Mobilités :

Le mode bus est prioritaire sur le mode vélo dans le Plan des mobilités car il s'agit du seul mode universel.

Afin ne pas allonger le document et de ne pas en rendre la rédaction obsolète au cours de la période de mise en œuvre, il a été retenu de limiter les références aux guides techniques existants. En revanche, dans le cadre de l'accompagnement à la mise en œuvre du Plan et de l'animation, des fiches ou guides techniques pourront faire référence aux documents utiles aux collectivités.

1.5.14.2. Action 8.2 - Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines.

1.5.14.2.1. Mesure 8.2.3 – Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles :

Pour le Val-de-Marne, 3 coupures identifiées sont à réintégrer sur la carte et dans le tableau :

- Connexion Bercy-Charenton,
- Passage sous le RER A de Joinville-le-Pont,
- Pont de Créteil ;

2 coupures doivent être retirées de la liste :

- N °68 – traversée de Seine au pont SNCF à Choisy (traitée grâce à l'encorbellement piéton/vélo),
- N° 73 – passerelle au-dessus des voies ferrées – Créteil Pompadour qui semble en doublon avec la coupure n° 32.

#171 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

1.5.15. Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

1.5.15.1. Action 10.3 – Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines.

1.5.15.1.1. Mesure 10.3.4 – Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services :

Les départements sont identifiés à la fois comme responsables de la mise en œuvre et financeurs de cette action qui consiste à aménager des espaces de stationnement à destination des poids-lourds. Cette action concerne peut-être davantage les départements de grande couronne que ceux de proche couronne, où les voiries départementales n'ont pas vocation à accueillir ce type d'espaces.

#172 Avis de IDF Mobilités :

La formulation doit rester générale en raison de la diversité des territoires dans les départements de petite couronne, néanmoins il est vrai que la mesure 10.3.4 trouve une mise en œuvre plus naturelle en grande couronne.

1.5.15.1.2. Mesure 10.3.5 – Accompagner la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés :

Il serait intéressant que les départements soient associés au suivi de cette mesure en tant que gestionnaire de voirie.

#173 Avis de IDF Mobilités :

Les Départements seront ajoutés dans les responsables de la mise en œuvre de la mesure 10.3.5 du Plan des mobilités.

1.5.16. AXE 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules.

1.5.16.1. Action 11.1 – Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

1.5.16.1.1. Mesure 11.1.1 - Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public :

Le déploiement de bornes sur voies départementales vient parfois en conflit avec d'autres politiques et usages : plantation, cheminement piétons. Nous préconisons le déploiement dans des espaces privés type station-service, parking…

#174 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif de développement des bornes de recharge électriques inscrit au Plan des mobilités concerne l'ensemble des points de charge d'accès public, y compris ceux sous maîtrise d'ouvrage et/ou sur domaine privés.

La recharge d'accès public, au-delà des bornes installées sur la voirie, concerne donc aussi, par exemple, les bornes installées dans les parkings en ouvrage ou non, qu'ils soient publics ou privés, ou dans des stations multi-énergies.

Il est rappelé en introduction de l'action 11.1 qu'il est d'intérêt général que la recharge privée se développe afin de ne pas faire porter une part trop importante de ce besoin à l'espace public.

1.5.16.2. Action 11.4 – Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules.

1.5.16.2.1. Mesure 11.4.2 – Achever la transition énergétique du parc de bus et cars publics :

Une clarification semble nécessaire entre la définition du véhicule propre pour IDFM et celle de l'Union européenne qui par exemple interdit le biogaz à l'horizon 2035.

#175 Avis de IDF Mobilités :

La terminologie "véhicules propres" concerne dans le Plan des mobilités les véhicules les moins émissifs à date : électriques, au biométhane (bio-GNV) et hydrogène.

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

1.5.17.1. Action 13.1 – Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et *nationaux.*

1.5.17.1.1. Mesure 13.1.2 – Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés :

Il conviendrait d'intégrer le sujet des cars en service librement organisé (SLO) à la réflexion sur les futures éco stations bus (nombre de postes à quai, équipement de confort dans les ESB…) et en réflexion connexe aux cars express.

#176 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de l'accueil des cars en services librement organisés sur le territoire est traité dans la mesure 13.1.2 du Plan des mobilités. Des échanges sont en cours entre les différents acteurs impliqués (Autorité de régulation des transports, Île-de-France Mobilités, Métropole du Grand Paris, collectivités, Etat) afin d'affiner la gouvernance et de travailler à trouver des solutions pour l'accueil des cars en lien avec le devenir de la gare routière de Bercy.

1.5.17.2. Action 13.2 – Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables.

1.5.17.2.1. Mesure 13.2.1 – Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens :

Ajouter les collectivités locales dans les responsables de la mise en œuvre du jalonnement.

#177 Avis de IDF Mobilités :

Les collectivités locales seront ajoutées dans les responsables de la mise en œuvre de la mesure 13.2.1 du Plan des mobilités.

1.5.17.2.2. Mesure 13.2.4 – Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques :

Il pourrait être ajouter un point sur la pratique de la marche pour les déplacements touristiques : sentier thématique de randonnée à développer en milieu urbain (lien vers FFR et comités départementaux du tourisme).

#178 Avis de IDF Mobilités :

La marche comme pratique de loisir n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

1.5.1.18 AXE 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements.

1.5.18.1. Action 14.1 – Sensibiliser les franciliens à des pratiques de mobilité plus durables.

1.5.18.1.1. Mesure 14.1.1 – Renforcer la communication et les actions de sensibilisation :

Il y aurait lieu d'associer l'État à cette mesure, pour mener des campagnes de communication et de sensibilisation, pour le respect du code de la route par tous les modes, y compris les cyclistes, et pour promouvoir la marche dans un contexte de vieillissement de la population et de sédentarisation…

#179 Avis de IDF Mobilités :

L'Etat ne mène pas d'action de sensibilisation directement au niveau local, excepté en matière de sécurité routière.

1.5.1.18.2. Action 14.2 – Développer l'écomobilité scolaire.

L'objectif pourrait être plus ambitieux, par exemple « 100 % des établissements scolaires aux abords pacifiés, qualitatifs et accueillants et équipés de stationnement vélo pour les élèves ».

#180 Avis de IDF Mobilités :

La diversité des configurations de voirie aux abords des établissements scolaires rend difficile l'inscription d'un tel objectif au niveau régional. Néanmoins, l'action 14.2 du Plan des mobilités, et en particulier la mesure 14.2.2 vise à agir en ce sens.

1.5.1.18.3. Volet financier

Comme pour le précédent document (PDUIF), il serait utile de faire figurer un tableau de financement des différentes actions et projets.

#181 Avis de IDF Mobilités :

Le financement du Plan est traité sous format rédigé mais les informations contenues sont du même niveau que celle exposées dans le tableau du PDUIF.

16. Conseil départemental du Val d'Oise

Le Conseil départemental du Val d'Oise rend un avis **favorable** sous réserve des remarques et demandes suivantes :

1.6.1. Le Conseil départemental du Val d'Oise demande

Que les projets de ligne 19 du métro (entre Nanterre-La Défense et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle), d'extensions du Tramway T11l (vers Sartrouville et Noisy) et d'extension du Tramway T13 (vers Cergy-Pontoise), soient clairement identifiés dans le PDMIF comme des projets à initier d'ici 2030 ;

#182 Avis de IDF Mobilités :

La ligne 19, le prolongement du T11 et le prolongement du T13 sont des projets inscrits au SDRIF-E, mais leur mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030 car ils doivent faire l'objet d'études. A ce titre, ils ne sont pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Une clarification des modalités de consultation d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) sur l'aménagement des axes bus structurants en insistant sur la nécessité que cette consultation n'impacte pas significativement la durée des projets ;

#183 Avis de IDF Mobilités :

Les modalités de consultation d'Île-de-France Mobilités en cas de travaux sur un axe prioritaire bus en application de la mesure 1.3.4 seront définies dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités, en concertation avec les gestionnaires de voirie. Île-de-France Mobilités est consciente de la nécessité que cette consultation n'impacte pas significativement la durée des projets.

La réalisation systématique de mesures de protection contre le bruit sur l'ensemble des linéaires valdoisiens concernés par l'augmentation du trafic de fret ferroviaire ;

#184 Avis de IDF Mobilités :

En complément des travaux qui doivent se poursuivre par la mise en œuvre des PPBE établis, l'élaboration de ceux restant à établir et la révision de ceux arrivant à échéance, des secteurs prioritaires de bruit ferroviaire ont été identifiés par la Région dans le cadre de son Plan anti-bruit afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité (mesure 1.1.8). Des études d'identification des points noirs de bruit ferroviaire doivent désormais être réalisées et des mesures de résorption adaptées doivent être mises en place pour chacun de ces secteurs prioritaires.

Une clarification des modalités de réalisation des Plans d'Actions communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) pour lesquels les Départements sont identifiés comme chef de file ;

#185 Avis de IDF Mobilités :

L'élaboration de Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) a été rendue obligatoire par la Loi d'orientation des mobilités pour Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, les Départements et la Ville de Paris. L'échelon des départements est apparu le plus pertinent pour piloter l'élaboration de ces plans, en raison de leur compétence sociale.

Comme le prévoit la mesure 12.2.1, le cadre d'élaboration des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) sera construit au niveau régional par Île-de-France Mobilités, la Région, les Départements et la Ville de Paris, en associant et/ou consultant les services de l'État, France Travail, ainsi que les organismes publics, privés et associatifs intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Un chiffrage des coûts financiers des mesures du Plan permettant d'évaluer l'effort attendu

de la part du Département ;

#186 Avis de IDF Mobilités :

Le chapitre Mise en œuvre présente les principaux éléments de coûts des actions dont les contours sont définis et qui font l'objet d'investissements importants (transports collectifs, voirie, infrastructures de transport de marchandises), ainsi que les principaux mécanismes de financement. La multiplicité des maîtres d'ouvrage et des financeurs, ainsi que la nature des actions dont la mise en œuvre repose sur l'initiative propre des maîtres d'ouvrage, rend difficile une estimation des coûts pour les différents acteurs. Néanmoins, un certain nombre d'actions n'appellent pas nécessairement de financements supplémentaires, mais une réorientation de financements existants.

1.6.2. Le Conseil départemental du Val d'Oise réaffirme

L'opposition du Département au développement des circulations nocturnes de fret ferroviaire sur l'axe Serqueux-Gisors - Ile-de-France ;

#187 Avis de IDF Mobilités :

Les travaux d'électrification de la ligne Serqueux / Gisors pour développer les capacités et ainsi favoriser le transport ferroviaire entre les ports du Havre et de Rouen et l'Île-de-France se sont achevés en 2021.

La question des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est traitée dans la mesure 1.1.8, qui s'applique au transport de voyageurs mais aussi au fret ferroviaire. Elle est également traitée de façon plus spécifique pour le fret dans la mesure 10.2.5.

1.6.3. Le Conseil départemental du Val d'Oise regrette

Que le Plan des Mobilités en Ile-de-France impose des prescriptions strictes en matière de stationnement, en particulier celles qui plafonnent les places de stationnement automobile et imposent des normes minimales pour le stationnement vélo, sans tenir compte suffisamment des spécificités territoriales du Val d'Oise ;

#188 Avis de IDF Mobilités :

Les prescriptions du Plan des mobilités concernant les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux et les normes de stationnement vélo dans les PLU(i), et sur les ratios de places de stationnement vélo sur voirie existaient déjà dans le PDUIF : le Plan des mobilités les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant. La formulation des prescriptions et le zonage d'application défini tiennent compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

Concernant la prescription en matière de stationnement vélo sur voirie, la demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

1.6.4. Le Conseil départemental du Val d'Oise rappelle

L'importance de l'intermodalité autour des futures gares du Grand Paris et la nécessité d'interconnexions de qualité avec les lignes de RER et de Transilien, en particulier à Saint-Denis Pleyel et à la Défense ;

#189 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les mesures 1.1.1 et 6.1.1 (interconnexions ferroviaires notamment) et dans la mesure 6.1.2 (et suivantes) (intermodalité autour des gares).

Que le dynamisme démographique et économique du Val d'Oise et son important développement urbain sont incompatibles avec une évolution de l'offre bus à moyens constants, et que des développements d'offre devront être réalisés pour répondre aux besoins de la population ;

#190 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2). Il est précisé que l'offre bus fait l'objet d'adaptations en continu, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires (évolution urbaine ou de l'offre de transport structurante par exemple), ou en cas de décalage avéré entre l'offre actuelle et les besoins d'un territoire. Il est effectivement également précisé que ces évolutions de l'offre bus doivent se faire le plus possible à coût constant, par la réaffectation d'offre et par l'action sur la régularité des bus pour améliorer la performance d'exploitation.

L'engagement du Département pour le développement de la mobilité à vélo dans le cadre de son Plan Vélo départemental qui contribue aux objectifs poursuivis par le PDMIF ;

#191 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse. L'engagement du Département contribue à la mise en œuvre de l'axe 4 du Plan des mobilités, notamment sur le développement des infrastructures cyclables.

2.) AVIS DES ETABLISSEMENTS PUBLICS TERRITORIAUX (EPT)

21. Avis des EPT des Hauts de Seine

2.1.1. Avis de l'établissement public territorial Grand Paris Seine Ouest

L'EPT Grand Paris Seine Ouest émet un **avis favorable** assorti de deux réserves, de quatre observations et d'un vœu.

2.1.1.1. Réserves :de l'EPT GPSO

2.1.1.1.1. Réserve 01 :

La prescription figurant à l'Action 4.2.3 « *Développer le stationnement vélo sur voirie* » est trop ambitieuse et irréaliste dans son application et son évaluation.

Il est demandé de :

- réduire de façon très importante l'objectif de ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes sur voirie et ajouter une mention précisant que ces objectifs pourront être adaptés en fonction des besoins constatés ;

#192 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

- ajouter une mention précisant que le ratio de 1 place « *LOM* » sur 2 à aménager en stationnement vélo sera à apprécier en fonction des aménagements déjà réalisés et des besoins réellement constatés.

#193 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

2.1.1.1.2. Réserve 02 :

La prescription figurant à l'Action 4.2.4 « *Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant* » donne des normes minimales trop élevées pour les immeubles de bureaux. Il est demandé de réduire de façon significative cet objectif et de ne pas dépasser 1 place pour 100m2.

#194 Avis de IDF Mobilités :

Considérant l'objectif de triplement de la part modale du vélo d'ici à 2030 porté par le Plan des mobilités, lié notamment à l'essor de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, des normes plus exigeantes que la réglementation nationale ont été fixées pour les bureaux, en distinguant le niveau d'exigence selon les zones et la proximité du cœur de métropole. En effet, le seuil de 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment (arrêté du 30 juin 2022) correspond à une place pour six salariés, là où le Plan des mobilités vise une place pour quatre à cinq salariés. Les normes ont donc été renforcées par rapport au PDUIF dans la zone centrale afin de tenir compte de la plus forte densité d'emplois pour une même surface de plancher en cœur de métropole.

2.1.1.2. Observations de l'EPT GPSO

2.1.1.2.1. Observation 01 :

Dans le cadre de l'action action 1.3.4 « développer les réseaux de surface et en améliorer la performance », GPSO est favorable à cette ambition de résorption des points durs sur les axes les plus fréquentés par les bus. Les solutions de résorption des points durs de circulation pour les bus

sur les axes structurants devront être adaptées aux enjeux locaux propres à chaque projet d'aménagement.

GPSO tient à souligner l'importance d'améliorer en particulier la performance de la ligne de bus 171 forte de plus de 300 passages par jour. Aussi, dans le cadre du réaménagement de la Voie Royale (RD910), GPSO et les villes confirment être favorables à des aménagements et des systèmes de priorité aux carrefours pour les bus. Concernant le développement du réseau de surface, nous rappelons les renforcements de l'offre bus sollicités sur le territoire de GPSO pour encourager l'usage des transports en commun, en particulier les lignes 171,289,42,43, 39, 59, mais aussi, l'intégration de nouvelles dessertes par la création d'un arrêt supplémentaire sur la ligne 291 au niveau des Bruyères à Sèvres. Il s'agit également de renforcer l'offre de bus en deuxième partie de soirée et le weekend et d'améliorer l'information dynamique pour les voyageurs aux arrêts de bus.

#195 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la mesure 1.3.4, cette prescription vise à assurer voire à restaurer une vitesse commerciale des bus acceptable pour les voyageurs, sur des axes très empruntés par ces derniers. Les modalités de consultation d'Île-de-France Mobilités en cas de travaux sur un axe prioritaire bus en application de cette mesure seront définies dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités, en concertation avec les gestionnaires de voirie.

Concernant le développement du réseau de surface, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

2.1.1.2.2. Observation 02 :

Dans le cadre de l'action 1.3.7 « Préserver les centres opérationnels bus existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux », GPSO confirme attendre d'Ile-de-France Mobilités que des solutions soient trouvées pour agrandir ou créer de nouveaux centres opérationnels sur le territoire ou à proximité, condition indispensable à l'amélioration de l'offre bus sur le territoire.

#196 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.3.7 précise que l'implantation ou l'agrandissement de centres opérationnels bus (COB), qui constitue souvent une condition préalable à l'amélioration de l'offre bus, requiert la libération de foncier. Il revient aux collectivités locales, communes et/ou EPCI, de saisir les opportunités de libération de foncier afin d'y permettre l'implantation de COB. Les collectivités locales sont effectivement invitées à se rapprocher d'Île-de-France Mobilités afin d'identifier des terrains potentiels pour accueillir des COB, et d'en mesurer leurs besoins en capacité.

2.1.1.2.3. Observation 03 :

Intégrer au PDMIF le besoin de renforcer la formation des cyclistes déjà pratiquants ou néo-cyclistes pour améliorer leur sécurité dans les déplacements à vélo et limiter les conflits d'usage.

#197 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les actions 4.3, 14.1, 14.2 et 14.3 du Plan des mobilités.

2.1.1.2.4. Observation 04 :

Concernant l'autopartage, le PDMIF devra proposer un encadrement aux dispositifs d'autopartage pour faciliter et organiser leur développement. GPSO est a priori favorable à une harmonisation et simplification du système de redevance et avec le fait d'instaurer une redevance unique à l'échelle métropolitaine. Toutefois, cette unification doit se faire tout en conservant le fléchage des recettes

vers chaque territoire. Les Communes, EPT et EPCI devront être associés à la définition du montant.

#198 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 5.2 du Plan des mobilités.

2.1.1.3. Vœu de l'EPT GPSO

Le vœu concerne le prolongement de la ligne 12 de métro à Sèvres. Ce prolongement étant inscrit au SDRIFe, GPSO assortit son avis sur le PDMIF du vœu que les études pré-opérationnelles soient menées au plus tôt, début 2025, de manière à permettre sa réalisation dans les prochaines années (action 1.1.2).

#199 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 12 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

2.1.2. Avis de l'Etablissement Public Territorial Boucle Nord de Seine

L'Etablissement Public Territorial Boucle Nord de Seine émet un **avis favorable** sur le projet de Plan des Mobilités en Ile de France assorti des observations suivantes :

2.1.2.1. Réaffirmer les besoins prioritaires de développement des transports en commun à grande capacité sur le territoire, en lien avec son développement urbain important, en demandant :

2.1.2.1.1. La réalisation dans les meilleurs délais de projets d'ores et déjà actés :

- Le prolongement Ouest du Tramway T1 jusqu'à Colombes, puis Nanterre et Rueil- Malmaison,

#200 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement du T1 figure bien dans la liste des projets du Plan des mobilités.

- Le prolongement Ouest du Tram-train T11 Express entre Sartrouville et Epinay-sur- Seine via Argenteuil,

#201 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement du T11 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

- Le transport en commun en site propre « Bus entre Seine » à Argenteuil

#202 Avis de IDF Mobilités :

Le projet Bus Entre Seine figure bien dans la liste des projets du Plan des mobilités.

2.1.2.1.2. L'engagement des études relatives à de nouveaux projets prioritaires :

- Le prolongement de la ligne 13 de métro jusqu'au Port de Gennevilliers ;

#203 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas du projet de prolongement de la ligne 13 au Port de Gennevilliers.

- La création d'une liaison structurante en transports en commun entre Gennevilliers et Argenteuil (type téléphérique) ;

#204 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas du projet de téléphérique entre Gennevilliers et Argenteuil.

- Le prolongement de la ligne 3 du métro depuis le terminus actuel de Pont de Levallois jusqu'à la gare de Bécon-les-Bruyères et au-delà, vers Colombes et Argenteuil ;

#205 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 3 à Bécon-les-Bruyères est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. Le projet de prolongement de la ligne 3 vers Colombes et Argenteuil n'est, quant à lui, pas inscrit au SDRIF-E. A ce titre, ils ne sont pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

- Le prolongement de la ligne de métro 4 vers Montmorency avec une station à Villeneuve la

Garenne pour désenclaver cette commune isolée ;

- La création d'une nouvelle ligne du Grand Paris Express n°19 reliant Nanterre / La Défense à Roissy via Argenteuil.

#206 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas du projet de prolongement de la ligne 4 à Montmorency.

Le projet de création d'une ligne 19 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

2.1.2.2. Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma des Mobilités Actives Territorial (SMAT) approuvé en juin 2024 qui propose des engagements forts pour le déploiement des modes actifs :

- Demander un accompagnement technique et financier, en particulier pour les actions de schéma directeur de la signalétique et du jalonnement et la réalisation des aménagements dédiés aux vélos ;

#207 Avis de IDF Mobilités :

Les actions en faveur de la marche et vélo s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

- Réaffirmer le souhait du territoire d'accueillir une Maison du vélo telle que proposée par Ile de France Mobilités ;

#208 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement de Maisons du Vélo dans les territoires est effectivement soutenu par Île-de-France Mobilités, en fonction des opportunités foncières. Des Maisons du vélo mobiles pourraient offrir un service complémentaire dans les territoires n'accueillant pas de Maison du vélo fixe (mesure 4.3.1).

2.1.2.3. Demander qu'un renforcement des objectifs de préservation de la biodiversité soit développé dans le Plan des Mobilités et qu'une attention accrue soit portée à la préservation des espaces de nature existants.

#209 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités a fait l'objet d'une évaluation environnementale, qui a porté notamment sur les enjeux de préservation de la biodiversité, et a permis de montrer que les actions du Plan n'allaient pas à l'encontre de cet objectif. Les éléments d'analyse figurent au rapport environnemental annexé au Plan.

2.1.2.4. Acter enfin de la nécessité d'une déclinaison territoriale du Plan des Mobilités en Ile-de-France à l'échelle de Boucle Nord de Seine avec un futur Plan Local des Mobilités et demander un appui technique et financier à ce titre

#210 Avis de IDF Mobilités :

Le code des transports (articles L1214-30 à 36) prévoit que le Plan des mobilités en Île-de-France est complété par des Plans Locaux de Mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu. L'élaboration de ces plans est obligatoire pour la ville de Paris, les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine. Île-de-France Mobilités et la Région soutiennent techniquement et financièrement les EPCI concernés dans la démarche d'élaboration de leur PLM (section 5.3 du chapitre 5 relatif à la mise en œuvre du Plan).

22. Avis des EPT de la Seine Saint Denis

2.2.1. Avis de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est

L'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est émet un **avis favorable** sous réserve de la prise en compte des remarques et demandes suivantes :

2.2.1.1. Axe 1 - Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

Cependant, les infrastructures de transport sont encore insuffisantes dans certaines zones du territoire pour lesquelles les habitants sont fortement dépendants de la voiture.

Pour les villes de Grand Paris Grand Est, il pourrait être proposé une autre classification dans chaque catégorie selon la desserte à venir par un transport en commun lourd, comme le Grand Paris Express (ex : une ville comme Neuilly-sur-Marne ne sera pas desservie par le Grand Paris Express) Ainsi :

Le prolongement de ligne de métro 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs2 ;

#211 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement du métro 11 à Noisy-Champs est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Le bouclage de la ligne de tramway T4 dans le centre-ville de Montfermeil ;

#212 Avis de IDF Mobilités :

Le bouclage du T4 est bien inscrit au Plan des mobilités.

Les lignes de bus à Haut Niveau de Service (Bus Bords de Marne, et le T-ZEN 3 et son prolongement à Vaujours),

#213 Avis de IDF Mobilités :

Le TZen 3 et le Bus Bords de Marne sont bien inscrits au Plan des mobilités.

Le prolongement à Vaujours du TZen3 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

La modernisation du RER A et la mise en œuvre de l'offre nominale du prolongement du RER E à La Défense pour le service annuel 2025 ;

#214 Avis de IDF Mobilités :

Le prolongement du RER E à La Défense a été mis en service et son offre est nominale depuis décembre 2024. La poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur du RER A, inscrite au Plan des mobilités, permettra sa modernisation.

L'enjeu est également de garantir une interconnexion fluide entre les nouvelles lignes du Grand Paris Express et les réseaux de bus et de RER existant ;

#215 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les mesures 1.1.1 et 6.1.1 du Plan des mobilités.

La contribution de Grand Paris Grand Est au volet mobilités du CPER 2023-2027, par délibération du conseil de territoire du 17 mai 2022 demandant à l'Etat la Région et Ile-de-France Mobilités de « confirmer la réalisation du prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs », intègre également une évolution du tracé passant par la gare RER E Le Raincy-Villemomble-

Montfermeil qui permettra d'interconnecter la ligne 11 avec le RER E et la gare routière au Raincy, et avec le RER A et les lignes 15 Sud / 16 du Grand Paris Express à Noisy-Champs. Une nouvelle station sera également à envisager au nord de la ville de Noisy-le-Grand, à proximité de la ZAC des Hauts de Nesles. Des réflexions sur l'opportunité d'envisager un arrêt entre la gare RER E Le Raincy-Villemomble-Montfermeil et l'actuel terminus de la ligne 11 à Rosny pourraient être menées.

#216 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement du métro 11 à Noisy-Champs est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

En termes de représentation, il pourrait être opportun, pour les projets mentionnés au SDRIF-E et inscrits au CPER 2023-2027 (pour la réalisation des études, comme le prolongement de la ligne 11) de les faire figurer sur les cartographies du Plan des Mobilités en Ile-de-France même s'il s'agit de projets à plus long terme que 2030.

#217 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités.

2.2.1.2. Axe 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

Les projets de réaménagement devront s'accompagner de mesures pour ne pas augmenter la congestion automobile et garantir la sécurité des piétons. Grand Paris Grand Est souhaite des aménagements qui permettent de mieux partager la voirie en accueillant les piétons et les cyclistes. Il convient également de ne pas reporter les flux de circulation dans les centres-villes.

#218 Avis de IDF Mobilités :

L'action 2.1 vise justement à donner des outils pour développer la marche. L'axe 8 contient également des recommandations allant dans le sens d'un meilleur partage de la voirie entre les modes (pacification, résorption des coupures etc.). Il appartient aux maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie de se saisir de ces outils.

La définition de sentiers pédestres remarquables en milieu urbain reliant des points d'intérêt dans une commune ou une intercommunalité pourrait constituer un moyen de promouvoir la pratique de la marche.

#219 Avis de IDF Mobilités :

Les itinéraires piétons de loisirs peuvent en effet faire partie de l'armature piétonne. Cet enjeu peut être intégré aux démarches de plans pour la mobilité piétonne visés dans la mesure 2.1.1.

2.2.1.3. Axe 3 - Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

Toutes les gares RER et arrêts de bus du territoire ne sont pas encore entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Cette action, qui prévoit l'amélioration de l'accessibilité dans toute la région Ile-de- France, est une opportunité pour combler ces lacunes. Il est essentiel que ces adaptations se fassent rapidement et prioritairement, notamment dans les gares à forte fréquentation.

Le financement de ces projets de mise en accessibilité, même si des subventions sont apportées par Ile-de-France Mobilités pour la mise en accessibilité des arrêts de bus par exemple, pourrait également présenter des difficultés pour certaines communes. Des financements supplémentaires pourraient être nécessaires pour réaliser ces aménagements dans un délai optimal (ex : arrêts de

bus sur voirie communale, mise en application des PAVE – plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics).

#220 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures de l'axe 3 découlent pour l'essentiel d'obligations réglementaires, que les communes et EPCI doivent respecter. Il n'est pas prévu de financements supplémentaires pour les mettre en œuvre. Les actions en faveur de l'accessibilité de la voirie s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

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

La promotion du vélo comme mode de déplacement écologique et pratique est une priorité pour notre territoire.

Nous appuyons le développement d'un réseau cyclable cohérent, sécurisé et interconnecté avec les gares du Grand Paris Express, du RER et du T4. Un réseau continu de pistes cyclables est essentiel pour atteindre l'objectif de développement de l'usage du vélo sur le territoire

Pour les Zone d'Activités Economiques, il serait opportun de proposer un plan d'actions avec notamment l'accompagnement à la réalisation d'un plan des mobilités entreprises ou inter-entreprises, avec des actions d'animation territoriale spécifiques autour du vélo.

#221 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 14.3.2 du Plan des mobilités cible l'accompagne de démarches de mobilité inter-employeurs et cite notamment le vélo parmi les sujets à traiter dans ce cadre. L'élaboration d'un plan local de mobilité, comme c'est le cas actuellement à Grand Paris Grand Est, constitue une opportunité pour échanger avec les zones d'activités du territoire et les amener à s'engager dans ce type de démarches.

Les infrastructures existantes présentées dans les cartes annexées aux mesures 4.1.1 et 4.1.2 gagneraient à plus de précision. Dans le cas de la Seine-Saint-Denis :

- il manque les berges de la Marne ;

#222 Avis de IDF Mobilités :

La carte figurant en annexe des mesures 4.1.1 et 4.1.2 est construite sur la base du réseau Vélo Île-de-France et des schémas cyclables départementaux. Pour plus de lisibilité, elle fait l'objet de zooms départementaux en annexe du Plan des mobilités (p378 et suivantes). Une mise à jour de ces cartes est prévue pour la version finale du Plan.

- Les figurés entre l'existant et le projeté devraient être plus contrastés (ex sur la D970, le plan donne l'impression que la continuité cyclable est presque achevée)

#223 Avis de IDF Mobilités :

La version finale des cartes offrira une meilleure lisibilité.

2.2.1.5. Axe 5 - Développer les usages partagés de la voiture

Avec ses axes routiers congestionnés comme l'A4, Grand Paris Grand Est bénéficierait grandement du développement du covoiturage. Des incitations financières pour les usagers pourraient encourager cette pratique, en particulier pour les trajets domicile-travail.

#224 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures pour développer le covoiturage sont détaillées dans les actions 5.1 et 14.3 du Plan des mobilités. Elles incluent notamment des avantages tarifaires et le développement du covoiturage dans le cadre des plans de mobilité employeurs.

L'amélioration et la création de pôles d'échanges multimodaux (Clichy-Montfermeil, Noisy-Champs, Rosny-Bois-Perrier), dotés d'infrastructures adaptées pour le vélo, le covoiturage et les transports en commun, permettra de fluidifier les trajets et de réduire la dépendance à la voiture. Cependant, certains pôles de notre territoire manquent encore d'infrastructures modernes et suffisantes.

La réalisation des pôles du Grand Paris Express sur le territoire (Noisy-Champs, Clichy-Montfermeil et Rosny-Bois-Perrier) constitue ainsi un enjeu majeur dans l'amélioration des conditions de déplacement et l'intégration de tous les modes de déplacement.

#225 Avis de IDF Mobilités :

La carte des pôles illustrant l'action 6.1 comprend les projets de pôles mis en service depuis 2010 ou en cours d'étude ou de réalisation lors de l'arrêt du Plan par le Conseil Régional en mars 2024, et notamment tous les pôles du Grand Paris Express.

La restructuration des réseaux de bus, dans le cadre de l'arrivée d'un projet de transport structurant, doit être concertée dès la phase d'études préliminaires avec les acteurs locaux par Ile-de-France Mobilités. L'objectif serait de mieux anticiper les besoins en amont (fréquence, amplitude, desserte et itinéraire des bus, garantie de qualité de service) et ainsi dimensionner les infrastructures en conséquence.

#226 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.1.1 souligne la nécessité d'accompagner la mise en service du Grand Paris Express par des mesures facilitant leur accès notamment en bus. La mise en service du Grand Paris Express sera accompagnée systématiquement de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles et répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements (mesure 1.3.2). Le Plan des mobilités n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, ni à lister précisément les aménagements ponctuels en faveur des bus, sujets qui doivent faire l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

2.2.1.7. Axe 7 - Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

Grand Paris Grand Est soutient l'idée de rendre les routes plus sûres et plus adaptées à une utilisation multimodale. Des voies réservées aux bus et au covoiturage pourraient être envisagées sur les grands axes pour fluidifier les trajets et inciter au partage des modes de transport. La sécurisation des abords des écoles et des zones résidentielles est également une priorité pour le territoire.

Néanmoins, la transformation des routes pour intégrer plusieurs modes de transport peut être coûteuse et complexe.

#227 Avis de IDF Mobilités :

Les conditions de déploiement de voies réservées sur le réseau magistral, incluant notamment l'analyse de l'impact sur les différents modes, sont explicitées dans l'action 7.3 du Plan des mobilités.

2.2.1.8. Axe 8 - Mieux partager la voirie urbaine

Le partage de la voirie est essentiel pour favoriser une mobilité durable. L'extension des zones piétonnes et la création de pistes cyclables sécurisées, voire de zones à 30 km/h pourraient être des mesures à soutenir.

#228 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures listées dans cette remarque sont bien intégrées au Plan des mobilités, notamment dans l'action 4.1 pour les pistes cyclables et dans l'action 8.1 pour les zones à 30 km/h.

La cartographie proposée dans le PDMIF ne comporte aucune coupure urbaine majeure sur le territoire de l'EPT, ce qui était déjà le cas dans le PDUIF. Les points proposés constituent d'ailleurs plus des goulets d'étranglement que des coupures. Conformément au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi arrêté de Grand Paris Grand Est, il faudrait au moins mentionner :

- le pont de Neuilly,
- le franchissement par passerelle sur la Marne et le canal de Chelles entre Ville-Evrard, le parc de la Haute île et les berges de Noisy-le-Grand,
- le secteur Rosny 2 (de part et d'autre de la gare).

#229 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Il faudrait également prendre en compte les franchissements de l'A4, de la Marne et des canaux de l'Ourcq et de Chelles, les voies ferrées, et le pont du Vert Galant qui se trouve en limite de la commune de Tremblay-en-France et Vaujours.

#230 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

2.2.1.9. Axe – 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Concernant la réglementation du stationnement et la mise en place du stationnement payant, les différences entre les zones 3/4/5 dans la classification des recommandations sont à clarifier. En effet, les enjeux de stationnement ne sont pas les mêmes selon si on se situe en zone 3/4/5 (proche couronne, moyenne couronne, grande couronne). Cette mesure peut être injuste socialement et économiquement notamment pour la grande couronne.

#231 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs. Bien que les recommandations aient la même formulation pour les trois zones, elles s'appliquent de manière différenciée puisque le nombre de gares et stations de transport collectifs ainsi que les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux au regard du stationnement sont moins nombreux en zone 5 qu'en zone 3.

En ce qui concerne les mesures de réduction du nombre de places de stationnement en zone dense, on ne peut pas raisonner de la même manière selon si l'on se trouve en proche, moyenne ou grande couronne. Or, la typologie définie par IDFM rassemble les mêmes ambitions pour les zones 3/4/5 mais dans des contextes urbains totalement différents, tout quartier et zone d'habitat confondu.

#232 Avis de IDF Mobilités :

Si la mesure 9.2.2 vise effectivement la réduction de l'offre de stationnement automobile sur voirie, elle ne porte aucun objectif chiffré de réduction. Elle rappelle l'obligation réglementaire de suppression de places de stationnement sur voirie en amont des passages piétons introduite par la Loi d'orientation des mobilités dans le but d'améliorer la visibilité et donc la sécurité des piétons, obligation qui s'applique à tous les territoires. Le Plan des mobilités indique simplement que cette obligation réglementaire constitue une opportunité pour réfléchir de façon plus générale aux politiques de stationnement dans les territoires, réflexion qui tient compte du contexte territorial puisqu'elle doit reposer sur un diagnostic territorial de l'offre et de la demande de stationnement.

La régulation de l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé peut avoir un impact sur les capacités de déplacement des habitants, notamment ceux qui sont dépendants à l'automobile en raison de la faible desserte en transport en commun.

Les normes actuelles de stationnement figurant au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Grand Paris Grand Est sont celles du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Les nouvelles normes vont contribuer à réduire de manière significative le nombre de places exigées, notamment dans le pavillonnaire. Dans ce cadre, Grand Paris Grand Est souhaite maintenir les dispositions actuelles du PLUi dans le futur Plan des Mobilités en Ile-de-France. A minima, il faudrait peut-être conditionner l'entrée en vigueur de ces nouvelles normes à la mise en service effective des lignes du Grand Paris Express et d'autres projets de transports structurants comme le bouclage de la ligne T4.

Il faut en effet éviter d'aboutir à une saturation du stationnement sur le domaine public.

#233 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents). Ces normes s'appliquent à l'habitat collectif et non individuel. Elles tiennent compte des taux de motorisation réels au sein du territoire et de l'objectif de réduction de la part modale de la voiture particulière, rendu possible notamment par la mise en service des lignes du Grand Paris Express. Il est toutefois rappelé que ces normes sont des recommandations et non des prescriptions du Plan des mobilités, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

2.2.1.10. Axe – 10 Soutenir une activité logistique performante et durable

Les hubs logistiques doivent être développés en priorité dans des zones stratégiques pour réduire les distances parcourues par les véhicules de livraison et faciliter les livraisons en mode doux dans les centres urbains. Ces hubs pourraient se situer à proximité des grands axes routiers et ferroviaires. La gestion du « dernier kilomètre » est aussi primordiale.

A l'échelle d'un territoire comme Grand Paris Grand Est, il est ainsi nécessaire de porter des réflexions sur :

- l'optimisation les flux de marchandises et les livraisons,
- la favorisation de la transition des flottes vers des véhicules, non polluant, neutres en carbone et non bruyant,
- la sensibilisation des consommateurs aux enjeux de la logistique.

#234 Avis de IDF Mobilités :

Les enjeux et leviers d'action identifiés par Grand Paris Grand Est sont tout à fait cohérents avec les mesures listées dans les actions 10.1, 10.3 et 10.4 du Plan des mobilités.

Le Plan des Mobilités en Ile-de-France doit mener des réflexions sur la limitation de circulation des poids lourds qui embolisent les grands axes des villes et génèrent des nuisances et de l'insécurité.

#235 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 7.1.3 précise que sur le réseau structurant hors agglomération les jalonnements doivent être continus et cohérents notamment pour les poids lourds afin de préserver le réseau local des risques de report de trafic non approprié.

En ce qui concerne le développement des modes fluvial et ferroviaire pour la mobilité des marchandises, Grand Paris Grand Est identifie des opportunités de mise en œuvre de cette mesure notamment par la Marne, le canal de l'Ourcq et le faisceau ferroviaire de la grande ceinture.

#236 Avis de IDF Mobilités :

Les leviers d'action identifiés par Grand Paris Grand Est sont tout à fait cohérents avec les mesures listées dans l'action 10.2 du Plan des mobilités.

2.2.1.11. Axe 11- Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

La transition énergétique dans le secteur des transports est un enjeu majeur pour le territoire de Grand Paris Grand Est, notamment pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'accélération de cette transition passe par l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques et la promotion des véhicules propres auprès des particuliers et des entreprises. Cependant, le coût de cette transition pourrait freiner son adoption, notamment pour les ménages et habitants les plus modestes.

#237 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 11.4.1 met en avant les mesures d'accompagnement, y compris financières, prévues pour accompagner l'accélération de la transition énergétique du parc (aide à l'achat ou au rétrofit des véhicules).

Le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques dans les parkings publics et privés constitue une opportunité. Des mesures financières incitatives pour l'achat de véhicules propres, combinées à une offre de recharge accessible, pourraient permettre d'accélérer cette transition.

Des subventions et des incitations fiscales pour les entreprises pourraient accélérer cette transition.

#238 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des infrastructures de recharge est explicité dans l'action 11.1. L'action 11.4 met en avant les mesures d'accompagnement, y compris financières, prévues pour accompagner l'accélération de la transition énergétique du parc.

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

Il est essentiel de garantir que les personnes en difficulté puissent bénéficier d'une mobilité adaptée, à un coût raisonnable, notamment dans les quartiers populaires. Le renforcement des services adaptés aux horaires de travail et la mise en place de tarifs solidaires sont des solutions qui pourraient grandement améliorer l'inclusion sociale de ces populations.

En particulier, il devra être garanti que les nouvelles lignes du Grand Paris Express soient intégrées dans cette nouvelle tarification unique, sans création de nouvelles tarifications spéciales pour les territoires les plus éloignés.

#239 Avis de IDF Mobilités :

La tarification solidaire fait déjà l'objet d'une mesure dédiée du Plan des mobilités (mesure 12.1.1). Par ailleurs, la tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025, notamment pour prendre en compte l'arrivée du Grand Paris Express. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

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

Le territoire de Grand Paris Grand Est n'est pas une destination touristique majeure comme Paris intra-muros.

Néanmoins, le territoire a un fort potentiel pour encourager le tourisme local et régional, en particulier autour de ses espaces naturels et culturels à valoriser.

Cet axe du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 vise à promouvoir des modes de transport plus durables pour le tourisme, tels que le vélo, les transports en commun, ou la marche, en facilitant l'accès aux sites touristiques et en améliorant la qualité de l'information pour les visiteurs.

#240 Avis de IDF Mobilités :

Les leviers d'action identifiés par Grand Paris Grand Est sont tout à fait cohérents avec les mesures listées dans les actions 13.2 et 13.3 du Plan des mobilités.

2.2.1.14. Axe – 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

L'orientation stratégique visant à limiter le recours à la voiture pour les déplacements domicile-travail est essentielle pour Grand Paris Grand Est. L'objectif de déployer des plans de mobilités inter-employeurs (PDMEc) ou propre aux entreprises doit améliorer les flux de transports en milieu urbain dense.

La réflexion autour du lissage des flux routiers en direction des bassins d'emplois doit être couplée à la question de la desserte des bassins de formation (Université, Clusters, CFA) qui constituent un enjeu à part entière tant en termes de tarification pour des offres combinées que d'offres de nouveaux services (plateformes de covoiturage, autopartage, vélo). La structuration de l'offre entre les parties prenantes au travers d'un plan de mobilité inter-universités ou laboratoires et entreprises au sein d'un cluster par exemple constitue un chainon complémentaire à la démarche en direction des bassins d'emplois (ZAE/ZI ou zone commerciale).

Cette pédagogie doit s'articuler avec l'implication de membres d'une gouvernance enrichie des premières propositions du Plan des Mobilités de la Région.

Dans cette optique, le PCAET constitue un levier mobilisable pour les EPCI afin de réaliser cet objectif aux côtés de la CCI. L'accompagnement des entreprises par l'information réglementaire, des actions d'animation de territoire et la mise à disposition de ressources techniques et humaines est un premier pas.

Pour accompagner ces transformations servicielles, les normes réglementaires doivent accentuer les résultats attendus. Le référentiel de surface par employé pour organiser le nombre de places de vélo à installer doit être réinterrogé. L'hypothèse de 15 à 20m2 par salarié nous semble haute, considérant qu'une option de 10 à 15m2 parait plus adaptée à la réalité des usages et permet par ailleurs de fixer une ambition plus volontariste.

#241 Avis de IDF Mobilités :

Concernant l'animation des démarches de management de la mobilité, l'action 14.3 du Plan des mobilités répond à cet enjeu. Plus encore que le PCAET, la démarche de plan local de mobilité engagée sur le territoire de Grand Paris Grand Est constitue une opportunité pour traiter le sujet (qui est identifié dans le volet socle d'actions à traiter dans les PLM).

Considérant l'objectif de triplement de la part modale du vélo d'ici à 2030 porté par le Plan des mobilités, lié notamment à l'essor de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, des normes plus exigeantes que la réglementation nationale ont été fixées pour les bureaux, en distinguant le niveau d'exigence selon les zones et la proximité du cœur de métropole. En effet, le seuil de 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment (arrêté du 30 juin 2022) correspond à une place pour six salariés, là où le Plan des mobilités vise une place pour quatre à cinq salariés. Les normes ont donc été renforcées par rapport au PDUIF dans la zone centrale afin de tenir compte de la plus forte densité d'emploi pour une même surface de plancher en cœur de métropole. Le formulaire de demande de permis de construire ne comportant pas d'éléments sur le nombre de salariés prévus dans la future construction, le Plan des mobilités

propose une adaptation de ces normes en fonction de la surface de plancher (qui figure elle dans le formulaire de demande), selon une méthodologie détaillée dans la mesure 4.2.4.

Ces orientations nécessitent une mise en œuvre et du temps humain pour réussir le pari d'une transformation de l'animation des ZAE/ZI. La vingtaine de conseillers Pro 'Mobilité n'est pas suffisante et devrait s'accompagner de managers des ZAE/ZI à l'image des managers des commerces dans les villes. Un programme d'action tels que « Action cœur de Ville » décliné au plus près des pôles d'emploi et de formation devrait pouvoir être imaginé.

Enfin, ces orientations ne seront réellement opérationnelles, notamment les plans de mobilité employeur ou inter-employeur, qu'accompagnées de solutions digitales intégrées permettant l'achat de prestations combinées mixtes autour du covoiturage, de la mobilité douce et des transports collectifs (vélo + transport en commun).

Ces moyens viendront compléter l'idée exprimée dans le PDMIF visant à construire de l'animation territoriale dans le but de solidariser les parties prenantes en direction des pouvoirs publics.

#242 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 14.3 du Plan des mobilités. L'action des conseillers du réseau Pro'Mobilité vient en accompagnement des démarches initiées par les employeurs ou groupements d'employeurs. La démarche de plan local de mobilité engagée sur le territoire de Grand Paris Grand Est constitue une opportunité pour traiter le sujet (qui est identifié dans le volet socle d'actions à traiter dans les PLM).

Enfin, aux côtés de la fluidification du réseau routier, le développement du recours au fluvial pour l'approvisionnement et l'évacuation des déchets de chantiers constitue un levier essentiel de la logistique urbaine. Grand Paris Grand Est dispose d'ores et déjà de deux ports urbains à vocation industrielle et connectés à la Marne par le canal de Chelles (entreprise Syneos) pour Gournay et relié au canal de l'Ourcq pour les Pavillons-sous-Bois. Ces ports peuvent venir appuyer une démarche de gestion des chantiers exemplaires.

#243 Avis de IDF Mobilités :

Les leviers d'action identifiés par Grand Paris Grand Est sont tout à fait cohérents avec les mesures 10.2.6 et 10.2.7.

De même, le développement des connexions de transport aux réseaux ferrés existants pour limiter le recours aux transports lourds doit pouvoir être porté par la puissance publique dans la gestion de ses chantiers et dans le développement de pôles d'activités économiques à vocation industrielle notamment.

#244 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 10.2 du Plan des mobilités.

2.2.2. Avis de l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune

L'Etablissement Public Territorial de Plaine commune émet un **avis favorable** assorti de réserves.

2.2.2.1. Sur les objectifs :

Sur le transport routier, secteur majeur contributeur aux émissions de NO2 en IDF (55%) et de particules fines (19% pour les PM10 et 21% pour les PM2,5), Plaine Commune demande la prise en compte de :

- La diminution de la vitesse à 70 km/h sur l'A1 et l'A86, en tenant compte des résultats scientifiques des expérimentations en cours ;

#245 Avis de IDF Mobilités :

L'A1 et l'A86 font partie du réseau magistral tel qu'inscrit au SDRIF-E et repris dans le cadre du Plan des mobilités en Île-de-France. Les modalités de gestion de vitesse, réservée aux axes magistraux, s'impose donc à ces deux autoroutes.

- L'engagement rapide de l'Etat sur la transformation de l'A1 en boulevard urbain entre le Boulevard périphérique et La Courneuve ;

#246 Avis de IDF Mobilités :

La transformation d'un axe du réseau magistral visant notamment à réduire la place de la voiture ne peut s'envisager sans que le renfort de l'offre de transports en commun qu'apportera la mise en service du Grand Paris Express soit effectif. Il convient de plus que des études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation soient réalisées.

- Une réflexion stratégique sur les abords autoroutiers dans une logique de protection des populations (murs écrans, mesures permettant l'identification de points noirs au titre de la qualité de l'air et permettant la mise en place de dispositifs protecteurs pour les habitants concernés par ces secteurs en dépassements réglementaires) ;

#247 Avis de IDF Mobilités :

La réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit être recherchée, en particulier dans le cœur de l'agglomération, notamment par la protection contre les nuisances sonores. C'est l'objet de la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités.

L'élaboration, la révision et la mise en œuvre des Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doit se poursuivre, qu'il s'agisse des PPBE pour les grandes infrastructures routières ou des PPBE d'agglomération.

Des secteurs prioritaires de bruit routier ont été identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études phoniques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires. 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires vont ainsi être traités dans le cadre du Plan anti-bruit de la Région Île-de-France.

- Un réel engagement de l'Etat sur l'accompagnement de la Zone à Faible Emissions aux côtés des territoires et de la Métropole du Grand Paris, et notamment la garantie d'un système de vidéo-verbalisation, garant de son efficience, l'augmentation des aides disponibles pour les populations, la sécurisation du prêt à taux zéro ainsi que des dispositifs financiers évitant l'avance de frais, notamment par des populations vulnérables.

#248 Avis de IDF Mobilités :

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) découle d'une obligation réglementaire liée au dépassement régulier des normes de pollution atmosphérique. Sa mise en œuvre et son calendrier sont maîtrisés par la Métropole du Grand Paris dans le cadre de sa compétence en matière de qualité de l'air.

Le Plan des mobilités apporte des réponses aux contraintes amenées par ce dispositif, notamment pour les ménages qui devraient changer de véhicule, en développant toutes les alternatives à la

voiture individuelle pour tous, et en rappelant la nécessité d'aides à l'achat de véhicules propres ou à la transformation de véhicules à motorisation thermique en moteurs électriques.

2.2.2.2. Sur la mise en œuvre :

- L'absence d'un plan de financement et d'objectifs chiffrés est regrettable. Il serait bénéfique et pertinent de connaître les financements proposés par la Région et IDFM pour chaque action, afin d'assister les EPT et les Villes dans leur mise en œuvre.

#249 Avis de IDF Mobilités :

Les grands leviers de financement mobilisables dans le cadre de chaque action sont précisés dans le Plan. Il n'est toutefois pas possible de détailler chaque dispositif dans le plan compte tenu du volume de ce dernier et des évolutions possibles du détail des dispositifs d'ici à l'horizon 2030.

La plupart d'actions fait l'objet d'objectifs chiffrés de réalisation.

- Il n'existe pas de calendrier précis pour chaque action, et les grandes étapes ou séquences de ces actions sont rarement expliquées.

#250 Avis de IDF Mobilités :

Un grand nombre d'actions relèvent de la responsabilité des collectivités locales et constituent des recommandations. Si l'expression d'objectifs chiffrés a été recherchée pour la majorité des actions du Plan des mobilités à horizon 2030, ce dernier, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir les modalités locales de mise en œuvre.

2.2.2.3. Sur la stratégie d'actions :

2.2.2.3.1. Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs :

Concernant l'action 1.1 « développer le réseau de mass transit et conforter la fiabilité et la résilience »,
Il est notamment indispensable d'accélérer dès à présent les études pour le prolongement de T11, l'arrêt de la ligne H en gare du Stade de France, de la ligne 13 à Plaine Saulnier, l'amélioration du maillage du nord du territoire en initiant des réflexions sur de nouveaux prolongements de lignes (T8, etc.) et la réalisation d'un TCSP pour desservir le secteur de Stains.

#251 Avis de IDF Mobilités :

L'aménagement d'un arrêt de la ligne H à la Gare Saint-Denis Stade de France en interconnexion avec les lignes 14, 15, 16 et 17 à Saint-Denis Pleyel est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.1).

Le projet de prolongement du T11 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Concernant le prolongement du T8 au nord ou la réalisation d'un TCSP pour desservir le secteur de Stains : seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ces projets.

Concernant l'action 1.2 « améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit » :
Il convient d'améliorer l'organisation des services de substitution bus. Ces services sont souvent insuffisants, mal calibré, avec une information voyageurs très déficiente, et avec un manque de personnel sur place pour orienter les voyageurs. IDFM doit s'assurer d'une meilleure organisation des substitutions en lien avec les opérateurs.

#252 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.2.1.

Concernant l'action 1.3 « développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »
A ce sujet, Plaine Commune demande que les DSP prennent compte des points suivants :
1. La mise en place d'une DSP sera conditionnée à une évaluation précise de l'impact sur :

- L'accessibilité des transports dans les zones carencées.
- La continuité et l'égalité du service pour l'ensemble des usagers.

#253 Avis de IDF Mobilités :

Lors de l'élaboration du cahier des charges des DSP, ces différents points sont pris en compte, et donnent lieu à des échanges entre les collectivités et Île-de-France Mobilités.

2. Un cahier des charges spécifique sera élaboré avec des engagements clairs de la part des opérateurs sur :

- La fréquence des lignes.
- Les horaires de service, en particulier sur les plages horaires matinales et nocturnes.
- L'intégration avec les autres modes de transport locaux.
- Une concertation avec les collectivités locales, dont Plaine Commune, sera systématique avant toute contractualisation.

#254 Avis de IDF Mobilités :

Lors de l'élaboration du cahier des charges des DSP, ces différents points sont pris en compte, et donnent lieu à des échanges entre les collectivités et Île-de-France Mobilités.

Concernant l'action 1.8 « poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne »,
Le territoire souhaite que les avancées vers une meilleure intégration de tous les tarifs soient poursuivies, notamment dans le sens d'une simplification des correspondances entre les modes métro-train-RER et Bus-Tram.

#255 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025 dans une perspective de simplification. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

Concernant l'action 2.1 « planifier l'amélioration de la mobilité piétonne » :
La réalisation des PAVE ne pourra s'envisager qu'avec une étroite collaboration avec les opérateurs et IDFM, qui disposent de la connaissance de l'accessibilité des espaces transports.

#256 Avis de IDF Mobilités :

L'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est de la responsabilité des communes et des EPCI. Ils concernent l'ensemble de la voirie et des espaces publics. Île-de-France Mobilités est à la disposition des communes et EPCI pour contribuer à leur élaboration et partager ses connaissances sur l'accessibilité des gares et arrêts de transport afin d'articuler au mieux les politiques de mise en accessibilité de la voirie et des transports (arrêts de bus notamment).

Concernant l'action 3.2 « accélérer la mise en accessibilité de la voirie »,
Le PDMIF renvoie vers les PLM afin de réaliser les travaux d'accessibilité de la voirie et de l'espace public. Cet état des lieux doit être réalisé de manière partenariale avec l'ensemble des acteurs de l'espace public que ce soit les communes, intercommunalités, départements et opérateurs de transport capables de déterminer la bonne accessibilité des arrêts de bus ou de tramway.

#257 Avis de IDF Mobilités :

Le renvoi vers les PLM effectué dans la mesure 3.2.2 vise à préciser ce qui est attendu dans ce cadre en ce qui concerne les politiques d'accessibilité. Pour rappel, l'élaboration d'un PLM, bien que pilotée par un EPCI, doit réunir l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire et mettre en avant les engagements de chacun. Concernant les politiques d'accessibilité, il s'agit donc de faire un état des lieux synthétique de l'état d'accessibilité de la voirie sur l'ensemble du territoire intercommunale, et de recenser les démarches et travaux déjà réalisés ou à venir. La mise en œuvre des politiques incombe ensuite à chaque acteur concerné.

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

Nous pensons qu'une place de vélo par place de voiture est plus approprié comme prescription pour les communes du cœur, déclinable ainsi :
- 2 places vélo pour 1 place voiture sur voirie (Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers)
- 1 place vélo pour 1 places voitures sur voirie (autres)

#258 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Enfin, la multiplication des services aux cyclistes, comme vecteur d'accroissement de la part modale vélo, doit être affirmée (prêt, location, réparation, etc.).

2.2.2.3.3. Axe 5 : développer les usages partagés de la voiture

En ce qui concerne les scooters en autopartage, Plaine Commune s'interroge sur la faisabilité et la pertinence de leur intégration dans ce dispositif. Il serait utile de préciser les conditions pour que ces véhicules complètent l'offre de mobilité partagée, tout en répondant aux enjeux environnementaux et de sécurité sur le territoire.

#259 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des services aux cyclistes est traité dans l'action 4.3 du Plan des mobilités.

Les conditions de déploiement de services de scooters en partage sont encadrées par le Label Autopartage d'Île-de-France Mobilités (action 5.2).

2.2.2.3.4. Axe 9 : adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Concernant le stationnement, une bonne connaissance de l'offre et des usages du stationnement exige la réalisation de comptages ou d'études approfondies, qui s'avèrent souvent coûteuses pour la collectivité. Ces démarches, bien que nécessaires pour une gestion optimale des espaces de stationnement, sont complexes à mettre en place et peuvent représenter un défi financier important, notamment pour les collectivités qui ne disposent pas toujours des ressources suffisantes pour les entreprendre.

#260 Avis de IDF Mobilités :

Comme il est précisé dans la mesure 9.1.1, l'adaptation des politiques de stationnement à la mise en œuvre de politiques de mobilité durable repose sur une bonne connaissance de l'offre et des usages du stationnement sur le territoire, aujourd'hui largement parcellaire. Le développement de cette connaissance constitue un travail de fond important, qui doit être porté par les communes et les EPCI mais peut reposer sur une démarche partenariale avec les acteurs régionaux par le partage de connaissances et de méthodologies. Il peut être échelonné dans le temps, en ciblant des secteurs prioritaires, et il peut notamment s'appuyer sur les PLU(i), dont le diagnostic doit établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

Mesure 9.2.2 : interdire les places de stationnement à cheval sur les trottoirs est une bonne pratique à envisager. Cependant, il est fréquent de le faire pour les places PMR, ce qui rend la proscription totale plus complexe. Il serait préférable de limiter cette pratique plutôt que d'opter pour une interdiction complète difficile à appliquer dans certains contextes.

#261 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure est une recommandation, que les gestionnaires de voirie peuvent adapter au regard du contexte local.

2.2.2.3.5. Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

Il serait intéressant que la Région joue un rôle de pilote à l'échelle régionale sur certains sujets qui pourraient ensuite être déclinés localement par les EPCI, notamment les EPT. Cela concerne en particulier :

• La promotion d'une diversification de la logistique fluviale sur la Seine : sans abandonner le transport de vrac, il s'agit de faire en sorte que cette logistique intègre de plus en plus l'acheminement des colis et marchandises. L'échelle régionale semble la plus appropriée pour collaborer avec VNF et HAROPA PORT.

#262 Avis de IDF Mobilités :

La Région tient ce rôle de coordination régionale dans le cadre de sa stratégie régionale pour le fret et la logistique.

• La communication, la sensibilisation et la promotion auprès des Franciliens des impacts négatifs de certaines pratiques ou choix de livraison, dans le but d'améliorer leur cadre de vie.

#263 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 14.1.1 promeut la sensibilisation des Franciliens aux enjeux de mobilité durable, et la question des livraisons peut faire partie des sujets à intégrer, toutefois la question des pratiques d'achat ne relève pas stricto sensu du Plan des mobilités.

• Le transport ferroviaire et la préservation ou réactivation des infrastructures terminales embranchées (ITE) existantes, en vue d'initier des discussions et définir des stratégies avec SNCF Réseau.

#264 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 10.2 et plus particulièrement la mesure 10.2.2.

Le principe d'une Région polycentrique. Le schéma logistique P308 est en contradiction avec cette idée, pourtant rappelée à la page P56. Ce schéma P308 ne reflète ni la situation actuelle de la première couronne, ni une vision souhaitable pour l'avenir, car il suggère que la première couronne sert uniquement de territoire périphérique à Paris. Maintenir cette carte risquerait de fausser les ambitions d'évolution de cette activité.

#265 Avis de IDF Mobilités :

La carte présentée en page 308 du projet de Plan des mobilités en illustration de la mesure 10.1.1 constitue une représentation schématique de l'armature logistique francilienne actuelle produite par L'Institut Paris Région. Cette armature n'est en effet pas polycentrique en l'état actuel. Néanmoins, le schéma ne suggère pas que la première couronne ne serve qu'un rôle périphérique à Paris mais qu'on y trouve un type d'entreposage (de courte durée) très faiblement présent dans l'hypercentre parisien en raison du coût du foncier. La distribution urbaine est bien entendu présente dans l'ensemble de la région.

Par ailleurs, certains points méritent d'être ajustés ou complétés :
P309 : les responsabilités liées à la mise en œuvre de cette action (« acculturer les territoires, etc. ») semblent trop diluées. L'ensemble des collectivités, et notamment celles de niveau régional, doit prenne en charge la sensibilisation des habitants aux impacts de leurs habitudes de consommation sur les flux logistiques, notamment en ce qui concerne la fragmentation des commandes, les livraisons et les retours de produits.

#266 Avis de IDF Mobilités :

Dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités, il n'est pas apparu la possibilité d'établir une organisation figée de la mise en œuvre de cette mesure, qui est nouvelle par rapport au PDUIF. La rédaction retenue en appelle donc à tous les acteurs concernés pour initier la démarche.

P311 : des zooms sur cette carte seraient nécessaires, en particulier en première couronne, car elle est actuellement illisible.

#267 Avis de IDF Mobilités :

La carte est complétée d'un tableau qui cite l'ensemble des sites concernés ainsi que leur département et commune d'appartenance.

Néanmoins, la possibilité d'ajouter une carte est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Actions 10.2.1, 10.2.2, 10.2.3, 10.2.4 : bien que Plaine Commune soutienne l'objectif de report modal vers le transport ferroviaire, il demeure une interrogation sur les engagements pragmatiques pour y parvenir. Les EPT ou les communes sont souvent mentionnés comme responsables d'études qui ne relèvent ni de leurs compétences juridiques ni techniques (par exemple, « mener des études d'opportunité sur les ITE menacées » pour l'action 10.2.2). Pour les mesures 10.2.3, 10.2.4, et 10.2.5, les apports du PDMIF pourraient être clarifiés, qu'ils soient financiers, en ingénierie, ou autres.

#268 Avis de IDF Mobilités :

La réalisation d'études sur les ITE inutilisées est une demande de SNCF Réseau pour justifier leur maintien compte tenu du coût que représente la maintenance et l'entretien de ces installations.

Le rôle des collectivités dans ces études sera précisé dans la version finalisée du Plan.

Action 10.2.6 : Les engagements pris par la Région Île-de-France et IDFM dans leurs propres appels d'offres pour les chantiers publics pourraient être précisés. De plus, le document n'aborde pas la question des appels d'offres de fournitures, dont les transports peuvent être déterminants.

#269 Avis de IDF Mobilités :

La mesure concerne l'ensemble des maîtres d'ouvrages publics, dont la Région et Île-de-France Mobilités.

La remarque concernant les marchés de fournitures est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Action 10.2.7 : La mesure 10.2.7 omet la pollution visuelle et atmosphérique, ne mentionnant que la pollution sonore. En ce qui concerne les points d'avitaillement, il serait pertinent d'expliquer la méthode de calcul des chiffres présentés, ainsi que d'identifier des localisations.
Il est également nécessaire de clarifier ce que signifie "Accès public", notamment pour les copropriétés.

#270 Avis de IDF Mobilités :

La pollution visuelle est bien traitée dans la mesure 10.2.7 puisqu'elle préconise une meilleure insertion paysagère des ports. La remarque concernant la pollution de l'air est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Concernant les remarques sur les points d'avitaillement (objectifs chiffrés et notion d'accès public), la mesure 10.2.7 n'y fait pas référence. S'il s'agit des points d'avitaillement mentionnés dans l'action 11.2, les chiffres présentés sont des objectifs à l'échelle régionale. Les localisations précises ne peuvent être définies qu'au niveau local, en concertation avec la Région pour ce qui concerne le biogaz et l'hydrogène.

La notion d'accès public fait référence au fait que toute personne détentrice d'un véhicule concerné par ce mode d'avitaillement ait la possibilité de l'y recharger ou de l'y avitailler.

Action 10.3.1 : quel bilan le PDMIF tire-t-il du processus BAC-IDF et Dialog ? Concernant l'harmonisation des réglementations selon le type de véhicule, le PDMIF pourrait proposer des recommandations que les collectivités locales appliqueraient, par exemple en définissant des catégories de véhicules selon leur longueur (moins de 12 mètres, plus de 16,50 mètres), plutôt qu'en fonction de leur tonnage ou de leur surface, comme cela se fait actuellement.

#271 Avis de IDF Mobilités :

La démarche DiaLog étant en cours à l'échelle nationale, il n'est pas encore possible d'en tirer un bilan, ni de la démarche régionale BAC-IDF qu'elle a intégrée. Cette démarche devant aboutir à la proposition d'une harmonisation au niveau national, il n'a pas été jugé opportun d'en proposer une au niveau régional dans le Plan des mobilités.

Action 10.4.3 : le document pourrait-il détailler les engagements du PDMIF concernant le développement de la cyclologistique ?
Concernant plus globalement les actions du volet logistique, le PDMIF devrait prendre en charge la communication et la sensibilisation des habitants sur leurs pratiques de consommation, relayée ensuite par les Établissements Publics Territoriaux (EPT). Bien que l'harmonisation des circulations soit mentionnée, il est essentiel de préciser les types de véhicules concernés (poids, dimensions, etc.). Enfin, l'embranchement ferré de Saint-Ouen est absent des sites multimodaux à préserver.

#272 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les actions du volet logistique, En effet, le "Plan des mobilités" n'est pas un acteur, il ne peut prendre en charge des actions.

Les mesures prioritaires du Plan des mobilités pour développer la cyclologistique sont exposées dans la mesure 10.4.3. Il revient aux acteurs compétents de les mettre en œuvre à l'échelle locale.

La communication et la sensibilisation des habitants à ces sujets relève bien des collectivités (communes, EPCI Départements), avec l'appui de la MGP et de la Région. Ce sujet est traité dans la mesure 10.1.2.

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

2.2.2.3.6. Axe 11 : accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Dans le PDMIF, il faudrait compléter le tableau P331 avec le nombre de points de charge existants, ce qui permettrait d'appréhender le chemin restant à faire pour arriver à l'objectif cible 2030.

#273 Avis de IDF Mobilités :

Le nombre de points de charge évoluant continûment, une telle information serait devenue obsolète dès l'arrêt du Plan. Le facteur multiplicatif au niveau régional par rapport à mai 2023 (multiplication par 5,5) est toutefois indiqué à titre informatif dans l'encart "Objectif" de l'action 11.1 en page 330.

Action 11.1 : il est mentionné un objectif d'installation de 4 500 infrastructures de recharge pour véhicules électriques d'ici 2030. En l'absence d'éléments de diagnostic, rien ne permet de confirmer la pertinence de l'objectif de 4 500 installations identifié pour Plaine Commune.
Cet objectif semble cependant très ambitieux, avec un état actuel à seulement 250 points de recharge sur le territoire, et une utilisation actuelle encore limitée des infrastructures existantes. Il serait pertinent de revoir

cet objectif à la baisse ou de le recalibrer en fonction de la demande réelle et des dynamiques locales d'usage.

#274 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure est une recommandation. L'objectif du Plan des mobilités a été calculé à partir d'une estimation du nombre de points de charge nécessaires pour atteindre la part de 20 % de véhicules électriques dans le parc à horizon 2030, comme modélisé par Enedis pour les différents territoires.

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

Les acteurs régionaux doivent s'emparer du sujet de la mobilité touristique, vecteur économique essentiel à la région, et prendre part au travail partenarial avec les collectivités, l'Autorité de Régulation des Transports et la MGP. Cette réflexion sur les mobilités touristiques intègre les recherches de localisation, l'aménagement et le financement des futures gares routières à vocation touristique (SLO…).

#275 Avis de IDF Mobilités :

Le sujet de l'accueil des cars SLO sur le territoire est traité dans la mesure 13.1.2. Des discussions se poursuivent entre les différents acteurs impliqués afin de trouver des solutions pour l'accueil des cars et de préciser la gouvernance.

Enfin, l'absence de mentions et d'actions concernant les taxis et VTC, qui représentent aussi une forme d'autopartage, est un manque regrettable.

#276 Avis de IDF Mobilités :

Plusieurs mesures du Plan des mobilités vont bénéficier notamment aux taxis : la création de voies réservées sur le réseau magistral (mesure 7.3.1), le déploiement d'un réseau régional de stations d'avitaillement hydrogène pour des usages taxis et bus (mesure 11.3.1), l'étude de l'opportunité de les intégrer à terme dans l'application Île-de-France Mobilités (mesure 6.3.1).

2.2.3. Avis de l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble

L'Etablissement Public Territorial Est Ensemble émet un **avis favorable** assorti de réserves

2.2.3.1. Poursuivre le développement des transports collectifs

Si le Métro 15, le Tzen 3, la navette fluviale et la prolongation des 2 tranches du tramway 1 figurent bien dans l'offre projetée à l'horizon du Plan, les autres projets portés par l'EPT n'y figurent pas : la création d'une station « Bobigny la Folie » sur la ligne 5 du Métro, le prolongement du tramway T11 Express et des lignes 1, 3 (pour lequel nous portons une proposition de tracé différente de celle du SDRIFe et 9 du Métro.

#277 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de la création d'une station Bobigny La Folie.

Les prolongements du T11 et des lignes 1, 3 et 9 du métro sont inscrits au SDRIF-E, mais leur mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, ils ne sont pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

L'EPT demande que la question des centres bus soit envisagée comme une façon de rééquilibrer le territoire et les offres bus en petite couronne, et non comme une barrière à tout renfort d'offres.

#278 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.3.7 du Plan des mobilités. La nécessité de créer et de rénover des centres opérationnels bus conditionne le développement d'offre bus pour des raisons de capacité de remisage.

Est Ensemble souhaiterait défendre le développement d'une ligne express, sur la base de l'itinéraire du bus 351, utilisant déjà l'autoroute A3 entre les arrêts « Gallieni » et « Auguste Polissard ». La création d'un point d'arrêt intermédiaire « Libre Pensée », permettant 'interconnexion avec le Tramway 1 prolongé dès 2027, est également portée par Est Ensemble. La ligne Express 93 (Bobigny Pablo Picasso – Roissy) pourrait également figurer dans le réseau projeté dans le PMIDF.

#279 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport. Concernant les cars express, le Plan des mobilités reprend les lignes inscrites au Schéma directeur des cars express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023 (mesure 1.4.2).

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

La différence entre les zones 2 et 3 semble disproportionnée. L'écart important de nombres de stationnement sur voirie prescrit (du simple au quadruple) y est disproportionné. Un calcul indexé sur le nombre d'habitants ou sur le taux de motorisation (à l'image des normes proposées sur les nouvelles constructions) serait plus pertinent sur les territoires de petite couronne. Aussi, les normes de zone 2 paraissent trop ambitieuses à horizon 2030, vu les contraintes pesant sur l'espace public. Enfin, la proposition d'un ratio homogène sur une même zone n'est pas pertinente et il convient de proposer une mode de calcul qui permette de densifier l'offre à proximité des stations du réseau structurant et/ou des équipements recevant du public.

#280 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services d'Île-de-France Mobilités et de la Région.

Par ailleurs, Est Ensemble dispose depuis plusieurs années dans son PLUi de la règle suivante : dans les nouvelles constructions (logement), au moins 50% de la superficie minimale imposée pour

les locaux vélos doit se situer au rez-de-chaussée de la construction, à l'intérieur des constructions ou au sein d'un local extérieur dédié. En cas d'impossibilité technique ils pourront se localiser en sous-sol à condition que l'accessibilité soit aisée et facilitée (via une rampe sécurisée ou un ascenseur largement dimensionné.). Cette norme permet de garantir des aménagements stratégiquement situés, et qui correspondent aux besoins des cyclistes, dans les nouveaux ensembles collectifs. Elle pourrait être reprise dans le PMIDF, comme recommandation ou prescription aux documents d'urbanisme.

#281 Avis de IDF Mobilités :

Le code de la construction et de l'habitation (CCH) prévoit déjà les dispositions à respecter quant à la localisation et l'implantation de l'espace de stationnement sécurisé pour les vélos dans les constructions (articles R113-12 et L113-19 du CCH, arrêté du 30 juin 2022).

2.2.3.3. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

Est Ensemble souhaite confirmer la nécessité d'inscrire le pôle de Pantin RER comme « pôle nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire » au sein de la carte des pôles affichée dans l'action 6.1 du Plan.

Est Ensemble souhaite également que l'étude de pôle de la Porte de Bagnolet figure sur la carte, l'étude étant en cours.

#282 Avis de IDF Mobilités :

Les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire sont ceux nécessitant des aménagements de désaturation, de mise en accessibilité ou de création/modernisation de passerelles ou souterrains, et faisant l'objet de financement dans le cadre du CPER 2023-2027. Le pôle de Pantin, ne faisant pas l'objet de financements CPER, est fléché comme pôle avec intervention sur le périmètre intermodal en cours d'étude ou de réalisation.

Concernant Porte de Bagnolet, la demande est en cours d'instruction par les services d'Île-de-France Mobilités et de la Région.

Par ailleurs, afin de garantir et de maximiser l'intermodalité aux abords des pôles d'échange, Est Ensemble avait inscrit dans son Plan Local de Mobilités un objectif ambitieux : « une sanctuarisation des espaces publics pour le vélo, les TC, les livraisons et éventuellement l'autopartage dans un rayon de 100 m. autour des pôles d'échanges ». Cette sanctuarisation bannissait le stationnement automobile, hors dépose minute. L'EPT propose de reprendre ce principe, au moins au sein de la MGP.

#283 Avis de IDF Mobilités :

Ce principe de sanctuarisation des espaces publics pour le vélo, les transports collectifs, les livraisons et l'autopartage dans un rayon de 100m autour des pôles ne peut être généralisé à l'ensemble des pôles d'échanges multimodaux compte tenu de la diversité des contextes urbains. Cela constitue toutefois une bonne pratique qui pourra être diffusée à d'autres collectivités qui élaborent un PLM et où le contexte urbain se prête à sa mise en œuvre.

2.2.3.4. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

L'EPT invite le PMIDF à être plus ambitieux sur la question des autoroutes urbaines. La plupart des territoires franciliens sont traversés par des autoroutes, et touchés par leurs conséquences environnementales, sanitaires, sociales et urbaines. La Région doit accompagner ce mouvement de transformation des autoroutes en cœur métropolitain, et appuyer les collectivités auprès de l'Etat. Des transformations vertueuses doivent être envisagées, à l'image de celles évoquées dans le Plaidoyer d'Est Ensemble et portées également par le Plan Local de Mobilité: enfouissement de l'infrastructure lorsque l'apaisement n'est pas possible, réservation de certaines voies à des usages moins carbonés sans création de nouvelles voies, baisse de la vitesse, création de points d'arrêt

bus sur autoroutes, suppression de piquage ou de bretelle devenu inutile ou dans un contexte de développement immédiat des transports en commun, organisation d'évènements…

#284 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'axe 7 du Plan des mobilités.

Est Ensemble souhaite que la performance environnementale du réseau routier ne soit pas uniquement traitée sous l'angle du bruit mais inclue également les questions de santé environnementale, en particulier les émissions de particules fines et de dioxyde d'azote.

#285 Avis de IDF Mobilités :

La réduction des émissions de polluants atmosphériques est traitée comme un objectif global du Plan des mobilités qui vise le respect des seuils réglementaires de concentrations. Contrairement au bruit où des actions locales peuvent contribuer à une forte diminution des nuisances (protections phoniques notamment), la réduction de la pollution atmosphérique aux abords des grands axes routiers résulte avant tout d'une action sur le nombre et la qualité des véhicules qui y circulent.

Par ailleurs, la hiérarchisation du réseau routier proposée dans la mesure 7.1.1 comprend deux axes classés en structurant, ce qui ne correspond pas à la réalité des politiques de circulation menées localement : il s'agit de la RD115 sud (Pantin) et de la RD117 Rue Jean Jaurès accueillant le T1 (Noisy-le-Sec). Est Ensemble avait anticipé ces évolutions de voirie dans la hiérarchisation portée dans le Plan Local de Mobilités. Aussi à plus long terme, la transformation des autoroutes devra requestionner la hiérarchisation proposée pour le réseau magistral.

#286 Avis de IDF Mobilités :

Les axes support de TCSP ont été intégrés au réseau structurant. L'évolution du réseau magistral est traitée dans l'action 7.1 du Plan des mobilités.

2.2.3.5. Mieux partager la voirie urbaine

Est Ensemble confirme l'intérêt important de la résorption des coupures urbaines, et souhaite ajouter à la carte affichée dans l'action 8.2 deux secteurs particulièrement marqués par les fractures autoroutières : la Porte de Bagnolet et son échangeur, et le secteur A3/A86 entre Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois. Ces deux coupures urbaines sont structurantes pour le territoire, et doivent figurer comme « à traiter ».

#287 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

2.2.3.6. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Comme explicité plus haut, la zone 2 peut être un peu artificielle pour les communes les plus étendues, comme par exemple Montreuil. Il conviendrait de moduler ce zonage et tenir compte de la proximité au réseau structurant.

A noter qu'Est Ensemble a voté dans son PLM et son PLUI des normes globalement plus ambitieuses pour le stationnement automobile et le stationnement vélo dans les immeubles neufs de bureaux ainsi que pour le stationnement vélo dans les logements.

#288 Avis de IDF Mobilités :

Le zonage proposé prend en compte la diversité des territoires et notamment leur accessibilité aux infrastructures ferrées.

Les prescriptions du Plan des mobilités pour les normes de stationnement automobile dans les bureaux (mesure 9.3.1) constituent un niveau maximum à ne pas dépasser dans les PLU mais les collectivités peuvent définir des normes plafond plus contraignantes. De même, les normes de

stationnement vélo dans les bureaux et les logements (mesure 4.2.4) constituent un niveau minimal à exiger mais les collectivités peuvent aller au-delà et en exiger plus.

2.2.3.7. Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

Un problème se pose cependant : de nombreuses actions identifiées dans le PMIDF relèvent de la responsabilité des EPCI/EPT et des communes, qui ont des moyens en ingénierie et financier limités. Un soutien renforcé pour leur montée en compétences faciliterait une coordination à des échelles supérieures.

#289 Avis de IDF Mobilités :

La Région Île-de-France dispose d'une stratégie fret et logistique qui permet de soutenir les collectivités. La mesure 10.1.2 vise à diffuser l'information nécessaire auprès des collectivités pour les aider à se saisir des enjeux logistiques.

Par ailleurs, la conservation des fonctions logistiques par la réhabilitation d'entrepôt obsolète ne doit pas empêcher le développement urbain et économique des territoires et doit s'insérer dans un équilibre territorial avec une mixité fonctionnelle au niveau intercommunal et métropolitain qui permet une prise en charge partagée des fonctions logistiques métropolitaines.

#290 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 10.1.4.

Enfin, les canaux de la Ville de Paris sur leur segment grand gabarit pourraient être mieux identifiés dans l'armature logistique sachant qu'un nouveau schéma directeur des canaux qui intègre les questions logistiques est en projet.

#291 Avis de IDF Mobilités :

La carte présentée en page 308 du projet de Plan des mobilités constitue une représentation schématique de l'armature logistique francilienne actuelle produite par l'Institut Paris Region, qui ne tient donc pas compte du nouveau schéma directeur. L'élaboration d'une nouvelle armature régionale cible comme visée par la mesure 10.1.1 devra permettre d'intégrer ces projets.

2.2.3.8. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Les mesures proposées par la Région sont intéressantes, mais les volumes de bornes à implanter sur l'espace public ne correspondent pas à la réalité d'un territoire comme Est Ensemble. L'objectif affiché de 4000 points de charge à horizon 2030 sous entendrait que 80% du parc automobile d'Est Ensemble soit électrifié à horizon 2030 ce qui ne correspond pas aux trajectoires actuelles. Ce chiffre pourrait donc être revu à la baisse, en cohérence avec celui affiché dans le Plan Local de Mobilités (500 bornes soit 1 000 points de charge à horizon 2029). Aussi, l'espace public n'a pas vocation à absorber seul le déploiement des bornes qui doivent également trouver leur place au sein de l'espace privé, ou dans les stations-services par exemple.

#292 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure est une recommandation. L'objectif du Plan des mobilités a été calculé à partir d'une estimation du nombre de points de charge nécessaires pour atteindre la part de 20 % de véhicules électriques dans le parc à horizon 2030, comme modélisé par Enedis pour les différents territoires.

2.2.3.9. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilités solidaires

Ces enjeux sont partiellement repris par la Région, notamment avec la mise en place d'une tarification unique à partir du 1er janvier 2025. La gratuité ou une tarification plus sociale pourraient être un chantier à lancer dans le PMIDF.

#293 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens (action 1.8).

Un axe complet du Plan est consacré à la mobilité solidaire. La mesure 12.1.1 a pour objectif le maintien d'une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité. L'Île-de-France dispose d'une gamme tarifaire très étoffée en matière sociale, avec une prise en charge allant de 50 % de réduction jusqu'à la gratuité totale, et ce pour un grand nombre de publics prioritaires. Les modalités d'attribution et de distribution de ces aides sont décidées par Île-de-France Mobilités mais les Départements et la Ville de Paris peuvent pour certains dispositifs décider des conditions d'éligibilité et des zonages de validité attribués, voire se sont engagés en faveur d'un remboursement partiel ou total des titres.

Anticipant la mise en place dès 2025 de la nouvelle phase de la ZFE au sein du Grand Paris, Est Ensemble appelle à un renforcement des aides financières listées dans la mesure 12.1.2 pour compenser les surcoûts et difficultés de mobilités générées par la ZFE, notamment dans les territoires les plus précaires du Grand Paris. Aussi, si les aides listées dans l'action sont pertinentes, elles sont insuffisantes.

#294 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 12.1.2 propose une liste non exhaustive des dispositifs existants visant à faciliter l'accès des publics les plus vulnérables ou précaires aux services de mobilité autres que les transports collectifs. Il n'est pas du ressort du Plan des mobilités de créer de nouvelles aides financières. A contrario, l'enjeu d'une meilleure information des publics cibles sur les aides existantes pour améliorer le taux de recours est identifié dans la mesure 12.1.3.

Des aides à la démotorisation des ménages pourraient être prévues (ex : prise en charge des frais liés à l'autopartage, au covoiturage, aux services vélos en libre-service, subvention mensuelle / annuelle pour le Pass Navigo, le Véligo, Navigo Liberté…).

#295 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 12.1.2 propose une liste non exhaustive des dispositifs existants visant à faciliter l'accès des publics les plus vulnérables ou précaires aux services de mobilité autres que les transports collectifs. Il n'est pas du ressort du Plan des mobilités de créer de nouvelles aides financières. A contrario, l'enjeu d'une meilleure information des publics cibles sur les aides existantes pour améliorer le taux de recours est identifié dans la mesure 12.1.3.

23. Avis des EPT du Val de Marne

2.3.1. Avis de l'établissement public territorial Grand Paris Sudest Avenir

L'Etablissement Public Territorial de Grand Paris Sudest Avenir émet un **avis retraçant l'ensemble des observations suivantes** :

2.3.1.1. Sur le plan des transports collectifs :

Il est souhaitable d'affirmer davantage le caractère structurant et donc essentiel du prolongement d'Altival, vers Chennevières-sur-Marne puis Sucy-en-Brie et en articulation avec Altival, le futur TCSP prévu sur la RD4 : cela suppose de préserver les emprises dédiées au projet Altival phase 2 ;

#296 Avis de IDF Mobilités :

Le projet Altival entre Noisy-le-Grand et Chennevières-sur-Marne est inscrit au Plan des mobilités, sa réalisation est donc prévue à horizon 2030. Le prolongement jusqu'à Sucy est inscrit au SDRIF-E mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne fait figurer que les projets inscrits au SDRIF-E dont la mise en service est prévue d'ici 2030.

Pour assurer l'accès à la mobilité de tous les territoires, GPSEA accorde une attention particulière à l'amélioration de l'offre de bus : les perspectives de développement sur la RN19, avec notamment la mise en place d'un TCSP entre Brie-Comte-Robert et Boissy-Saint-Léger, assorti d'aménagements garantissant la fluidité et la régularité des bus et le développement des mobilités actives, doivent figurer parmi les projets identifiés par Ile-de-France Mobilités ;

#297 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la performance d'exploitation des bus est un objectif du Plan des mobilités. En plus des actions d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs de transport pour traiter les causes internes d'irrégularités, des actions peuvent être mises en place par les gestionnaires de voirie pour traiter les points durs et améliorer la performance des bus.

L'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au Contrat de Plan Etat - région 2021-2027 prévoit la réalisation de la requalification de l'ex-RN19 en traversée de Boissy-Saint-Léger et la réalisation d'un passage à faune au sud de Boissy. Ces projets sont inscrits dans le Plan des mobilités (mesure 7.4.1).

Par ailleurs, le principe d'un TCSP RD19 - RN19 (Créteil - Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte Robert) est inscrit au SDRIF-E. L'avenant mobilité au CPER prévoit également des études pour l'aménagement de la RN19 entre Boissy et la Francilienne. Ces projets ne pouvant être mis en service à l'horizon 2030, ils ne sont pas inscrits au Plan des mobilités.

En outre, GPSEA rappelle l'enjeu de renforcer et d'améliorer l'offre bus à destination des collégiens et lycéens ;

#298 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans le Plan des mobilités par la mesure 1.3.2 : la desserte fine des territoires, fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

En lien avec les objectifs de renforcement de l'offre bus et de décarbonation des déplacements, GPSEA soutient la mise en œuvre rapide du nouveau Centre opérationnel bus (COS) sur la commune de Noiseau, incluant le recours à l'hydrogène ;

#299 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités partage la volonté de mise en service rapide de nouveaux centres bus sur le territoire. Le centre-bus de Noiseau qui figure sur la carte de la mesure 1.3.7 devrait être mis en service en 2028.

Enfin, le renforcement de l'information voyageurs doit être accentué, notamment au travers du déploiement des bornes d'information voyageurs (BIV).

#300 Avis de IDF Mobilités :

La pose de bornes d'information voyageurs est aujourd'hui à la charge de l'opérateur bus local, mais cette compétence sera progressivement reprise par Île-de-France Mobilités. Ainsi, les abris voyageurs installés par les collectivités doivent prévoir l'accueil de BIV sous le toit de l'abri et l'installation des interfaces. Ces derniers seront conçus et installés par le propriétaire de l'abri mais Île-de-France Mobilités finance ces équipements à 100%.

Île-de-France Mobilités a récemment élaboré une note à l'intention des collectivités sur l'installation de différents équipements d'intermodalité, qui peut être transmise à la commune.

2.3.1.2. Sur le plan de l'optimisation du réseau routier et le partage de la voirie :

Pour répondre à la mesure visant à augmenter la capacité des axes à fort trafic, GPSEA souhaite la remise rapide en chantier de la prolongation de la RN406 vers le Port de Bonneuil, extension inscrite au nouveau CPER signé entre l'État et la Région, ainsi que la réalisation du passage à faune prévu sur la RN19 et sa requalification à Limeil-Brévannes et Boissy-Saint-Léger ;

#301 Avis de IDF Mobilités :

La desserte du Port de Bonneuil par la RN406 est un projet inscrit à la mesure 7.4.1 du Plan des mobilités.

En vue de résorber les coupures urbaines (mesure 8.2.3), GPSEA sollicite la convocation, sous l'égide de l'Etat, des partenaires et maîtres d'ouvrage concernés par les deux ponts enjambant les voies ferrées à Sucy, les ponts dits « de Paris » et celui dit « de Bonneuil » inclus dans le recensement de l'arrêté du 22 juillet 2020 des ouvrages ne faisant pas l'objet de convention d'entretien et de partage des coûts, en vue d'obtenir la réalisation des travaux nécessaires à leur entretien en co-financement ;

#302 Avis de IDF Mobilités :

La coupure du "Pont de Paris" est inscrite au Plan des mobilités comme coupure à résoudre à horizon 2030 : il s'agit de la n°74 "RD111 - voies ferrées à Sucy-Bonneuil" (la coquille RD11 sera corrigée en RD111 dans la version définitive du Plan).

Concernant la coupure du pont "de Bonneuil" au-dessus des voies ferrées (à différencier de la coupure n°69), cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

2.3.1.3. Sur le plan de la mise en œuvre opérationnelle du futur PDMIF :

GPSEA partage la nécessité de poursuivre le travail partenarial dans la mise en œuvre et le suivi du PDMIF au travers d'instances régulières de pilotage et techniques tout comme la nécessaire coordination à trouver avec la mise en œuvre du Plan local de mobilité et du Plan vélo de GPSEA.

#303 Avis de IDF Mobilités :

Les actions menées par GPSEA dans le cadre de son Plan local de mobilité et de son Plan vélo participent de la mise en œuvre du Plan des mobilités.

2.3.2. Avis de la Métropole du Grand Paris (MGP)

La métropole du Grand Paris a adopté à la majorité des suffrages exprimés le Plan des Mobilités en Ile de France avec les observations, recommandations ou réserves suivantes :

2.3.2.1. Sur le schéma de Cohérence Territoriale métropolitain (SCoT)

La mesure 7.4.1 du projet de Plan des Mobilités relative à l'augmentation de la capacité de certains axes du réseau magistral pourrait être complétée pour s'inscrire davantage dans les orientations de la prescription 58 du DOO qui vise à requalifier les grandes voies hors autoroute (ex-RN, Boulevard Périphérique) en "Boulevard urbain de la Métropole". Cette notion est définie dans le glossaire du DOO comme un "espace public remarquable par sa continuité et son tracé, par son urbanité et ses qualités d'usage, ainsi que, le cas échéant, par son paysage et ses plantations d'alignement..."

#304 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 7.1.1 précise que l'évolution potentielle de la vocation de certains axes du réseau magistral - et notamment leur transformation en boulevard urbain - ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation.

Précisément, la mesure 7.4.1 vient décliner l'Orientation Réglementaire 129 du projet de SDRIFe, dont la Métropole du Grand Paris avait demandé la suppression. Par souci de cohérence, la Métropole demande donc la modification de la mesure 7.4.1 pour conditionner le développement de certains axes du réseau magistral tout en confirmant la possibilité de les requalifier à terme par une intégration urbaine plus qualitative (plantations d'arbres, embellissement des espaces, apaisement de la circulation...) ou la mise en place de nouveaux usages de la mobilité (modes actifs, transports collectifs...).

#305 Avis de IDF Mobilités :

Les projets cités dans la mesure 7.4.1 sont les seuls qui peuvent concerner des mesures d'intensification du réseau magistral et, comme le précise le texte, les nouveaux maillons doivent être conçus pour accueillir des mobilités plus durables (covoiturage et transports urbains collectifs, vélo le cas échéant) et leur offrir des conditions d'accès et de circulation suffisamment attractives comparativement à la voiture individuelle.

2.3.2.2. Sur les mesures d'accompagnement à la Zone à Faibles Émissions métropolitaine (ZFE-m)

La Métropole se félicite des actions déjà engagées en matière de déploiement et renfort de l'offre en transports collectifs, et recommande la poursuite de cette dynamique. Elle doit par ailleurs être accompagnée d'actions relatives à l'amélioration de la qualité de service (vitesse commerciale de lignes de bus, notamment).

Ces actions s'inscrivent directement en lien avec les prochaines étapes de la Zone à Faibles Émissions métropolitaine et la mise en œuvre progressive des différentes lignes du Grand Paris Express.

#306 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu correspond aux actions qui visent à continuer le développement de l'offre de transports collectifs en IDF au sein du territoire de la Métropole du Grand Paris, actions 1.1, 1.2 et 1.3 du Plan des mobilités.

2.3.2.3. Nuisances sonores métropolitaines

La Métropole du Grand Paris rappelle l'attention particulière qui devra être portée sur les nuisances sonores accompagnant le développement de l'offre de transports.

Les Cartes Stratégiques Bruit mettent en évidence des zones à proximité du réseau ferroviaire surexposées au Bruit et nécessitant des actions de résorption. Les gestionnaires d'infrastructures (SNCF Réseau et RATP) sont déjà engagés dans cette démarche. Il convient qu'Ile-de-France Mobilités, en sa qualité d'autorité organisatrice, et ses opérateurs ferroviaires, Transilien notamment, se saisissent également du sujet.

#307 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.1.8 traite de l'ensemble de bruit ferroviaire. Elle tient compte du Plan anti-bruit adopté par la Région en septembre 2024 qui vise en particulier à identifier les 100 principaux points noirs du bruit routier et ferroviaire au regard de l'impact sanitaire sur les habitants.

Ce sont bien les gestionnaires d'infrastructure qui sont visés par l'élaboration des PPBE mais ils s'appuient sur les opérateurs ferroviaires pour les enjeux liés au matériel roulant. Île-de-France Mobilités est concernée au titre des infrastructures dont elle est maître d'ouvrage.

2.2.2.4. Sur les mobilités douces

En 2015, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont mis en place un dispositif partenarial pour concevoir les pôles d'échanges du Grand Paris Express.

Les études ont donc été lancées mais le périmètre étudié ne porte que sur 300 mètres (voire 800 mètres) autour des gares.

En cohérence avec sa compétence en matière de Zone à Faibles Émissions métropolitaine, et avec la convention de partenariat pour l'aménagement du territoire métropolitain cosignée avec la Société du Grand Paris, la Métropole du Grand Paris se propose de participer à l'organisation des mobilités cyclables autour des gares du Grand Paris, en intervenant notamment sur les aménagements d'itinéraires cyclables confortables et sécurisés pour accéder à la gare, la sécurisation du stationnement et les chemins piétonniers.

En lien avec Ile-de-France Mobilités, la Société des Grands Projets et les collectivités locales concernées, la participation de la Métropole du Grand Paris à l'élaboration de ces projets permettrait la définition d'une véritable stratégie des mobilités douces en rabattement sur les pôles gares du Grand Paris Express, voire également potentiellement une accélération de l'avancement des études afférentes.

La Métropole du Grand Paris propose que ces réflexions soient menées sur la base d'un rayon plus élevé, de 2 à 3 kilomètres (au lieu de 300 m).

A terme, cette démarche pourrait être élargie aux stations et gares liées aux autres projets d'infrastructures programmées sur le territoire métropolitain.

#308 Avis de IDF Mobilités :

La desserte cyclable des futures gares du Grand Paris, mais plus largement de l'ensemble des gares, est une priorité pour les différents schémas cyclables des départements et des EPCI. Il est tout à fait possible pour les maîtres d'ouvrage d'étudier les aménagements cyclables dans un rayon de 2 à 3km autour des gares. Le Plan des mobilités ne porte pas de recommandation ou prescription à ce sujet.

2.2.2.5. Sur les politiques d'autopartage

Dans le projet de Plan des Mobilités, Ile-de-France Mobilités souhaite renforcer le maillage métropolitain et préconise un travail d'harmonisation et de simplification du système d'occupation temporaire (AOT) du domaine public et des redevances associées, dues par les opérateurs aux collectivités. Il est ainsi proposé que la Métropole du Grand Paris mène une étude sur les

redevances à l'échelle de son territoire. Il convient de rappeler que la Métropole du Grand Paris n'est pas compétente en matière de redevance d'occupation du domaine publique, mais est favorable à la coordination d'une action associant les communes et gestionnaires de voirie concernés.

A ce titre, la Métropole du Grand Paris se félicite de la réflexion partenariale d'ores et déjà engagée avec Ile-de-France Mobilités.

La Métropole du Grand Paris rappelle sa volonté de favoriser le développement de l'autopartage sur le territoire métropolitain, s'agissant d'une mesure d'accompagnement à la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) : la Métropole a lancé l'élaboration d'une étude technico-juridique relative à la mise en place d'un service d'autopartage à l'échelle métropolitaine, à laquelle Ile-de-France Mobilités sera associée.

#309 Avis de IDF Mobilités :

L'étude de la Métropole relative à la mise en place d'un service d'autopartage à l'échelle métropolitaine participe à la mise en œuvre de la mesure 5.2.2.

2.2.2.6. Sur le transport fluvial de voyageurs

Les potentialités de ce type de navettes fluviales voyageurs ont notamment été étudiées par l'APUR, qui a notamment identifié 35 escales potentielles à étudier. Ces escales correspondent à trois critères à considérer : la desserte des centralités fortes, la desserte plus ponctuelle d'un équipement culturel ou de loisirs à l'échelle régionale, et la desserte d'un important territoire de développement urbain

Il convient de poursuivre la réflexion sur le choix des itinéraires possibles, l'organisation de l'exploitation et l'évaluation des coûts induits.

En lien avec Ile-de-France Mobilités, Haropa Port et les collectivités territoriales concernées, plusieurs options de liaison pourraient être étudiées.

Deux modèles économiques méritent d'être évalués pour le financement de l'exploitation : un financement entièrement privé, ou sur la base d'une délégation de service public.

#310 Avis de IDF Mobilités :

Le sujet des navettes fluviales de voyageurs est traité dans la mesure 1.3.1 concernant le développement des transports collectifs de surface en site propre. Cette dernière précise que des études pour la création de lignes de navettes fluviales (une ligne sur le Canal de l'Ourcq en priorité, et deux autres sur la Seine à plus long terme) seront lancées au cours de la décennie.

2.2.2.7. Sur l'accueil des Services librement organisés (SLO)

L'Autorité de régulation des transports (Autorité de Régulation des Transports) a été saisi et un rapport a été rendu public en juillet 2024. Dans ce rapport, l'Autorité de Régulation des Transports pose le constat d'un vide juridique au niveau de la gouvernance et plus précisément sur la planification et la mise en œuvre d'une offre d'accueil adapté pour les opérateurs SLO et préconise qu'à l'avenir, « une collectivité soit responsable, à l'échelle d'une agglomération, de penser l'accueil des SLO en s'intéressant à son articulation avec le système de transport urbain, en dimensionnant justement le foncier nécessaire et en minimisant les nuisances imposées aux riverains. »

La Métropole du Grand Paris pourrait assurer cette mission, planifier et coordonner l'émergence d'un réseau des gares routières du Grand Paris à un horizon de 5 à 15 ans. Cela suppose, bien évidemment, que la Métropole soit légitimée dans ses compétences et moyens par l'État et avec l'appui d'Ile-de-France Mobilités, elle pourrait structurer son action dans la réalisation d'un schéma d'organisation à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, identifier et mettre en œuvre les procédures administratives préalables à l'organisation et l'exploitation des gares routières, réaliser les éventuels investissements nécessaires pour l'accueil et le confort des voyageurs et créer les conditions d'exploitation de qualité pour les opérateurs.

Ceci justifie que la Métropole bénéficie d'une confirmation de sa responsabilité et de transfert de moyens humains et financiers.

#311 Avis de IDF Mobilités :

Le sujet de l'accueil des cars SLO sur le territoire est traité dans la mesure 13.1.2. Des discussions doivent être menées entre les différents acteurs impliqués (Autorité de Régulation des Transports, Île-de-France Mobilités, Métropole de Grand Paris, collectivités, Etat) afin d'affiner la gouvernance et de travailler à trouver des solutions pour l'accueil des cars.

2.2.2.8. Sur les réserves et recommandations

2.2.2.8.1. Sur les réserves :

Réserve N°1 (une seule):

Fiche-action 7.4. "Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier" :

La Métropole du Grand Paris demande la modification de la mesure 7.4.1 portant sur le réseau magistral et proposant « *d'investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain* ».

Cette mesure s'inscrit dans le champ d'application de l'orientation réglementaire 129 du Schéma directeur de la Région Ile-de-France, dont la Métropole a demandé la suppression dans le cadre de son avis de personne publique associée.

En effet, le Schéma de Cohérence Territoriale métropolitain, au travers de sa prescription 58 relative aux boulevards urbains de la Métropole, engage et accompagne la requalification de ces grandes voies routières.

A ce titre, cette mesure d'intensification devrait être conditionnée aux seuls projets d'infrastructure évoqués dans la liste dédiée et permettre la possibilité pour le réseau magistral d'évoluer dans le sens d'une requalification et d'une intégration urbaine plus qualitative (en complétant les mesures 7.1.1 et 7.1.2). A titre d'exemple, la mesure ne devrait pas empêcher la transformation de ces voiries par un apaisement de la circulation, l'embellissement des espaces, la multiplicité des modes de déplacement sur ce réseau.

#312 Avis de IDF Mobilités :

Les projets cités dans la mesure 7.4.1 sont les seuls qui peuvent concerner des mesures d'intensification du réseau magistral et, comme le précise le texte, les nouveaux maillons doivent être conçus pour accueillir des mobilités plus durables (covoiturage et transports urbains collectifs, vélo le cas échéant) et leur offrir des conditions d'accès et de circulation suffisamment attractives comparativement à la voiture individuelle.

La mesure 7.1.1 précise que l'évolution potentielle de la vocation de certains axes du réseau magistral - et notamment leur transformation en boulevard urbain - ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation.

La mesure 7.1.2 précise par ailleurs que la DiRIF mènera une expérimentation d'homogénéisation ou d'abaissement des vitesses autorisées, en liaison avec les préfectures de département concernées. Des évaluations de ces expérimentations permettront de tirer des conclusions quant à l'impact de telles mesures.

2.2.2.8.2. Sur les recommandations

Recommandation N°1 :

Axe 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

La Métropole du Grand Paris propose que le Plan des Mobilités intègre une action spécifique au développement de navettes fluviales de voyageurs.

#313 Avis de IDF Mobilités :

Le sujet des navettes fluviales de voyageurs est traité dans la mesure 1.3.1 concernant le développement des transports collectifs de surface en site propre. Cette dernière précise que des études pour la création de lignes de navettes fluviales (une ligne sur le Canal de l'Ourcq en priorité, et deux autres sur la Seine à plus long terme) seront lancées au cours de la décennie.

Le domaine de pertinence des navettes fluviales de voyageurs est restreint, aussi il semble peu opportun d'y dédier une action spécifique.

Recommandation n°2

Fiches-actions 1.1. *« Développer le réseau de Mass Transit et en conforter la fiabilité et la résilience* » et 1.4. « *Développer un nouveau réseau de cars Express pour relier les bassins de vie* » :

Mentionner le lien avec la Zone à Faibles Émissions (ZFE) métropolitaine dans les actions 1.1. et 1.4.

Il convient de rappeler la nécessité de mettre en place une offre en transports collectifs cohérente avec les objectifs de reports modaux attendus dans le cadre de la mise en œuvre de la Zone à faibles Émissions métropolitaine

#314 Avis de IDF Mobilités :

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) est une obligation réglementaire. Le Plan des mobilités se concentre sur l'accompagnement des particuliers et des professionnels dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m (dispositifs d'aides pour la transition énergétique des véhicules, incitations au report modal, aide et accompagnement à la mobilité...).

La Métropole du Grand Paris rappelle la nécessité de poursuite d'un engagement fort dans le développement d'infrastructures de parkings-relais, indispensables dans la mise en œuvre de politiques de reports modaux limitant ainsi l'usage de la voiture et plus particulièrement sur les communes ceinturant la Zone à Faibles Émissions métropolitaine.

#315 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 6.1.5 prévoit bien le développement de la capacité du réseau de Parkings relais Île-de-France Mobilités, avec un objectif de 10 000 places supplémentaires dans les Parkings relais Île-de-France Mobilités à l'horizon 2030. La localisation des Parkings relais ne se fait cependant pas qu'aux portes de la Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) mais surtout en grande couronne pour induire du report modal dès l'origine des déplacements.

Recommandation n°3

Fiche-action 4.1. "Développer les infrastructures cyclables" :

- Actualiser les éléments relatifs au plan vélo métropolitain : 9 lignes totalisant 215 km d'aménagements cyclables,

- Mentionner le budget alloué par la Métropole du Grand Paris à l'opération : 108 M€ sur 10 ans,

- Rappeler les prescriptions 62 et 63 du SCoT viennent illustrer les ambitions du Plan Vélo Métropolitain et s'inscrivent dans cette ambition de développement des infrastructures cyclables.

La P 62 permet de réserver les emplacements nécessaires pour développer les itinéraires pour les modes actifs tandis que la P 63 rappelle certaines mesures pour favoriser l'usage du vélo (réseau cyclable métropolitain, zones de circulation apaisée...).

#316 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités sera mis à jour pour intégrer l'évolution des éléments relatifs au Plan vélo métropolitain.

Les budgets alloués à différents programmes ne sont pas mentionnés dans les fiches-actions afin que ces dernières conservent leur exactitude tout au long de la vie du Plan. Néanmoins, la contribution de la Métropole du Grand Paris sera rappelée dans la section dédiée au financement du Plan.

Il n'est pas opportun de faire référence aux prescriptions du SCoT métropolitain dans le Plan d'action du Plan des mobilités étant donné que le SCoT doit être compatible avec le Plan des mobilités et non l'inverse. Néanmoins, ces prescriptions sont tout à fait pertinentes et participent à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

Recommandation n°4

Fiche-action 4.2. "Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo" :

- Mentionner la Métropole du Grand Paris en tant que soutien financier à des projets de stationnement vélo sur l'espace public, en sollicitant notamment le Fonds d'Investissement métropolitain,

#317 Avis de IDF Mobilités :

La Métropole peut en effet être ajoutée dans les financeurs de la mesure 4.2.2.

- Rappeler la prescription 63 du DOO du SCoT métropolitain, qui vise à développer l'offre de stationnement vélo dans les espaces publics et privés.

#318 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas opportun de faire référence aux prescriptions du SCoT métropolitain dans le Plan d'action du Plan des mobilités étant donné que le SCoT doit être compatible avec le Plan des mobilités et non l'inverse. Néanmoins, ces prescriptions sont tout à fait pertinentes et participent à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

Recommandation n°5

Fiche-action 5.1. "Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Ile-de-France" :

- Rappeler que le SCoT métropolitain évoque la nécessité de réserver des emplacements nécessaires aux nouveaux services à la mobilité dans le cadre du développement de l'intermodalité.

Les prescriptions 57, 58 et 60 concourent à cette stratégie d'accompagnement de la pratique du covoiturage.

#319 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas opportun de faire référence aux prescriptions du SCoT métropolitain dans le Plan d'action du Plan des mobilités étant donné que le SCoT doit être compatible avec le Plan des mobilités et non l'inverse. Néanmoins, ces prescriptions sont tout à fait pertinentes et participent à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

Recommandation n°6

Fiche-action 5.2. "Renforcer les dispositifs d'autopartage" :

- Rappeler la volonté de la Métropole du Grand Paris de favoriser le développement de l'autopartage sur le territoire métropolitain, s'agissant d'une mesure d'accompagnement à la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) : la Métropole a lancé l'élaboration d'une étude relative à la mise en place d'un service d'autopartage à l'échelle métropolitaine.

#320 Avis de IDF Mobilités :

L'étude de la Métropole relative à la mise en place d'un service d'autopartage à l'échelle métropolitaine participe à la mise en œuvre de la mesure 5.2.2. Toutefois, le Plan des mobilités n'a pas vocation à citer l'ensemble des études menées par les différents acteurs.

Recommandation n°7

Fiche-action 6.1. « Aménager les lieux d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée » :

- Rappeler que la Métropole du Grand Paris soutient les projets d'aménagements urbains et cyclables (itinéraires et stationnement) aux abords des pôles d'échanges multimodaux du Grand Paris Express,

- Rappeler que la Métropole du Grand Paris propose que le rabattement cyclable sur les pôles d'échanges multimodaux des futures gares du Grand Paris Express soit étudié dans un périmètre élargi (2 à 3 km de rayon).

#321 Avis de IDF Mobilités :

La Métropole peut en effet être ajoutée dans les financeurs de la mesure 6.1.2 au titre du soutien aux aménagements urbains et cyclables aux abords des pôles d'échanges multimodaux du Grand Paris Express (GPE).

La desserte cyclable des futures gares du Grand Paris, mais plus largement de l'ensemble des gares, est une priorité pour les différents schémas cyclables des départements et des EPCI. Il est tout à fait possible pour les maîtres d'ouvrage d'étudier les aménagements cyclables dans un rayon de 2 à 3km autour des gares. Le Plan des mobilités ne porte pas de recommandation ou prescription à ce sujet.

Recommandation n°8

- Fiche-action 7.1. "Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien" :

L'orientation de l'action 7.1. Vise à conforter, voire à augmenter les capacités de transit sur certaines voies structurantes existantes.

Cette orientation est en contradiction avec les enjeux portés par le SCoT métropolitain en matière de santé publique et environnementale, d'évolution des mobilités et d'amélioration du cadre et de la qualité de vie des métropolitains, et plus globalement avec les différentes politiques menées et destinées à « apaiser » les grands axes routiers pour réduire les nuisances (pollution atmosphérique, nuisances sonores) ou à réduire les émissions gaz à effet de serre et particules fines.

La prescription 58 du DOO du SCoT métropolitain résulte de ce diagnostic. Elle vise à créer des « boulevards urbains de la métropole » en favorisant l'apaisement de la circulation, des usages multiples (transports collectifs, modes actifs) et des plantations et embellissements des espaces, ce que ne prévoit pas l'OR 129.

- Dans ce cadre, la Métropole du Grand Paris rappelle la nécessité de ne pas entraver la requalification des axes du réseau magistral si cela demeure possible. Cette fiche-action pourrait être amendée pour évoquer davantage les perspectives d'aménagements de ce type de réseau afin de permettre, sur certains axes, la réduction des flux et l'apaisement de la circulation.

#322 Avis de IDF Mobilités :

Les projets cités dans la mesure 7.4.1 sont les seuls qui peuvent concerner des mesures d'intensification du réseau magistral et, comme le précise le texte, les nouveaux maillons doivent être conçus pour accueillir des mobilités plus durables (covoiturage et transports urbains collectifs, vélo le cas échéant) et leur offrir des conditions d'accès et de circulation suffisamment attractives comparativement à la voiture individuelle.

La mesure 7.1.1 précise que l'évolution potentielle de la vocation de certains axes du réseau magistral - et notamment leur transformation en boulevard urbain - ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation.

La mesure 7.1.2 précise par ailleurs que la DiRIF mènera une expérimentation d'homogénéisation ou d'abaissement des vitesses autorisées, en liaison avec les préfectures de département concernées. Des évaluations de ces expérimentations permettront de tirer des conclusions quant à l'impact de telles mesures.

Recommandation n°9

Fiche-action 7.5. "Améliorer la performance environnementale du réseau routier" :

- Rappeler La prescription 135 du DOO du SCoT, qui s'inscrit dans cette démarche d'amélioration et de limitation de l'exposition aux nuisances. Elle vise à inciter les PLUi à favoriser une plus grande isolation des bâtiments existants à proximité des grandes voies et des infrastructures routières. De même la prescription 136 propose la mise en place de dispositifs de réduction du bruit le long des axes de transports bruyants.

- Rappeler la délibération d'adoption du PPBE métropolitain - Conseil métropolitain du 4 décembre 2019, qui permet à la Métropole du Grand Paris d'apporter les financements nécessaires pour compléter les enveloppes financières requises à la réalisation d'opérations (études et travaux) de résorption de Points Noirs Bruit des infrastructures de transports routiers entreprises par les gestionnaires.

#323 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas opportun de faire référence aux prescriptions du SCoT métropolitain dans le plan d'action du Plan des mobilités étant donné que le SCoT doit être compatible avec le Plan des mobilités et non l'inverse. Néanmoins, ces prescriptions sont tout à fait pertinentes et participent à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

La Métropole est citée dans les responsables de la mise en œuvre des PPBE et cartes stratégiques de bruit et dans les financeurs de la mesure 7.5.1. Toutefois, le Plan des mobilités ne fait pas référence à des dispositifs de financement de façon très précise afin d'éviter des inexactitudes au cours de la vie du plan (changement du nom du dispositif ou des conditions d'accès, nouvelle délibération etc.).

Recommandation n°10

Fiche-action 10.1. "Améliorer la performance de l'armature logistique" :

- Indiquer que la Métropole du Grand Paris a initié une étude relative au besoin en avitaillement des professionnels de la logistique. Cette étude, démarrée à l'été 2024 répondra à trois objectifs :

- Comprendre les besoins en avitaillement dans un contexte d'évolution rapide du parc de véhicules et de mise en conformité avec les prochaines étapes de la ZFE,

- Compléter le Schéma Directeur des Énergies Métropolitain en apportant des éléments relatifs à l'accès à l'énergie sur le territoire métropolitain pour les logisticiens, et étudier les possibilités de stations publiques ou privées multi-énergies, nécessaires dans un cadre de transition énergétique,

- Modéliser et extrapoler les besoins d'avitaillement à l'échelle du territoire métropolitain.

#324 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de l'avitaillement pour les véhicules de transport de marchandises est traité dans l'action 10.4 et non 10.1.

La mention de cette étude est en effet pertinente, elle pourra être ajoutée à la mesure 10.4.1.

Recommandation n°11

Fiche-action 10.3 "Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines » :

- Rappeler que la Métropole participe également à la réflexion autour de la lutte contre l'étalement logistique, et de la logistique du dernier kilomètre à travers son programme d'expérimentation "Quartiers Métropolitains d'Innovation", opéré par l'agence d'innovation Paris&Co, via l'expérimentation en conditions réelles de prototypes (vélos-cargos, VULs...) au sein de communes métropolitaines,

#325 Avis de IDF Mobilités :

Cette initiative peut en effet être citée, probablement de façon plus pertinente dans l'action 10.4 concernant la transition énergétique.

- Rappeler que La Métropole du Grand Paris est membre de l'association Certibruit dont l'objectif est de valoriser les efforts entrepris, par les acteurs de la logistique urbaine, de la distribution et les collectivités en matière de livraison silencieuse de nuit et de limitation du trafic de fret le jour,

- La métropole confirme sa volonté de participer, à l'échelle de son territoire, à la recherche de cohérences concernant les réglementations de circulation et de livraison pour les transports de marchandises.

#326 Avis de IDF Mobilités :

La Métropole est citée dans les responsables de la mise en œuvre et financeurs de la mesure 10.3.5 qui porte sur la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalées et cite l'association Certibruit et son label.

Recommandation n°12

Fiche-action 13.1. "Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux" :

- La Métropole du Grand Paris est mentionnée parmi les responsables de la mise en œuvre et financeurs de la mesure 13.1.2 "Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés".

- La Métropole du Grand Paris confirme sa volonté d'être associée à cette mesure. Pour autant, l'Autorité de Régulation des Transports posant le constat d'un vide juridique en la matière, les modalités de gouvernance nécessitent d'être définies précisément.

- Dans ce cadre, le rôle de la Métropole du Grand Paris, en tant que « co-responsable » de la mise en œuvre et « cofinanceur » de la démarche, nécessite qu'elle bénéficie d'une confirmation de sa responsabilité et de transfert de moyens humains et financiers.

#327 Avis de IDF Mobilités :

Le sujet de l'accueil des cars SLO sur le territoire est traité dans la mesure 13.1.2. Des discussions doivent être menées entre les différents acteurs impliqués (Autorité de Régulation des Transports, Île-de-France Mobilités, MGP, collectivités, Etat) afin d'affiner la gouvernance et de travailler à trouver des solutions pour l'accueil des cars.

Recommandation n°13

Fiche-action 13.2. "Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables" :

- Mentionner la Métropole du Grand Paris comme partenaire de l'action (feuille de route adoptée par le Conseil métropolitain du 14 avril 2023, prescriptions P22 du SCoT métropolitain et Métropole membre de l'Entente Axe Seine).

#328 Avis de IDF Mobilités :

L'action 13.2 présente les leviers d'amélioration et de mise en valeur de la desserte des sites touristiques en modes alternatifs à la voiture individuelle. La MGP, comme d'autres acteurs de l'attractivité touristique du territoire, pourra concourir à cet objectif au travers de sa plateforme d'attractivité.

24. Avis des EPCI de la Seine et Marne

2.4.1. Avis de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux

La communauté d'Agglomération du Pays de Meaux émet un avis favorable sous les souhaits propositions et réserve suivantes :

PARTAGE la volonté de développer des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle comme le transport à la demande particulièrement bien adapté pour l'espace rural qui mériteraient, pour être attractifs, un renforcement de leurs moyens afin d'assurer une meilleure desserte de tous les territoires, notamment au niveau de l'amplitude, de la fréquence des liaisons proposées, de la nature des dessertes (santé, multimodalité...) et des publics cibles.

#329 Avis de IDF Mobilités :

Concernant le transport à la demande, des services sont effectivement mis en place sur le territoire de la communauté d'agglomération selon les principes définis à la mesure 1.5.1. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

RAPPELLE la nécessité du respect des horaires et de la régularité du réseau en place et de son amélioration pour les communes les moins bien desservies, pour en faciliter l'appropriation par les habitants et favoriser le report modal.

#330 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures 1.3.4 et 1.3.5 d'une part, et 1.5.2 d'autre part, traitent de cet enjeu pour les bus réguliers et le transport à la demande.

SOUHAITE une amélioration du service de train sur la ligne P, très impacté depuis 2018 par les fermetures en soirée et week-end en raison des travaux.

#331 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité de service sur le réseau de Train / RER est un objectif prioritaire du Plan des mobilités, traduit dans l'action 1.1. La poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur des lignes E et P et l'électrification de la branche La Ferté-Milon permettront d'améliorer la robustesse de la ligne.

RAPPELLE l'importance de l'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Milon, afin de permettre d'améliorer la liaison (fréquence, amplitude, capacité) de notre territoire avec Paris Est et le réseau du Grand Paris.

#332 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.5).

PARTAGE les ambitions relatives au développement de l'usage du vélo tout en rappelant les contraintes d'un territoire aussi diversifié que le Pays de Meaux et l'importance du trafic routier, notamment des poids lourds, fréquentant les axes départementaux. Elle souligne le coût lié à cette volonté en termes d'aménagements. Elle émet également le souhait de pouvoir établir un partenariat constructif entre les territoires traversés par les canaux et la ville de Paris qui représente un vecteur potentiel important en ce domaine.

#333 Avis de IDF Mobilités :

Les aménagements cyclables à construire doivent être adaptés au type de voirie et aux caractéristiques du trafic routier. La réalisation d'aménagements peut être subventionnée par la

Région et par certains départements, ainsi que via des appels à projets de l'Etat. La coordination des différents acteurs à l'échelle locale pour développer les aménagements cyclables est en effet importante. Les schémas cyclables portés par les Départements et les EPCI, en complément du Réseau VIF sont le cadre adapté pour ce faire.

PROPOSE que les normes très ambitieuses des stationnements vélo sur voirie fassent l'objet d'un phasage de mise en œuvre et prennent en compte les caractéristiques des territoires urbains et ruraux

#334 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

PARTAGE l'objectif de mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacements et rappelle qu'il convient de soulager les centres-villes et les villages des circulations de transit, notamment et surtout de poids lourds.

#335 Avis de IDF Mobilités :

La hiérarchisation de la voirie à l'échelle locale, qui peut être définie à l'occasion de la réalisation d'un plan local de mobilité, permet de définir les règles de partage de la voirie entre les différents modes et de déterminer le type de trafic qui peut être supporté sur chaque type de voirie (action 8.1).

RAPPELLE les problèmes de sécurité sur la RN3 en sortie des communes de Trilbardou, Chauconin-Neufmontiers et Meaux et son souhait que l'Etat mette en œuvre les aménagements nécessaires.

#336 Avis de IDF Mobilités :

Ne sont inscrits au Plan des Mobilités que les projets dont la mise en service est prévue à horizon 2030 et dont les études sont déjà avancées.

DEMANDE que le document final du Plan des Mobilités 2030 intègre la réalisation du barreau routier de contournement de Trilport entre la D603 et la D17 inscrit au SDRIFe à la demande de l'Agglomération du Pays de Meaux et du Département de Seine et Marne.

#337 Avis de IDF Mobilités :

Ne sont inscrits au Plan des Mobilités que les projets dont la mise en service est prévue à horizon 2030 et dont les études sont déjà avancées.

SOUTIENT les propositions de dessertes alternatives et souhaiterait voir ces solutions, telles le fluvial et le ferroviaire, encore plus développées.

#338 Avis de IDF Mobilités :

L'action 10.2 du Plan des mobilités porte des mesures en faveur du développement du fret ferroviaire et fluvial.

ALERTE Île-de-France Mobilités sur les restrictions liées au stationnement privé qui ne tiennent pas compte de la part modale de la voiture dans le quotidien des mobilités de nos territoires et dont la conséquence directe risque d'être un déport de ce stationnement sur l'espace public au détriment d'autres usages avec des charges financières très conséquentes.

#339 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher,

qu’il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages du territoire (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents).

2.4.2. Avis de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine

La Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine émet un **avis favorable** au projet de Plan des Mobilités en IDF avec les observations ou propositions suivantes :

Mesure 1.1.2 : Développer l'offre de masse transit avec la mise en service des grands projets d'infrastructures et de desserte

Pour une l'amélioration de la desserte de la branche dite « littorale » du RER D, il serait nécessaire d'étudier une amorce d'une ligne directe Paris-Melun indépendante des missions actuelles du RER Depuis la gare de Ponthierry-Pringy, comme celle qui est programmée pour la branche en direction de Malesherbes.

#340 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023. Il n'est pas prévu à l'horizon 2030 de créer une liaison indépendante Melun – Paris pour la branche littorale.

Il faudrait également étudier la création d'un arrêt supplémentaire à Livry-sur-Seine pour les TER Bourgogne-Franche-Comté (via la rive droite de la Seine), et ce afin d'éviter la saturation de la gare de Melun aux heures de pointe.

#341 Avis de IDF Mobilités :

Cette desserte n'est pas prévue. Un arrêt à Fontaine-le-Port est à l'étude.

Mesure 1.1.3 : Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau Dans le cadre de la revoyure du « Schéma directeur » du RER D, il faudra étudier la remise en service de trains directs entre Paris et Melun via la branche dite « littorale » et la gare de Saint-Fargeau.

#342 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas prévu à l'horizon 2030 de créer une liaison indépendante Melun – Paris pour la branche littorale.

Mesure 1.5 : Renforcer l'offre de Transport À la Demande dans les territoires peu denses Il est indispensable de mettre en service un matériel roulant robuste et adapté aux territoires ruraux afin de garantir la viabilité du service (Ex : TAD Melun Nord). Par ailleurs, ce matériel roulant devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares (Axe 3). Par exemple, l'accessibilité du véhicule devra se faire par une porte latérale avec palette et non à l'arrière du véhicule, ce qui oblige les personnes à mobilité réduite à descendre sur la chaussée pour accéder au véhicule.

#343 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est bien identifié par Île-de-France Mobilités et sera notamment abordé dans le cadre de la mission sur le Transport à la demande confiée à Brice Rabaste, Vice-Président d'Île-de-France Mobilités.

Mesure 3.2. : Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération

Le matériel roulant du Transport À la Demande (TAD) devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares pour garantir l'accessibilité des transports collectifs (Véhicules, gares et points d'arrêt)

#344 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est bien identifié par Île-de-France Mobilités et sera notamment abordé dans le cadre de la mission sur le Transport à la demande confiée à Brice Rabaste, Vice-Président d'Île-de-France Mobilités.

Mesure 4.3.1 : Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes

#345 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse, il s'agit de l'intitulé exact de la mesure 4.3.1 du Plan des mobilités.

Mesure 4.3.3 : Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée

#346 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse, il s'agit de l'intitulé exact de la mesure 4.3.3 du Plan des mobilités.

Mesure 6.1 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

#347 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse, il s'agit de l'intitulé exact de l'action 6.1 du Plan des mobilités.

Mesure 11.4.4 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

#348 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse, il s'agit de l'intitulé exact de l'action 6.1 du Plan des mobilités.

Mesure 13.2.4 : Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques

Etudier l'intégration d'une offre de location de services de location vélo courte durée dans la future maison du vélo du parking relais de la gare de Melun pour diversifier l'offre de service aux usagers et favoriser le développement de la pratique du vélo, mais également permettre aux usagers du train et aux touristes de rejoindre les sites touristiques de l'agglomération en vélo depuis la gare de Melun.

#349 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 4.3.3 vise à encourager le développement de la location de vélo de courte durée. L'opportunité de favoriser l'implantation de ces services et la nature de ces derniers doit être déterminée à l'échelle locale, à l'occasion de l'élaboration d'un Plan local de mobilité ou, à défaut, d'un Plan vélo, en privilégiant l'échelle intercommunale. Ces services pourront être proposés dans le cadre de la future Maison du vélo régionale de Melun.

Mesure 13.2.1 : Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens

Avec 300.000 visiteurs par an, le château de Vaux-le-Vicomte est identifié comme un des principaux sites touristiques d'Île-de-France, et il n'est actuellement pas desservi en transport collectif depuis la gare de Melun. Il faut étudier la faisabilité de la mise en service d'une offre régulière pour permettre la desserte en transport en commun de ce site touristique.

#350 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Mesure 14.2 : Développer l'écomobilité scolaire

Pour développer l'écomobilité scolaire et favoriser l'usage des transports collectifs, il est indispensable d'identifier la direction académique des services de l'éducation nationale (DASEN) dans les responsables de la mise en œuvre des mesures liées à l'écomobilité scolaire, car c'est elle qui détermine la sectorisation dans les lycées. Les choix d'affectation peuvent avoir des incidences

fortes sur les Délégations de Services Publics (DSP) des réseaux de transports du territoire, mais également sur les futurs aménagements de l'espace public pour permettre l'usage des modes actifs ou accueillir une gare routière.

#351 Avis de IDF Mobilités :

Une mention en ce sens sera ajoutée dans la version finale du Plan des mobilités.

2.4.3. Avis de la Communauté d'Agglomération de Paris Vallée de la Marne

La Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne émet un **avis favorable** au projet de Plan des Mobilités en IDF sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :

Les enjeux et objectifs décrite au sein du plan sont en cohérence avec Révolution des mobilités à l'échelle régionale mais les subtilités propres aux diversités des territoires franciliens ne sont pas suffisamment explicitées.

#352 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités est un document d'échelle régionale. Les enjeux, les objectifs et la stratégie d'action exposés dans la partie "Stratégie d'action" du Plan sont déclinés par grande catégorie de territoire, en s'appuyant sur les entités territoriales du SDRIF-E. La déclinaison de la stratégie et la mise en œuvre de nombreuses actions doit toutefois se décliner à l'échelle locale, pour prendre en compte finement les enjeux et spécificités de chaque territoire. L'élaboration d'un Plan local de mobilité, qui vise à décliner le Plan des mobilités régional à l'échelle intercommunale en associant l'ensemble des acteurs de la mobilité du territoire, représente pour cela une opportunité.

L'Agglomération regrette de ne pas avoir plus de visibilité sur les enveloppes financières qui permettront de mettre en œuvre les actions du plan, éléments qui étaient présents dans la version en projet du PDMIF.

#353 Avis de IDF Mobilités :

Les mécanismes de financement des différents volets du Plan des mobilités sont abordés dans le chapitre "Mise en œuvre" section "Financement du Plan des mobilités". Il s'agit pour la plupart de mécanismes existants, qui confèrent au Plan son opérationnalité.

L'horizon 2030 est très proche par rapport à l'année à laquelle le plan sera effectif, ce qui laissa peu de temps de manœuvre aux collectivités pour déminer ce document régional à l'échelle locale.

#354 Avis de IDF Mobilités :

Contrairement au SDRIF-E, qui a vocation à encadrer réglementairement le développement urbain et se situe naturellement dans des dynamiques de long terme avec pour horizon 2040, le Plan des mobilités est un document de plus court terme, qui doit être évalué au bout de 5 ans (code des transports). Les précédents Plans (PDUIF et son prédécesseur) avaient un horizon temporel de 10 ans. L'échéance du PDUIF étant 2020, il était naturel de retenir l'année 2030 comme horizon de son successeur. Son élaboration s'est cependant trouvée retardée par la crise sanitaire du covid-19 et ses conséquences.

De façon générale, il est difficile de proposer des objectifs opérationnels pour des actions au-delà de 2030, dans un cadre budgétaire très incertain pour les collectivités, principales contributrices à la mise en œuvre d'un grand nombre d'actions du Plan, notamment celles sur la voirie et l'espace public. Les documents de programmation financière comme le Contrat de Plan Etat-Région ne vont pas au-delà de 2030.

Concernant la liste des projets d'infrastructures ferroviaires d'intérêt régional, le Conseil communautaire affirme le besoin d'informations complémentaires au sujet du RER E Est+ et demande l'ajout du prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs ainsi qu'une meilleure visibilité sur la fin des travaux sur te réseau de son territoire

#355 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de RER E Est + est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.2).

Concernant le prolongement de la ligne 11, seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Concernant les évolutions des réseaux de surface, le Conseil Communautaire se montre favorable au développement de l'offre du réseau de surface, encourage la mise en œuvre d'un rabattement efficace vers les futures gares du Grand Paris Express de son territoire et affirme le besoin de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service « Bus Bords de Marne ». En ce sens, le Conseil Communautaire demande aussi des précisions sur le Schéma Directeur des lignes Express et souligne les contraintes spatiales qui concernant les écostations bus de son territoire

#356 Avis de IDF Mobilités :

Le projet Bus Bords de Marne est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.3.1). Le Schéma directeur des cars express est intégré dans l'action 1.4 dont la mise en œuvre fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

Concernant les projets routiers d'intérêt régional, le Conseil communautaire demande des précisions sur le calendrier de réalisation de ceux-ci notamment en ce qui concerne l'élargissement de la Francilienne entre L'A4 et la N4, et requiert de retirer les projets déjà opérés sur son territoire et sollicite des informations concernant les conditions pour bénéficier des crédits de l'enveloppe « Aménagements » de l'État,

#357 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

Concernant l'encouragement au développement des infrastructures liées aux modes doux de déplacements, le Conseil communautaire demande une relative souplesse concernant te typologie d'aménagements sur le linéaire du VIF, en particulier sur le linéaire de la V9 ainsi que l'ajout des coupures urbaines indiqués, dans l'avis joint ci-après :

Ces coupures sont les suivantes :

- Le pont entre Champs-sur-Marne et Émerainville, D51 au-dessus de l'A4
- Le pont entre Lognes et Croissy-Beaubourg, RD10P au-dessus de l'A4
- Le pont de la Goujonnette pour franchir le canal de Chelles, dont l'état ne permettra pas le support d'un aménagement cyclable pour la V4 et qui nécessitera la création d'une passerelle piétons/cycles à proximité
- 2 ponts au-dessus des voies ferrées à Vaires-sur-Marne, présentés plus précisément dans le paragraphe suivant.
  - ✓ Le premier pont, situé au plus proche de la gare SNCF, sera le support d'une liaison cyclable d'intérêt communautaire qui reste à aménager et représente aujourd'hui un point noir de circulation sur notre territoire. Equipé de deux trottoirs d'une largeur contrainte, la circulation des cycles ne peut s'effectuer en sécurité sur ces derniers sans perturber les cheminements piétons, nombreux sur cet ouvrage qui relie le Nord et le Sud de la commune.
  - ✓ Le second pont est le support d'une circulation de véhicules motorisés, et permet dans un sens l'insertion d'une bande cyclable, mais pas suffisamment large pour accueillir les cyclistes en toute sécurité, alors qu'il est partie intégrante du projet de liaison Marne-Dhuis.

Ce projet stratégique offrira une liaison cycle et piétonne entre deux entités paysagères fortes du territoire, la promenade de l'aqueduc de la Dhuis et la vallée de la Marne.

#358 Avis de IDF Mobilités :

Ces demandes sont en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Concernant la liste des sites d'accès multimodal existants ou potentiels sur le territoire francilien le Conseil communautaire demande que les remarques détaillées dans l'avis ci-après, concernant ceux situés sur son périmètre soient prises en compte.

Concernant le site potentiel Combiné Chelles/Vaires-sur-Marne :

Les collectivités sont en attente d'un retour de l'État afin d'avoir des éléments concrets et chiffrés sur l'impact de ce projet, tant sur l'évolution des flux de circulation, son insertion paysagère, que sur

le fonctionnement de cette zone. En l'absence de ces informations, elles ne pourront pas se positionner au sujet de ce site logistique multimodal à développer. Par ailleurs, ce site a été identifié dans le Schéma d'Accueil et de Services aux Entreprises (SASE) de l'Agglomération pour y développer de nouvelles activités ainsi que dans le CPER 2023-2027 ce qui illustre l'intérêt stratégique de sa localisation.

#359 Avis de IDF Mobilités :

Le site logistique multimodal de Chelles / Vaires-sur-Marne figure au Plan des mobilités (mesure 10.2.1) car il est identifié dans le volet mobilités du CPER 2023-2027 comme projet prioritaire pour le développement du transport combiné. Comme précisé dans la mesure 10.2.1, les modalités de développement de ce site seront à définir par l'Etat en concertation avec les collectivités locales.

Concernant le site existant de la ZA PariEst – Émerainville – Pontault-Combault :

L'inscription de ce site comme étant multimodal pose question puisqu'il n'y a pas de ligne de train active qui dessert cette zone d'activité. Le tronçon de voie ferrée indiqué sur la carte est bien existant mais il n'est utilisé que par une seule entreprise (cf. Les carrières du Boulonnais) ce qui ne justifie pas une inscription en tant que site multimodal à l'échelle régionale. La CA Paris – Vallée de la Marne souhaite que ce site soit retiré de cette liste.

#360 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer inscrite au Plan des mobilités (mesure 10.1.3) est celle du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

Concernant le site existant de Chelles – La Trentaine :

Ce site est indiqué comme présent sur la commune de Vaires-sur-Marne dans le tableau. En réalité, cette zone industrielle est implantée à cheval sur deux communes Chelles et Vaires-sur-Marne. La CA Paris – Vallée de la Marne souhaite que cela soit modifié dans le tableau lié à la mesure 10.1.3 du PDMIF. La CA Paris - Vallée de la Marne souligne l'importance de ce site comme un accès multimodal stratégique à l'échelle de l'agglomération et de la Région. Celui-ci dessert notamment les entreprises TSO, Calcia, Lescot-Motul, entreprises leader du territoire.

#361 Avis de IDF Mobilités :

Ce point sera corrigé dans la version finale du plan.

Concernant le site existant de Vaires-sur-Marne – site EDF Gué de Launay :

Ce site est bien desservi par une voie ferrée mais celle-ci ne contribue pas à la multimodalité puisqu'elle n'est pas raccordée au RFN. La CA Paris – Vallée de la Marne s'interroge dès lors sur l'opportunité de l'intégrer sur la liste des sites logistiques multimodaux à préserver.

#362 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer inscrite au Plan des mobilités (mesure 10.1.3) est celle du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

Concernant le site existant de Chelles – source Chantereine :

Ce site, aux abords du centre commercial Terre-Ciel bénéficie en effet d'un embranchement ferré sur le Triage de Chelles, aux abords de Brou-sur-Chantereine et est à préserver, en cohérence avec le SDRIF-E.

#363 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer inscrite au Plan des mobilités (mesure 10.1.3) est celle du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

Concernant les réglementations liées au stationnement des cycles et des véhicules motorisés à la fois sur l'espace public et dans les constructions, le Conseil communautaire demande des précisions sur les mesures prescriptives liées comme formule dans l'avis ci-après :

La CA Paris – Vallée de la Marne s'interroge sur la définition de stationnement sur voirie à considérer pour le calcul du ratio entre le stationnement automobile et celui des cycles. L'Agglomération souhaiterait des informations complémentaires en ce sens, afin de différencier le stationnement sur voirie de celui accessible depuis la voirie, aussi bien pour les véhicules que les cycles.

#364 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités (mesure 4.2.3).

Concernant le stationnement vélo sur voirie et la prescription liée, les communes de l'Agglomération soulignent l'ambition élevée attendue par la mesure 4.2.3 tout en rappelant que faire appliquer cette mesure est hors cadre du règlement du PLU. La CA Paris- Vallée de la Marne encourage les communes de son territoire à faire un décompte des stationnements vélos et de l'inscrire dans le rapport de présentation de leur PLU et à engager une mutation des places de stationnement automobiles en stationnements vélos aux endroits les plus opportuns.

#365 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la prescription relative au stationnement vélo sur voirie (mesure 4.2.3), cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Le recueil de données sur le stationnement sur voirie dans les territoires est bienvenu pour mettre en application la mesure de manière efficiente.

La mesure prescriptive 4.2.4 aurait gagné en clarté si elle avait repris le vocabulaire de l'arrêté du 30 juin 2022, relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments. En effet, la différence de formulation entre ces deux documents ne facilite pas la compréhension. En état, elle n'est pas facilement transposable aux différents PLU, rendant la mise en compatibilité plus compliquée que nécessaire. Encourager le développement du stationnement vélo dans les immeubles de bureaux, neufs ou rénovés, en fonction de l'importance des gares présentes sur les territoires est pertinent mais peut-être qu'une logique similaire au stationnement voiture, à savoir la prise en compte d'un rayon de 500m (ou plus) autour de ces gares l'aurait été encore plus.

#366 Avis de IDF Mobilités :

Le formulaire de demande de permis de construire ne comporte pas d'éléments sur le nombre de salariés prévus dans la future construction, qu'elle ait une vocation de bureau, de commerce, d'industrie ou d'entrepôt, ce qui complexifie l'instruction des autorisations d'urbanisme. C'est pourquoi le Plan des mobilités propose une adaptation de ces normes en fonction de la surface de plancher (qui figure elle dans le formulaire de demande), selon une méthodologie détaillée dans la mesure 4.2.4.

La réduction des ratios de stationnements pour les véhicules motorisés dans les logements neufs, recommandée par la mesure 9.3.2, interroge la Communauté d'Agglomération. En effet, des précisions sont attendues quant à la valeur à retenir à l'issue de la méthode de calcul proposée : arrondi du ratio calculé à l'unité, ou à une ou deux décimales après la virgule, ceci n'étant pas détaillé dans l'encart dédié à cette recommandation.

La CA Paris – Vallée de la Marne émet donc des réserves sur les ratios élevés demandé par la prescription de la mesure 4.2.3 tout en approuvant la démarche de favoriser la mise en œuvre d'emplacements de stationnements vélos sur voirie

#367 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents). Des éléments méthodologiques complémentaires concernant le calcul des normes de stationnement à intégrer dans les PLU seront mis à disposition des collectivités une fois le Plan des mobilités approuvé. Il s'agit toutefois d'une recommandation, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Concernant la prescription relative au stationnement vélo sur voirie (mesure 4.2.3), cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Concernant les réflexions autour du déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques le Conseil communautaire affirme le besoin d'un déploiement de ces équipements sur son territoire par un établissement public compétent en la matière

#368 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 11.1.1 relative au déploiement des infrastructures de recharge précise que la maitrise d'ouvrage relève selon les cas des communes, des EPCI ou des syndicats d'énergie, suivant l'entité qui détient la compétence.

2.4.4. Avis de la Communauté de Communes Plaines et Monts de France

La Communauté de Communes Plaines et Monts de France émet un **avis favorable** sans observations ou recommandations particulières.

2.4.5. Avis de la Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq

La Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq donne **un avis favorable** assorti d'une réserve et de recommandations.

Réserve :

L'électrification de la ligne P entre Meaux et La Ferté- Milon, inscrite au SDRIF-E adopté le 11 septembre 2024, doit être intégrée au Plan des Mobilités en Ile de France avec une mise en service programmée avant 2031 ;

#369 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.5).

Recommandation N°1 :

La création d'un pôle d'échange multimodal routier (pour les cars) devrait être programmée sur les communes de Lizy-sur-Ourcq ou de Mary-sur-Marne en remplacement de la création prévue au Plessis-Placy. En effet, la conurbation Lizy-Mary-Ocquerre concentre la majorité des solutions de mobilités notamment autour de la gare routière de Lizy-sur-Ourcq. Une logique de rabattement a été mise en place lors de la restructuration du réseau de bus du Pays de l'Ourcq en 2023 (DSP n°11).

#370 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma directeur des lignes de cars express approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023 recense les pôles d'échanges multimodaux routiers existants ou à étudier. Des études sont engagées par Île-de-France Mobilités afin de préciser la localisation et les besoins de chaque pôle (mesure 6.2.1).

Recommandation N°2 :

Pour les entrepôts, le nombre d'emplacement de stationnement pour vélo devrait être fixé à 1 pour 2000 M² de surface de plancher, au lieu de 1 pour 1000m² de surface de plancher.

#371 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités ne fait que reprendre la norme de la réglementation nationale pour les bâtiments à usage tertiaire ou industriel constituant principalement un lieu de travail, mais l'adapte afin d'en faciliter l'application par les collectivités en l'exprimant en termes de nombre de places vélo à réaliser selon la surface de plancher (mesure 4.2.4).

Recommandation N°3 :

Depuis la mise en place de la DSP n°11, la Communauté de communes du Pays de l'Ourcq a collaboré avec Ile de France Mobilités pour restructurer le réseau de bus, favorisant ainsi le développement du Transport à la Demande et améliorant les correspondances vers notre pôle gare central de Lizy-sur-Ourcq. De plus, la Communauté de communes a engagé un partenariat avec Blablacar Daily en octobre 2024 pour promouvoir le covoiturage. Afin de prolonger cette dynamique et de satisfaire aux exigences environnementales du Plan des Mobilités en Ile-de- France nous préconisons la mise en service de véhicules de transport collectifs plus respectueux de l'environnement avec des gabarits adaptés aux voies étroites ce notre territoire rural,

#372 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

* *

*

La Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq joint également les avis de 6 communes de son territoire avec les propositions complémentaires suivantes

Commune de DHUISY

Elle émet trois recommandations :

Recommandation N°1 :

Intégrer des liaisons interrégionales pour les communes en limite de l'Ile de France en cohérence avec les bassins de vie (Château-Thierry/Reims).

#373 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités soutient le renforcement, à horizon 2030, des dessertes des gares de grande couronne par les TER de régions limitrophes afin d'offrir aux habitants de grande couronne des liaisons directes vers les gares parisiennes. Ces potentielles évolutions de desserte (et les solutions de tarification et de billettique adaptées) seront étudiées entre Île-de-France Mobilités et les régions limitrophes

Recommandation N°2 :

Maîtriser les outils de pilotage tels que Waze/Google)

#374 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 7.4.3 du Plan des mobilités.

Recommandation N°3 :

Le Plan de Mobilités doit définir la taille des véhicules pour la circulation dans les bourgs et voies communales dont l'entretien est à la charge des communes et la voirie inadaptée.

#375 Avis de IDF Mobilités :

Seules les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation peuvent réglementer les types de véhicules circulant sur leurs voies. La hiérarchisation du réseau routier à élaborer par les collectivités gestionnaires de voirie permet de définir les fonctions de chaque axe et d'en prioriser les usages. Les aménagements de voirie et les mesures de police prises par ces gestionnaires doivent permettre notamment de pacifier la voirie locale en y dissuadant le trafic de transit. L'action 8.1 du Plan des mobilités traite de ces enjeux.

Commune de Isles les Meldeuses

Elle précise que :

La ligne P est une priorité pour la commune notamment avec le projet d'électrification validé par le Conseil régional d'Ile de France

#376 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.5).

Commune de Jaignes

Considérant qu'il est incompréhensible que les barrières administratives entre deux intercommunalités soient un obstacle aux décisions pratiques et bloquent toute solution de desserte de notre commune vers la gare de Changis-sur-Mame,

Considérant par ailleurs, que la desserte de la gare TGV de Marne-la-Vallée-Chessy à partir de la ligne du bus N°62 suite à la modification du lieu d'arrêt des voyageurs, nécessite un passage

obligatoire par l'accès au quai du RER A pour ne pas avoir à subir les barrages filtrants de Disney Village, oblige à acheter un billet RER pour uniquement traverser le quai.

Demande que soit levés ces obstacles administratifs.

#377 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande concernant l'accès à une gare TGV n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Que la solution du transport à la demande ouvert à tous les usagers village vers la gare de Changis-sur-Mame.

#378 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport à la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

Que concernant l'accès à la gare TGV de Marne-la-Vallée-Chessy à partir de la gare routière, soit mise en place une solution de contremarque ou d'un accès réservé vers la gare TGV à partir du quai du RER A sans nécessiter l'achat d'un billet ou de disposer d'une carte Navigo.

#379 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande concernant l'accès à une gare TGV n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Commune de Marcilly

Avis favorable sans réserve ou recommandation.

Commune de Mary sur Marne

Elle précise que la ligne P est une priorité pour la commune notamment avec le projet d'électrification validé par le Conseil Régional d'Ile de France.

#380 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.5).

Commune de May en Multien

Elle émet une **abstention majoritaire** sur le projet sans observation ou recommandation.

2.4.6. Avis de la Communauté de Communes du Val Briard

La Communauté de Communes du Val Briard émet un **avis favorable** sans recommandation ou observation.

2.4.7. Avis de Val d'Europe Agglomération

Val d'Europe Agglomération émet **un avis favorable** assorti de la réserve suivante :

Le PLMIF prévoit une limitation de stationnement automobile dans les immeubles de bureaux neufs. Il est indiqué, pour notre territoire, secteur 5 « *Autres communes de la couronne et centralités rurales* », une norme plafond de 1 place maximum pour 45m^2 de surface de plancher pour les bâtiments de bureaux neufs, situés à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transports collectifs.
Cette norme constitue une prescription du Plan de mobilité qui s'imposera à notre PLUI en cours de révision.

Il est demandé à la Région Ile de France de reformuler la prescription en **recommandation** pour la mesure 9.3.1. *« Limiter le stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux* ».

#381 Avis de IDF Mobilités :

Les normes plafond de stationnement automobile dans les immeubles de bureaux neufs faisaient déjà l'objet d'une prescription dans le PDUIF. L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. En effet, l'analyse des PLU(i) de l'ensemble des collectivités concernées par ces normes prescriptives révèle que les deux tiers d'entre eux sont compatibles, voire plus volontaristes, que les normes du PDUIF. Par conséquent, il a été proposé de confirmer, voire de renforcer ces normes plafond dans le Plan des mobilités, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec le renforcement de la desserte transports collectifs, notamment via la mise en service à venir du Grand Paris Express (GPE).

25. Avis des EPCI des Yvelines

2.5.1. Avis de la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc

La Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des points suivants

2.5.1.1. Sur les prescriptions

Mesure 1.3.4 Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie

Cette prescription impose d'assurer la priorité des lignes de bus aux carrefours et de réaliser des aménagements de voirie devant intégrer la résorption des points durs de circulation bus sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, deux sens confondus.

L'ensemble des communes présentes ont indiqué que cette prescription était très lourde et pouvait être impossible à mettre en œuvre selon le profil de voirie de certains axes.

Cela apparaît d'autant plus difficile sans couloir bus en approche.

Par ailleurs, les communes souhaitent que les axes concernés par cette prescription soient clairement identifiés par la région Ile-de-France et IDFM.

#382 Avis de IDF Mobilités :

Cette prescription (mesure 1.3.4) vise à assurer voire à restaurer une vitesse commerciale des bus acceptable pour les voyageurs, sur des axes très empruntés par ces derniers. Elle est à mettre en œuvre lorsque des travaux d'aménagement de voirie sont programmés et que des points durs de circulation pour les bus ont été identifiés par Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transport. Les couloirs bus ne sont pas la seule solution à envisager dans ce cas.

Île-de-France Mobilités communiquera chaque année une carte des axes concernés en Île-de-France, qui sont en nombre limité sur le territoire de Versailles Grand Parc. Les modalités de consultation d'Île-de-France Mobilités en cas de travaux sur un axe prioritaire bus en application de cette mesure seront définies dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités, en concertation avec les gestionnaires de voirie.

Mesure 4.2.3 Développer le stationnement vélo sur voirie

Les communes de l'Agglomération sont rattachées aux zones 4 et 5, pour lesquelles il est prévu au minimum 1 place vélo pour 2 places de stationnement voiture (zone 4) et 1 place vélo pour 3 places de stationnement voiture (zone 5).

Cette prescription est extrêmement lourde de conséquence et sa mise en œuvre est très difficile, compte tenu du manque de foncier public disponible pour la majorité d'entre elles et les besoins en stationnement.

Les communes sont opposées à cette mesure avec de tels ratios.

#383 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Mesure 9.3.1 Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux

Certaines communes sont opposées à cette mesure qui risquerait de renvoyer une partie du stationnement sur la voirie. Une approche plus fine en fonction du niveau de desserte des gares apparaît nécessaire.

#384 Avis de IDF Mobilités :

Les prescriptions du Plan des mobilités concernant les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU(i) existaient déjà dans le PDUIF : le Plan des mobilités les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant. La formulation des prescriptions et le zonage d'application défini tiennent compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la

desserte en transports collectifs (normes différenciées à proximité des gares et stations de transports collectifs structurants).

2.5.1.2. Sur les recommandations :

Mesure 1.1.1 Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement

Les études d'intermodalités autour des nouveaux pôles gares ne sont financées que partiellement par la Société des Grands Projets (SGP) et l'Intercommunalité s'inquiète du financement des futurs travaux y compris de l'acquisition des fonciers nécessaires.

#385 Avis de IDF Mobilités :

Le financement des équipements d'intermodalité autour des gares du Grand Paris Express est propre à chaque pôle en fonction de la structure des maîtrises d'ouvrage. Les enjeux spécifiques sont évoqués dans le cadre des comités de pôle.

Mesure 1.3.7 Préserver les Centres opérationnels bus (COB) existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux

Les communes et l'Agglomération sont tout à fait favorables à cette mesure et souhaitent que les projets en cours (COB de Vélizy, COB de Buc, électrification partielle du COB des Mortemets à Versailles, futur COB de la virgule de Saint-Cyr) soient achevés au plus vite en honorant les engagements initiaux en matière de motorisation verte (électricité, hydrogène ou bioGNV). De même, il est urgent que les réseaux dont les dépôts ne sont pas sur le territoire de l'Agglomération engagent rapidement leur conversion.

L'absence de renouvellement des actuels bus, pour l'essentiel thermiques, entraîne un vieillissement du parc avec une moindre disponibilité, une faible attractivité et un niveau de pollution accru.

#386 Avis de IDF Mobilités :

La conversion énergétique des COB est une condition préalable à la transition énergétique du parc de bus et cars. Comme indiqué à la mesure 11.4.2, le renouvellement du parc de bus et cars se poursuit pour atteindre à horizon 2030 l'objectif d'une flotte intégralement composée de véhicules propres, c'est-à-dire fonctionnant au biométhane, électriques ou hybrides.

Mesure 1.7.2 Consolider le continuum de sécurité

Les communes sont sceptiques quant à l'application effective de cette mesure sur leur police, souvent en sous-effectif et déjà débordées par ailleurs par leurs missions actuelles.

#387 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.7.2 rappelle la possibilité accordée par la loi « Savary » du 22 mars 2016 aux policiers municipaux et intercommunaux d'intervenir et de constater les infractions relatives à la police des transports. Il s'agit d'une possibilité et non d'une obligation pour les collectivités.

Mesure 6.1.4 Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement

Les communes ont fait remonter plusieurs difficultés :

- La disponibilité du foncier dans le rayon des 70 mètres autour d'une gare,
- La lenteur du déploiement du dispositif par les opérateurs (SNCF ou délégataires de bus) en particulier en l'absence de difficultés techniques particulières,
- Le manque de collaboration entre les acteurs chargés de ce déploiement.

#388 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement de stationnement vélo dans les gares est un élément important pour favoriser la pratique du vélo et le report modal vers les TC. La coordination et l'implication des différents acteurs est importante pour aménager les pôles d'échange.

Mesure 6.1.5 Développer la capacité du réseau de parking-relais IDFM et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle

Les communes rappellent qu'elles ont la compétence pour décider ou non de la tarification du stationnement sur leur espace public, y compris pour le rabattement VL vers une gare. Elles justifient en particulier ce choix par le coût trop lourd de gestion d'une tarification (mise en place et suivi).

#389 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs. Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

Mesure 9.2.1 Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés

La remarque est la même que pour la mesure 6.1.5.

#390 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 6.1.5 porte sur le développement des Parkings relais à proximité des pôles et sur la réglementation du stationnement sur voirie aux abords de ceux-ci. Sur ce dernier point, elle renvoie sur la mesure 9.2.1. Cette mesure est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs. Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

Mesure 11.1.1 Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public Le projet de PDMIF cible 3 000 points de charge (équivalent 24 KW) à l'horizon 2030 à l'échelle de l'Agglomération, sur un total de 100 000 souhaités par la Région.

Aujourd'hui, plusieurs modes de déploiement parfois complémentaires, parfois concurrents coexistent : recharge à domicile ou au lieu d'emploi, stations ouvertes au public portées par des acteurs privés, stations sur domaine public portées par des collectivités ou des syndicats d'énergies, diversité des puissances, des modes de tarification… Dans ce contexte très largement incertain, les communes s'interrogent sur la pertinence d'un portage trop important par les collectivités locales au regard des autres besoins de financement ou d'espace public auxquelles elles sont confrontées.

#391 Avis de IDF Mobilités :

Pour atteindre l'objectif de transition énergétique du parc de véhicules, l'installation de bornes de recharge est indispensable. Les objectifs portés par le Plan des mobilités concernent la recharge publique et privée d'accès public, aussi la charge financière ne repose pas que sur les collectivités. Le déploiement de bornes de recharge sous maîtrise d'ouvrage publique est cependant nécessaire pour compléter l'offre privée qui se focalise sur les localisations les plus rentables. Le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques par des acteurs publics est accompagné financièrement par la Région Île-de-France.

Cette mesure est une recommandation. Toutefois, l'objectif de points de charge du Plan des mobilités est nécessaire pour atteindre la part de 20% de véhicules électriques dans le parc à horizon 2030, comme modélisé par Enedis pour les différents territoires.

Mesure 11.2.1 Faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire à la construction de stations bioGNV et à la transformation des stations-services existantes et favoriser les stations multi-énergies

A l'instar de l'avis sur la mesure 1.3.7, les communes sont réservées à l'égard de cette mesure, compte tenu des pressions sur le foncier qu'elles peuvent déjà connaître et de la priorité donnée par l'Etat et par la Région dans le cadre du SDRIF-E (Schéma directeur environnemental) à la construction de logements.

#392 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement de stations multiénergies est indispensable pour permettre l'évolution du parc de véhicules lourds et le besoin foncier total est peu important. La réutilisation de sites déjà urbanisés (friches, anciennes stations-services) et la mutualisation entre énergies, doit permettre de limiter les besoins en nouveau foncier.

Mesure 11.4.3 Achever la transition énergétique des flottes de l'Etat, des collectivités locales et de tous les établissements

Bien que cette mesure ne concerne que le renouvellement de la flotte, les communes et l'Agglomération font aujourd'hui face à des difficultés techniques concernant en particulier les véhicules spécialisés pour lesquels il n'existe pas toujours d'offre équivalente à l'offre thermique.

#393 Avis de IDF Mobilités :

La mise en œuvre de ces obligations, qui sont d'ordre réglementaire et dont le Plan des mobilités se fait simplement le relais, doit bien entendu tenir compte de l'offre technologique existante pour les véhicules spécialisés.

2.5.2. Avis de la Communauté d'Agglomération de Saint Germain BouclesdeSeine

La communauté d'Agglomération de Saint Germain Boucles de Seine émet un **avis favorable** et souhaite que soit pris en considération l'ensemble des remarques et demandes de modifications suivantes :

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs – *« Tramway, bus à haut niveau de service à horizon 2030* » : la CASGBS demande que les études relatives au prolongement du T11 Express, inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E), soient bien inscrites au CPER.

#394 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement du T11 est inscrit au SDRIF-E et il est inscrit en études au volet mobilités du CPER 2023-2027, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs – « *Centres opérationnels bus (COB) mis en service et projetés à l'horizon 2030* » : la CASGBS demande de retirer le centre bus des Rabaux à Montesson qui a vocation terminer son exploitation à horizon 2030 au profit d'un nouveau site et demande que puisse être étudiée la transition en électrique du futur COB de Chambourcy.

#395 Avis de IDF Mobilités :

Le COB des Rabaux devra rester en exploitation jusqu'à la réalisation du nouveau site envisagé. Il doit donc être maintenu sur la carte.

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs – « *Lignes de cars express et pôles d'échanges multimodaux routiers* » et Axe 6 : *Renforcer l'intermodalité et la multimodalité – « Pôles d'échanges multimodaux (PEM)* » : la CASGBS demande que l'implantation de futur pôle d'échange multimodal routier (PEMR) programmé dans le SDRIF-E sur les communes de Montesson et Carrières-sur-Seine soit intégré au Plan des Mobilités à horizon 2030 afin qu'une étude de pôle soit menée.

#396 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 6.2.1 reprend la liste des pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) figurant dans le Schéma directeur des lignes de cars express approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023. La création d'un PEMR à Montesson, qui figure dans cette liste, sera bien ajoutée à la carte du Plan des mobilités.

Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable et Axe 8 : mieux partager la voirie urbaine – « *Coupures majeures identifiées à l'échelle de d'IdF* » : Si le caractère autoroutier de la RN 186 devait être conservé à l'horizon du Plan des mobilités pour pouvoir continuer à assurer une fonction d'écoulement du trafic de longue portée, la CASGBS demande de rechercher l'optimisation de l'utilisation de sa capacité par le développement d'une utilisation plus multimodale, plus partagée et pacifiée, et de travailler sur de nouveaux principes de partage de cette voirie, pour sécuriser la marche, le vélo et le bus.

#397 Avis de IDF Mobilités :

Le SDRIF-E a défini le réseau magistral comme étant le réseau composé des routes nationales et des autoroutes. La RN186 étant une route nationale, elle fait partie du réseau magistral.

Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable – « *Améliorer la performance de l'armature logistique* » : Transformer le port du Pecq en site logistique serait en contradiction avec

la dynamique de développement économique et touristique que la commune et la CASGBS s'efforcent de développer depuis une dizaine d'années. La CASGBS demande que le port du Pecq ne soit pas classé en site multimodal logistique.

#398 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer (mesure 10.1.3) est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible. Cette liste sera actualisée dans la version finale du Plan des mobilités pour correspondre à celle du SDRIF-E approuvé par le Conseil régional en septembre 2024.

2.5.3. Avis de la Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse

La Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse émet un **avis favorable** assorti des remarques suivantes :

S'agissant de l'objectif dit « Zéro Carbone », la CCHVC regrette que le TAD desservant son territoire soit dorénavant assuré par des véhicules thermiques et non décarbonés comme précédemment, et remarque que cette nouvelle flotte dédiée au service de transport à la demande est contraire à l'objectif « Zéro Carbone » et constitue une régression quant à la décarbonation du parc des véhicules franciliens et au développement des modes de déplacement vertueux.

#399 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 11.4.2 vise bien l'achèvement de la transition énergétique du parc de bus et cars publics, avec pour objectif 100 % de véhicules propres à horizon 2030 (électrique, biométhane ou hybride). Cet objectif concerne également les services de transport à la demande, pour lesquels le renouvellement de véhicules interviendra à partir de 2026.

S'agissant de l'objectif tendant à développer les alternatives à la voiture individuelle, la CCHVC rappelle la nécessité de préserver et surtout de développer les lignes de bus régulières sur son territoire et plus généralement sur les territoires ruraux afin de garantir aux habitants une possible alternative à l'utilisation de la voiture individuelle et ce, tout au long de la journée et de l'année. De même, la CCHVC rappelle la nécessité de renforcer le TAD qui est un outil adapté pour répondre aux problématiques des déplacements en secteur rural, en permettant en particulier la desserte des hameaux éloignés des lignes régulières de transport.

#400 Avis de IDF Mobilités :

L'offre bus fait l'objet d'adaptations en continu, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport, qu'il s'agisse des lignes régulières (mesure 1.3.2) ou des services de transport à la demande qui sont déployés de façon complémentaire (mesure 1.5.1).

Enfin, la CCHVC rappelle qu'elle participe activement et souhaite poursuivre sa participation aux expérimentations en matière de mobilité dès lors que celles-ci apportent un service aux habitants. Ainsi, la CCHVC accueille, actuellement sur son territoire une expérimentation tendant au développement du co-voiturage et espère qu'à l'issue de cette phase expérimentale, cette solution alternative pourra être développée dès lors qu'elle a prouvé un intérêt pour la population.

#401 Avis de IDF Mobilités :

L'expérimentation engagée par la CCHVC va dans le sens des principes d'action exposés dans l'action 5.1 du Plan des mobilités.

Enfin, s'agissant de l'objectif de développer et promouvoir l'intermodalité, la CCHVC souhaite insister sur la nécessité d'un accompagnement financier pérenne pour le développement des liaisons douces et plus particulièrement des pistes cyclables. En effet, la réalisation de pistes cyclables et leur développement répondent aux objectifs définis dans ce projet de plan des mobilités : développer les alternatives à la voiture individuelle, améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements en veillant notamment à la sécurité des usagers, inciter les pratiques de mobilité durables dans les déplacements du quotidien, facilité et améliorer l'intermodalité.

#402 Avis de IDF Mobilités :

Les actions des collectivités locales en faveur des mobilités actives font bien l'objet de différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...) rappelés dans les fiches actions correspondantes (notamment action 4.1) et dans le chapitre “Mise en œuvre” du Plan des mobilités.

2.5.4. Avis de la Communauté d’Agglomération de Rambouillet Territoires

La Communauté d’Agglomération de Rambouillet Territoires émet un **avis favorable** avec les recommandations et demandes suivantes :

Elle souligne que la mise en œuvre des actions du plan local des mobilités de la Communauté d'agglomération de Rambouillet Territoires ne relève pas seulement de la responsabilité de l F PCI porteur de l'élaboration du PIM, mais bien de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire, et notamment des communes, du département ou d’ile-de France Mobilités et qu'ainsi il est demandé la prise en compte de ces actions dans le plan local des mobilités en Ile-de-France.

#403 Avis de IDF Mobilités :

La définition puis la mise en œuvre des actions d'un Plan local de mobilité (PLM) ne relève effectivement pas du seul EPCI qui le pilote mais de l’ensemble des acteurs concernés sur le territoire. Les modalités d’élaboration et de mise en œuvre des PLM sont bien détaillées dans la section 5.3 du chapitre “Mise en œuvre” du Plan des mobilités.

Elle demande à disposer d’une offre globale de transport améliorée, notamment par :

- Le renforcement de l'offre de transports à la demande,

#404 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d’échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l’objet d’échanges à l’échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport, qu’il s’agisse des lignes régulières (mesure 1.3.2) ou des services de transport à la demande qui sont déployés de façon complémentaire (mesure 1.5.1).

- La poursuite du développement des transports collectifs telle que La création d’une ligne express reliant les gares du Perray, Les Essarts, et Saint Rémy.

#405 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d’échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l’objet d’échanges à l’échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

- Une nouvelle ligne reliant Le Perray A Saclay

#406 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d’échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l’objet d’échanges à l’échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

- Une nouvelle ligne expresse reliant Ablis à Massy en prolongement de la ligne -03 (Dourdan->Massy).

#407 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes de Cars Express à créer ou à renforcer est définie dans le Schéma directeur des Cars Express adopté par le conseil d’administration d’Île-de-France Mobilités de décembre 2023 (mesure 1.4.2).

- La sécurisation de la nationale 191, notamment par l'aménagement d'un rond-point au droit de la départementale 116.

#408 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister l'ensemble des aménagements de sécurisation de voirie permettant d'améliorer la sécurité des usagers, dont la définition relève des gestionnaires de voirie à l'échelle locale (mesure 7.2.2).

2.5.5. Avis de la Communauté de Communes Pays Houdanais

La communauté de Communes Pays Houdanais émet un **avis favorable** sans remarques particulières.

2.5.6. Avis de la Communauté de Communes Gally-Mauldre

La Communauté de Communes Gally-Mauldre émet un **avis favorable** avec la seule remarque suivante :

L'opposition définitive de la commune de Maule à l'implantation d'un COB sur le secteur de la Gare mais sa disponibilité pour étudier une autre possibilité sur son territoire communal et sa demande que les raisons de considérer le secteur de Maule comme « *en tension* » soient explicitées.

#409 Avis de IDF Mobilités :

Le COB existant à Maule n'est pas de taille suffisante pour envisager une évolution du parc bus pourtant nécessaire pour accompagner le développement de l'offre. L'impossibilité de faire des travaux sur le COB existant bloque la transition énergétique du parc et par voie de conséquence son renouvellement.

Le secteur de Maule est donc bien en tension.

2.5.7. Avis de la Communauté de Communes Cœur d'Yvelines

La Communauté de Communes Cœur d'Yvelines donne un **avis favorable** sous les réserves suivantes :

Réserve d'une cohérence avec l'étude mobilité de Cœur d'Yvelines en cours de finalisation :

- BAISSER les déplacements ; motorisés en massifiant et en facilitant le recours aux transports publics

#410 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif présenté ci-dessus fait partie de la stratégie en cours de définition à l'échelle locale par la communauté de communes Cœur d'Yvelines. Il est tout à fait cohérent avec les objectifs du Plan des mobilités.

- AUGMENTER la fréquentation des transports en commun cl en aucun cas diminuer l'offre,

#411 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif présenté ci-dessus fait partie de la stratégie en cours de définition à l'échelle locale par la communauté de communes Cœur d'Yvelines. L'offre de transports collectifs fait l'objet d'adaptations régulières, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Ces adaptations qui font l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

- . AUGMENTER de manière significative les déplacements en vélo en favorisant les itinéraires de rabattement vers les arrêts des lignes Express, vers les gares du territoire, et la création de maillages locaux de liaisons douces.

#412 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif et les leviers d'action identifiés par la communauté de communes Cœur d'Yvelines sont tout à fait cohérent avec les objectifs du Plan des mobilités et les mesures listées dans l'action 4.1.

- ENCOURAGER le covoiturage en promouvant les dispositifs existants pour réduire l'autosolisme.

#413 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif et le levier d'action identifiés par la communauté de communes Cœur d'Yvelines sont tout à fait cohérent avec les objectifs du Plan des mobilités et les mesures listées dans l'action 5.1.

- AMELIORER la communication autour de I offre existante en diffusant les informations autour de l'offre de transport en commun existante et sur les autres alternatives à l'autosolisme.

#414 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu identifié par la communauté de communes Cœur d'Yvelines est tout à fait cohérent avec les actions 1.6 (information voyageurs dans les transports collectifs), 6.3 (développement de l'information multimodale) et 14.1 (sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable) du Plan des mobilités.

Et sous réserve :

- D'OBTENIR des précisions sur l'intermodalité envisagée sur site multimodal] logistique de Méré-Monfort-Galluis cité dans ce projet et cartographie.

#415 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer (mesure 10.1.3) est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

- DE MAINTENIR à minima les offres (dessertes et fréquences) de transport en commun actuel.

#416 Avis de IDF Mobilités :

L'offre de transports collectifs fait l'objet d'adaptations en continu, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport, qu'il s'agisse des lignes régulières (mesure 1.3.2) ou des services de transport à la demande qui sont déployés de façon complémentaire (mesure 1.5.1).

- D'ASSOCIER l'EPCI systématiquement en tant que partenaire d'JDFM,

#417 Avis de IDF Mobilités :

Les EPCI sont associés systématiquement aux échanges relatifs à la desserte fine des territoires qui se tiennent entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

26. Avis des EPCI de l'Essonne

2.6.1. Avis de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud

La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud émet **un avis favorable** sous réserve de la prise en compte des remarques et demandes suivantes :

2.6.1.1. Sur la gouvernance :

L'agglomération demande :

- Que le plan distingue mieux la responsabilité des échelons intercommunaux et communaux dans la mise en œuvre de ses actions.

#418 Avis de IDF Mobilités :

Pour chaque mesure du Plan des mobilités sont précisés les responsables de mise en œuvre et les financeurs possibles, au regard des compétences respectives des acteurs.

- Que le plan réaffirme plus clairement la compétence des Communes en matière de marche, d'accessibilité de la voirie, de stationnement de voirie qui sont au cœur de la vie locale.

#419 Avis de IDF Mobilités :

La responsabilité des communes, en tant que gestionnaires de la voirie locale et au titre des pouvoirs de police du maire, est clairement affirmée dans le Plan des mobilités au sein de chaque mesure concernant ces enjeux. Néanmoins, les EPCI, notamment dans le cadre d'un PLM, ont un rôle central pour impulser, mettre en cohérence et animer les actions communales sur ces différentes thématiques.

L'agglomération souhaite :

- Pérenniser les démarches locales de concertation avec les élus locaux et les usagers concernant les projets de nouvelles offres de transport, à l'instar de ce qui a été engagé avec la création de la ligne S Malesherbes-Corbeil-Paris. Il est attendu d'Ile de France Mobilités une prise en considération forte de ces demandes qui doit se traduire par des commandes d'études et de mise en œuvre par les opérateurs

#420 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités mène un dialogue continu avec les territoires et poursuivra son implication dans ces concertations.

2.6.1.2. Sur les quartiers politique de la Ville

Le plan énonce l'ambition de répondre aux besoins de mobilité sur l'ensemble du territoire francilien et désigne les quartiers prioritaires de la ville comme territoires prioritaires.

L'agglomération demande :

- Que le plan soit complété et traduise concrètement la priorité donnée aux quartiers politique de la ville par des actions et des financements spécifiques (exemple : majoration de la prime d'acquisition vélo, des subventions pour les aménagements vélo, la marchabilité, les priorités bus, les véhicules propres, etc.).

#421 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités a intégré les spécificités des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans les enjeux ainsi que dans l'ensemble des actions qui peuvent les concerner (Axes 12 et 14). Le Plan des mobilités ne génère néanmoins pas de nouveaux financements, et l'ensemble des

financements existants à la date d'arrêt du Plan ont été listés. Certains peuvent être liés à des conditions de revenus (aides à l'achat de vélo ou de véhicules électriques par exemple).

- Que ces territoires prioritaires soient élargis aux zones de forte densité de logements sociaux.

#422 Avis de IDF Mobilités :

La priorisation des actions à mettre en œuvre au niveau des différents quartiers en fonction de leur typologie doit être effectuée au niveau local et non dans le Plan des mobilités pour répondre au plus près aux spécificités.

2.6.1.3. Sur la prise en compte de la dynamique territoriale et des spécificités de l'Agglomération Grand Paris Sud :

L'Agglomération :

- Réaffirme le souhait d'une cohérence entre le périmètre des contrats de délégation de service public et celui de Grand Paris Sud ;

#423 Avis de IDF Mobilités :

Les périmètres de DSP ont été définis en prenant en compte les logiques de bassins de vie et les regroupements intercommunaux. Néanmoins, certains EPCI, à l'instar de Grand Paris Sud, couvrent un territoire trop large pour une seule DSP. Afin de conserver des périmètres relativement homogènes, il a donc parfois été nécessaire de découper le périmètre d'un EPCI en plusieurs DSP. En outre, certaines lignes reliant entre elles des pôles urbains faisant l'objet de DSP différentes, doivent nécessairement être affectées à l'une des deux DSP.

- Demande que le Plan acte de façon concrète la mise en place d'offres en transports collectifs dans les zones d'urbanisations nouvelles, en cohérence avec le SDRIF ;

#424 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre tous les projets de transports collectifs structurants qui seront mis en service à l'horizon 2030. Concernant les réseaux de surface, la mesure 1.3.2 prévoit une adaptation de l'offre bus en fonction des besoins de desserte des nouveaux quartiers et équipements.

- Se félicite des évolutions tarifaires prévues en janvier 2025 qui sont une réelle avancée pour les habitants de grande couronne avec notamment la création d'un ticket unique métro-train-RER à 2,50 € ;

#425 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens ayant effectivement été modifiée le 1er janvier 2025, la version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

- Demande la possibilité pour les Communes de mettre en place sur certaines lignes locales, en lien avec IDFM, une tarification solidaire,

#426 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs est une compétence d'Île-de-France Mobilités, qui ne prévoit pas de tarification spécifique sur les lignes locales. Il existe toutefois de nombreux tarifs solidaires

pour un grand nombre de publics prioritaires (bénéficiaires d'aides sociales, seniors, personnes en situation de handicap, jeunes).

2.6.1.4. Sur l'Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

Développer et améliorer le réseau structurant L'Agglomération Grand Paris Sud :

- Réaffirme la nécessité d'améliorer et de développer le RER D en adéquation avec les besoins de déplacements des 357 000 habitants de l'Agglomération ;

#427 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER D approuvé en décembre 2023, inscrit à la mesure 1.1.3 du Plan des mobilités, permettra l'amélioration de la performance de la ligne.

- Demande la réalisation dans les échéances fixées des investissements majeurs sur le réseau Pans-Sud-Est, notamment les projets "Villeneuve demain" et la modernisation du faisceau ferroviaire de la gare de Bercy :

#428 Avis de IDF Mobilités :

Ces projets sont intégrés au Schéma Directeur du RER D adopté en décembre 2023. La mesure 1.1.3 du Plan des mobilités sera actualisée dans la version finale du Plan.

- Demande la réalisation sans retard des améliorations prévues à l'horizon 2030 : renfort d'offre, amélioration de la fiabilité et de la ponctualité à travers le déploiement de Nexteo, mise en place du nouveau matériel roulant RER Nouvelle Génération :

#429 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités dans le Plan des mobilités. Île-de-France Mobilités est attentive au respect des calendriers de mise en œuvre de ces améliorations.

- Demande la préservation et le développement des sillons sur le réseau terré pour les usages des franciliens ;

#430 Avis de IDF Mobilités :

La préservation des sillons pour les trains du quotidien est une priorité partagée par Île-de-France Mobilités et la Région.

- Demande le maintien de temps de parcours attractifs entre l'Agglomération et Paris notamment grâce à des développements d'offre et notamment :
  - ✓ Une 3ème mission au ¼ d'heure, le maintien des trains semi-directs Sénart et un renfort en contrepoints sur la branche Combs-la-Ville du RER D.
  - ✓ Un cadencement sur toute la journée pour la ligne S Malesherbes — Corbeil - Paris, dont les premiers trains circuleront en décembre 2024- :

#431 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, permettra l'amélioration de la performance de la ligne. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens (mesure 1.1.3). Les études pour préciser l'évolution de la desserte du RER D dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du RER D sont en cours.

- Souhaite l'amélioration de l'accès à la grande vitesse dos Franciliens et demande d'étudier l'opportunité d'une gare TGV à Lieusaint/Moissy-Cramayel.

#432 Avis de IDF Mobilités :

La desserte TGV n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Développer le réseau de surface et améliorer la performance

L'Agglomération :

- Demande que certaines sections de sites propres des
- puissent s'ouvrir à d'autre lignes de bus classiques pour améliorer leur performance ;

#433 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif poursuivi par la réalisation de projets de TZen est la mise en place d'une desserte bus permettant d'en garantir la performance.

- Demande à IDFM d'engager, en lien avec l'Agglomération, des réflexions pour étendre le réseau de sites propres sur le territoire, dont l'opportunité de prolonger le Tzen 1 vers Moissy-Cramayel/ Combs-la-Ville et sa mise en site propre sur |a Francilienne :

#434 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

- Demande à IDFM d'anticiper dès que possible la circulation d'une ligne préfigurant le Tzen 2 en fonction de la livraison des différentes sections du site propre restant à réaliser entre Savigny-le-Temple et Melun, sans attendre sa mise en service complète prévue en 2030 ;

#435 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

- Demande |a labélisation, en cohérence avec |a hiérarchisation des TC franciliens, d'une catégorie « *BHNS* » pour les lignes de type Tzen, différentes de celle des tramways ou des bus classiques, pour une meilleure lisibilité à l'échelle régionale de l'offre bus structurante ;

#436 Avis de IDF Mobilités :

Les lignes de T Zen sont bien identifiées comme transports collectifs en site propre, distingués des lignes de bus classiques.

- Demande de modifier le plan afin d'identifier les secteurs prioritaires pour du développement d'offre bus en accompagnement de l'urbanisation prévue par le SDRIF-E (le Coudray-Montceaux, Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel,) ;

#437 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.3.2 du Plan des mobilités qui prévoit une adaptation de l'offre bus en fonction des besoins de desserte des nouveaux quartiers et équipements.

- Demande de modifier le Plan afin d'identifier les liens inter-agglomérations à renforcer ;

#438 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 1.4 du Plan des mobilités concernant le déploiement d'un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie.

- Demande |a mise en place de services de transport à la demande pour améliorer |a desserte de certains hameaux de l'Agglomération (Oudry, Petit Jard...) ;

#439 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport À la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

- Souhaite valoriser la Seine pour des liaisons fluviales et demande |a poursuite des réflexions sur le développement de solutions innovantes en matière de matériel et de navigation sur le Seine amont, y compris en Essonne, en partenariat avec VNF et Haropa,

#440 Avis de IDF Mobilités :

Le sujet des navettes fluviales de voyageurs est traité dans la mesure 1.3.1 concernant le développement des transports collectifs de surface en site propre. Cette dernière précise que des études pour la création de lignes de navettes fluviales (une ligne sur le Canal de l'Ourcq en priorité, et deux autres sur la Seine à plus long terme) seront lancées au cours de la décennie.

L'enjeu du fret fluvial est traité dans l'action 10.2 du Plan des mobilités qui vise à doubler la part des modes massifiés (fluvial et ferroviaire) pour le transport de marchandises entrant et sortant d'Île-de-France.

Déployer un réseau de cars express pour relier les bassins de vie L'Agglomération :

- Demande l'anticipation des commandes de matériel nécessaires et rengagement dès à présent les éludes pour respecter les prochaines échéances de mise en service ;

#441 Avis de IDF Mobilités :

La mise en œuvre du programme de déploiement des cars express est bien anticipée par Île-de-France Mobilités en termes d'actions à mener jusqu'à leur mise en service.

- Demande la mise en place d'une gouvernance adaptée pour traiter des besoins et projets de voies réservées sur |e réseau national ainsi que des nouveaux pôles d'échanges multimodaux à créer ;

#442 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 7.3 du Plan des mobilités.

- Demande d'anticiper les délais et |a complexité de création des points d'arrêts,

#443 Avis de IDF Mobilités :

Le programme de déploiement des cars express tient compte de la création des points d'arrêt.

2.6.1.5. Sur l'Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

L'Agglomération :

- Souhaite que le Plan flèche la Commune comme cheffe de file pour l'élaboration des plans de mobilité piétonne ;

#444 Avis de IDF Mobilités :

Si l'implication des communes est fondamentale pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan marche, notamment en raison de leur compétence de gestionnaire de voirie, une approche intercommunale peut être très pertinente pour mener une politique cohérente et mutualiser les coûts. Il appartient à chaque collectivité de définir la gouvernance d'une telle démarche, selon ses enjeux et ses spécificités, le Plan des mobilités ne faisant en ce domaine que donner une recommandation dans la mesure 2.1.1.

- Partage l'objectif d'améliorer la marchabilité des villes et s'y engage dans les actions relevant de sa maîtrise d'ouvrage (plan vélo, réaménagements de zones d'activités etc..) :

#445 Avis de IDF Mobilités :

Ces actions réalisées par la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud participent à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

- Attire l'attention sur les conflits cycles/piétons et demande que le Plan affirme la priorisation indispensable des piétons ;

#446 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 8.1 du Plan des mobilités concernant le partage de la voirie en milieu urbain et notamment dans l'action 8.1.2 qui priorise la marche parmi tous les modes.

- Demande à la Région la mise en place d'une aide financière pour l'élaboration d'un plan pour la mobilité piétonne et pour sa réalisation, à l'image de celles existantes pour les aménagements de voirie en faveur des TG (IDFM) ou du vélo [RIF),

#447 Avis de IDF Mobilités :

Une telle aide n'est pas prévue à ce jour.

2.6.1.6. Sur l'Axe 3 : Etablir une nouvelle feuille de route pour F accessibilité de la chaine des déplacements

L'Agglomération :

- Demande l'élaboration d'un complément au SDA ferroviaire via l'inscription de nouvelles gares dont la fréquentation progresse, par exemple les gares de Val de Ris et Evry Val de Seine ;

#448 Avis de IDF Mobilités :

Ces gares ne figurent pas au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), leur accessibilité n'est donc pas programmée à l'horizon 2030. La mesure 3.1.1 du Plan des mobilités n'intègre que les gares dont la mise en accessibilité est prévue en 2030.

- Demande à IDFM de prendre en compte les contraintes de mise en accessibilité des points d'arrêts dès la conception de l'offre bus ;

#449 Avis de IDF Mobilités :

La localisation des arrêts de bus répond à de nombreux critères (possibilité d'arrêt pour le bus, place disponible, traversées, inter-distance entre arrêts...), dont la faisabilité de la mise en accessibilité.

- Souhaite que le Plan conforte la compétence communale pour l'élaboration des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ;

#450 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 3.2.2 du Plan des mobilités.

Chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque EPCI ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). Néanmoins, une démarche intercommunale peut permettre une mutualisation des moyens à engager.

- Demande à l'Etat et à la Région la mise en place d'une aide financière pour l'élaboration et la mise en œuvre des PAVE, à l'image des aides existantes pour les aménagements de voirie en faveur des TC (IDFM) ou du vélo (RIF) ;

#451 Avis de IDF Mobilités :

Une telle aide n'est pas prévue à ce jour.

L'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est une obligation pour les communes de plus de 1000 habitants.

- Demande à IDFM d'intégrer à son financement de l'accessibilité des points d'arrêts, la mise en accessibilité de la voirie dans un rayon de 200 m. en cohérence avec la LOM,

#452 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités subventionne la mise en accessibilité des points d'arrêt des lignes prioritaires inscrites au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) à hauteur de 70% du montant des travaux, comme rappelé dans la mesure 3.1.2 du Plan des mobilités.

2.6.1.7. Sur l'Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

L'Agglomération

- Demande que l'application de ratios de places de stationnement cyclable sur voirie ne soit pas prescriptive, permettant ainsi de mieux tenir compte des contextes locaux pour sa mise en œuvre ;

#453 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

- Demande à la Région de simplifier les demandes de subventions pour les aménagements cyclables,

#454 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

2.6.1.8. Sur l'Axe 5 : développer les usages partagés de la voiture

L'Agglomération :

- Se félicite du développement à venir de lignes de covoiturage, en cohérence avec le réseau de lignes express et demande l'association des EPCI pour leur expertise des territoires ;

#455 Avis de IDF Mobilités :

Les EPCI sont associés au développement des lignes de covoiturage.

- Demande de favoriser la création de lignes de covoiturage de banlieue à banlieue ;

#456 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 5.1.2 du Plan des mobilités.

Plus d'une dizaine de lignes de covoiturage sont actuellement à l'étude. Toutes les lignes étudiées concernent la banlieue, en particulier pour des trajets entre pôles de grande couronne.

- Dans l'objectif de faciliter et de sécuriser le développement de lignes de covoiturage, l'Agglomération demande à la Région de soutenir la demande faite à l'Etat d'étudier l'évolution de la réglementation pour autoriser l'arrêt des VP aux arrêts de bus pour la prise en charge ou la dépose covoitureurs.

#457 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 5.1.2 du Plan des mobilités qui concerne la création d'infrastructures dédiées au regroupement des covoitureurs pour les lignes de covoiturage. Ces espaces doivent être distincts des arrêts de bus afin d'éviter de créer des files d'attente aux arrêts et, par conséquent, de dégrader la régularité des lignes concernées.

2.6.1.9. Sur l'Axe 6 : renforcer intermodalité et la multimodalité

L'Agglomération

- Demande à IDFM d'étudier la création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux routiers en lien avec les réseaux de bus locaux et des cars Express : à Saint- Germain-lès-Corbeil (RN 104 Est), Carré Sénart Lieusaint (A5), Bois Briard à Evry (RN 104 Ouest),

#458 Avis de IDF Mobilités :

La liste des pôles en cours d'étude est fondée sur le schéma directeur des Cars Express élaboré en concertation avec les collectivités.

2.6.1.10. Sur l'Axe 7 : rendre la route plus multi modale, sûre et durable {réseau magistral et voirie hors agglomération)

L'Agglomération :

- Demande à la Région de soutenir la demande faite â l'Etat de réalisation effective du projet de voie réservée sur la RN 104 entre Sainte-Geneviève des Bois et Evry-Courcouronnes {lignes 91-04. 91-05 et projets de lignes express vers Sainte Geneviève des Bois et Avrainville) inscrit au SDRIF-E, au CPER et au schéma directeur des voies réservées ;

#459 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

- Demande à la Région de soutenir la demande faite à l'Etat, et au concessionnaire APRR dans le cadre du Plan d'investissement Mobilités 2023-2029. La réalisation effective du projet de voie réservée sur l'A6 entre le Coudray-Montceau et l'intersection avec la RN 104 ainsi que |e pôle d'échanges multimodal| sur l'aire de Villabé (lignes Express vers Fontainebleau, Milly-la-Forêt, Ballancourt et Orly), tels qu'inscrit au SDRIF-E :

#460 Avis de IDF Mobilités :

Ce projet fait l'objet d'études et d'une concertation organisée par le concessionnaire APRR. Les décisions qui seront prises sont du ressort d'APRR et de l'Etat.

- Demande à la Région de soutenir la demande faite à l'Etat de prolonger la 3ème voie manquante sur la Francilienne entre L'A5 et la RD 33 (Lieusaint - St-Pierre-du-Perray), telle qu'inscrite au SDRIF-E, et de créer une voie réservée aux transports en commun entre la RD

33 et la RN 7 (Tigery- Evry-Courcouronnes) pour améliorer |a circulation et |a fiabilité de 4 lignes de bus dont le Tzen 1 et la ligne express Lieusaint - Evry-Courcouronnes :

#461 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

- Demande à l'Etat et |a Région des financements facilitant |a réalisation d'aménagements permettant l'abaissement de vitesse et la sécurisation.

#462 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 7.2.2 du Plan des mobilités qui mentionne le dispositif de subventions de la Région disponibles pour ce type d'aménagement dans l'encart "financeurs" de la mesure.

2.6.1.11. Sur l'Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine (voirie en agglo) et axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

L'Agglomération :

- Demande de supprimer dans le plan la recommandation de rendre le stationnement payant 500 mètres autour des stations de TC en site propre, ce qui, compte tenu de la densité des sites propres dans l'Agglomération, revient à généraliser, de façon non crédible : le stationnement payant dans les communes centres de GPS ;

#463 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

- Précise gue l'intervention de L'Agglomération sur le stationnement est liée aux seuls pôles gares avec plusieurs projets de création ou de labellisation de parc-relais sur l'Agglomération Grand Paris-Sud (Evry Bras de fer. Corbeil-Essonnes. Savigny-le-Temple. Cesson, Orangis Bois de l'Epine,) ;

#464 Avis de IDF Mobilités :

Le rôle des EPCI dans les politiques de stationnement diffère d'un EPCI à l'autre.

- Demande la mise en place de financements pour faciliter la mise en œuvre des actions de pacification de la voirie.

#465 Avis de IDF Mobilités :

La Région peut accompagner les gestionnaires de réseau par le biais de son Plan Vélo Régional ou de l'annexe Sécurité Routière de son Plan Route de Demain.

.

2.6.1.12. Sur l'Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

L'Agglomération :

- Affirme sa volonté d'un rééquilibrage des activités logistiques à l'échelle de l'Ile-de-France ;

#466 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 10.1.1 du Plan des mobilités.

- Affirme la nécessité de diminuer l'empreinte carbone des activités logistiques, depuis la conception des bâtiments jusqu'au fret lui-même en associant la filière des éco activités :

#467 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.1.3 du Plan des mobilités qui intègre les enjeux écologiques associés à l'immobilier logistique.

L'ensemble de l'axe 10 du Plan des mobilités vise l'amélioration de la performance environnementale du fret et de la logistique.

- Souhaite conforter les entrepôts existants dans le cadre de réhabilitations qualitatives ;

#468 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.1.3 du Plan des mobilités qui incite à la réhabilitation qualitative d'entrepôts existants.

- Soutient le développement, si souhaité par le bloc local des ports du territoire par une réorganisation des flux et une évolution partielle de leur activité vers une logistique fluviale urbaine :

#469 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'action 10.2 du Plan des mobilités.

- Demande à SNCF Réseau en lien avec l'Etat de réaliser un audit des sites industriels embranchés fer, en cohérence avec un schéma des sillons fret mobilisables sur les axes ferroviaires de ou autour de l'Ile-de-France

#470 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la préservation des installations terminales embranchées au réseau ferré national est traité dans la mesure 10.2.2.

2.6.2. Avis de la Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud-Essonne

La Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud Essonne a émis un **avis défavorable** au projet de PDMIF avec les observations suivantes :

2.6.2.1. Développement des projets de transport en commun dans les territoires les plus éloignés de la capitale et dans les zones rurales

Il serait opportun d'apporter des garanties aux territoires plus ruraux quant à la pérennisation et au développement des transports en commun de surface. A l'heure actuelle, trop peu de solutions sont apportées pour améliorer l'utilisation des transports en commun sur le territoire ; le RER C connaissant de nombreux problèmes de fiabilité et les bus ne desservant pas suffisamment les communes de l'Agglomération.

Le PDMIF doit permettre d'apporter des réponses à ces enjeux car, dans les faits, si les transports en commun sont trop raies, il est difficile de mettre en place des solutions de rabattage vers les gares routières et ferrées puisque le manque de desserte est dissuasif.

#471 Avis de IDF Mobilités :

De manière générale, cet enjeu est traité dans la section « Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux » de la partie « Enjeux » du Plan des mobilités. Il s'agit pour les territoires ruraux d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque cela est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

Enfin, la question du rabattement est traitée dans l'axe 6 du Plan des mobilités, néanmoins les solutions proposées dans les territoires ruraux ne peuvent être les mêmes que dans les territoires denses, au regard des enjeux économiques. Les Parkings relais, le transport à la demande ou encore le covoiturage font partie des solutions alternatives aux lignes de bus régulières qui peuvent trouver leur sens en zone rurale.

2.6.2.2. L'outil logistique au service de la métropole parisienne.

Concernant la question des axes de transport favorisant la logistique, l'Agglomération attire l'attention sur son souhait de ne pas voir le développement des entrepôts logistiques engendrer une densification et une saturation des axes sous l'égide de la spécialisation des axes de transit sur du poids lourds.

A l'échelle locale, le territoire est déjà fortement impacté par le trafic desservant le nord du département et de la région, et rejoignant les plateformes situées dans les départements voisins, à proximité directe des frontières de l'Île-de-France. Pour exemple, le sud de la route nationale 20 est peu adapté à un développement du fret logistique car accidentogène et déjà sujet aux questionnements concernant la réduction de ces nuisances. Cette question fait écho à la proximité de l'A10 plus adaptée à ces usages et aux enjeux de sa gratuité sur l'Ile-de-France à l'instar des autres axes autoroutier sur le territoire.

#472 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures 10.1.3 et 10.1.4 du Plan des mobilités, en alignement avec le SDRIF-E, visent à lutter contre l'étalement logistique en maintenant les entrepôts existant en zone dense et en facilitant

l'accueil de nouveaux. L'objectif est de ne pas favoriser l'implantation de nouveaux entrepôts en grande couronne, notamment dans les secteurs qui seraient déjà fortement concernés.

Un point d'attention est également à porter sur l'évolution du fret ferroviaire courte distance. Il est indispensable de ne pas générer des plateformes en grande couronne qui permettent de réduire globalement les émissions mais qui génèrent les nuisances environnementales sur les territoires qui subissent déjà les externalités négatives de l'Ile de France « urbaine » sans bénéficier des retombées positives sur le territoire.

#473 Avis de IDF Mobilités :

Le développement de la capacité des terminaux combinés en Île-de-France, tel que prévu par la mesure 10.2.1 du Plan des mobilités, est une nécessité pour permettre de répondre aux perspectives de croissance de ce segment dynamique du fret ferroviaire.

L'enjeu d'éventuelles nouvelles implantations est en cours de réflexion au sein des services de l'Etat et intègre la question des externalités négatives.

2.6.2.3. La sécurisation et la limitation des nuisances.

Les propositions de partage de la voirie sur le sud du département de L'Essonne (CAESE particulièrement) est extrêmement limité, même à moyen terme. Les questions de partage de voirie bus/vélo/véhicule restent très éloignées des possibilités de territoires ruraux comme la CAESE, territoire traversé par un axe structurant (RN20) qui assure un accès aux bassins d'emplois pour lesquels les citoyens dépendent du véhicule personnel.

#474 Avis de IDF Mobilités :

La question du partage de la voirie se pose effectivement de manière différenciée suivant les contextes territoriaux comme indiqué dans le Plan des mobilités (axes 7 et 8).

L'enjeu de la sécurisation et de la limitation des nuisances reste prioritaire. La CAESE insiste sur les potentielles nuisances pouvant impacter le territoire dans le cadre d'un partage de la voirie Sur l'axe structurant que représente la RN20. En effet, si le partage de voirie occasionne des nuisances liées aux difficultés de circulation, notamment plus au Nord du département, les répercussions se feront grandement sentir sur les populations du territoire pour qui l'automobile reste indispensable.

#475 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu doit être discuté dans le cadre des instances de gouvernance propres à l'aménagement de la RN20.

2.6.3. Avis de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix

La Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix émet un **avis favorable** au projet de PDMIF assorti des réserves suivantes :

2.6.3.1. Développer les alternatives à la voiture individuelle

- Un schéma directeur de la ligne C peu détaillé alors que cette ligne souffre d'un manque de fiabilité et que notre territoire doit disposer de garanties sur les questions de temps de trajet, de fréquence des trains, de robustesse et du maintien delà connexion des tranches Dourdan et Etampes avec le centre de Paris, tel que demandé lors de la motion votée le 8 avril 2024 (délibération n° DCC2024-032)

#476 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- L'absence de projets d'envergure ferrés (projets de modernisation ferroviaire)

#477 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.1.3 du Plan des mobilités qui contient les projets de révision de schémas directeurs, dont celui du RER C.

- L'absence de prise en compte du renforcement de la desserte de Dourdan par les TER directs ou semi-directs vers Paris, en provenance de Châteaudun.

#478 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.1.2 du Plan des mobilités qui soutient le renforcement, à horizon 2030, des dessertes des gares de de grande couronne par les TER de régions limitrophes afin d'offrir aux habitants de grande couronne des liaisons directes vers les gares parisiennes.

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- L'absence de changement dans la lisibilité de la tarification francilienne pour les occasionnels franciliens ainsi que les touristes, alors même qu'une réforme tarifaire au 1er janvier 2025 est annoncée mais non prise en compte dans le PDMIF (ticket unique à 2,50 €).

#479 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

- La faible prise en compte, en matière de mobilité pédestre, des spécificités des territoires ruraux, ou seuls les villages et hameaux se prêtent à la marche, et du besoin de sécurisation notamment aux alentours des infrastructures de transport.

#480 Avis de IDF Mobilités :

L'action 2.1 du Plan des mobilités concernant la marche présente de nombreux principes méthodologiques permettant d'améliorer la prise en compte de la marche sur la voirie et dans l'espace public qui doivent être adaptés aux spécificités des territoires.

- la priorité donnée, tant par la Région que par le Département, aux itinéraires cyclables de report vers des pôles gares, donc très limités sur des territoires peu denses et peu équipés de gares.

#481 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 4.1.2 du Plan des mobilités : dans les zones moins denses, la priorité est de réaliser une infrastructure desservant les pôles d'intérêt locaux (établissements d'enseignement, gares et autres pôles d'échanges multimodaux...). Les itinéraires cyclables de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux font donc partie des itinéraires prioritaires mais ils ne sont pas les seuls.

- Des enjeux du « RER Vélo » par ailleurs éloignés des enjeux du Dourdannais, le besoin étant avant tout la création d'un 1er maillage inter villages.

#482 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 7.1.4 du Plan des mobilités qui rappelle que selon le contexte local et la demande potentielle, certains axes du réseau routier local hors agglomération peuvent être priorisés pour les piétons et/ou les cyclistes. Les plans cyclables à l'échelle des EPCI doivent permettre de définir le maillage intervillage (mesure 4.1.3).

- L'utilisation de la voiture restant indispensable sur notre territoire, la CCDH souhaite appuyer le développement du covoiturage Dans cette optique, elle a développé un partenariat avec BlaBlaCar Daily, afin de développer le recours des habitants à cette solution. Néanmoins, elle pointe que dans le cadre de la stratégie départementale de covoiturage de l'Essonne, les 14 voies proposées par le Département se concentrent sur la desserte Nord-Sud : avec les EPCI du Sud-Essonne et la création d'une ligne Dourdan/Etampes/Maisse/Milly la Forêt afin de répondre aux besoins de mobilités en Sud- Essonne sur un axe Ouest-Est.

#483 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir les différentes solutions de covoiturage existantes ou en projet au niveau local. Dans le cadre du développement de sa politique en matière de covoiturage, Île-de-France Mobilités peut accompagner les territoires dans leurs démarches.

2.6.4. Avis de la Communauté de Communes du Val d'Essonne

La Communauté de Communes du Val d'Essonne émet un **avis favorable** sous réserve de la prise en compte des recommandations suivantes :

2.6.4.1. AXE 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs :

1. En lien avec le Schéma directeur du RER D, aboutir à la mise en place de liaisons directes sans rupture de charge sur la branche Malesherbes/Paris afin de rendre attractif ce mode de transport structurant pour le territoire du Val d'Essonne.

#484 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.1.2 du Plan des mobilités inclut l'amorce d'une liaison directe Paris - Malesherbes ("Ligne S").

2. Alerter sur le calendrier du déploiement de la ligne Cars Express Ballancourt-sur-Essonne -Évry-Courcouronnes prévue en phase 2 pour 2027 : la CCVE souhaite que le calendrier soit respecté (anticiper cette desserte via le prolongement de la ligne 4307 au départ de Ballancourt-sur-Essonne),

#485 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités veille au respect du calendrier du déploiement des cars express. Par ailleurs, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3. Favoriser la desserte en Transport en commun de la BA 217 et requalifier les voies d'accès au site en reconversion économique.

#486 Avis de IDF Mobilités :

La desserte de la base 217 est inscrite dans les projets routiers listés dans la mesure 7.4.1. L'offre bus évoluera au fur et à mesure de l'aménagement de la base, avec de potentiels aménagements ponctuels en faveur des bus sur les voiries alentours.

4. En lien avec le Schéma directeur du RER C, améliorer les conditions de desserte pour répondre aux besoins des usagers du territoire de la CCVE,

#487 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

5. Améliorer l'efficacité et la performance des bus de substitution lors de coupures liées aux travaux du tronçon du RER D Malesherbes / Corbeil / Paris,

#488 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de l'amélioration de la gestion des périodes de travaux, notamment via les bus de substitution, est traité par la mesure 1.2.1 du Plan des mobilités.

6. Intégrer contractuellement les circuits spéciaux scolaires au réseau de bus Essonne Sud Est pour une gestion coordonnée, via une délégation de service public (DSP) unique,

#489 Avis de IDF Mobilités :

Une étude d'harmonisation du transport scolaire en Île-de-France (circuits spéciaux scolaires et lignes régulières à vocation scolaire) va être engagée prochainement par Île-de-France Mobilités. La modification des périmètres de DSP ou des marchés de CSS pourra être envisagée au cas par cas à la suite de cette étude.

Cet enjeu ne relève pas du Plan des mobilités.

7. Étudier l'opportunité de créer du transport à la demande sur les circuits spéciaux scolaires (forte demande sur notre territoire permettant de diminuer les amplitudes horaires de présence des élèves sur les établissements scolaires),

#490 Avis de IDF Mobilités :

Les demandes de création ou d'évolution de services de transport à la demande à l'échelle locale ne sont pas du ressort du Plan des mobilités. Elles doivent faire l'objet d'échanges entre Île-de-France Mobilités et les collectivités concernées (mesure 1.5.1).

8. Confier à IDFM la Maitrise d'ouvrage des pôles d'échanges multimodaux routiers dans le cadre du schéma directeur des Cars Express,

#491 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 6.2.1 du Plan des mobilités dans laquelle Île-de-France Mobilités est bien identifiée comme potentiel maître d'ouvrage des pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) si une collectivité ne peut l'assurer. La maîtrise d'ouvrage des PEMR est déterminée au cas par cas en fonction de la situation du pôle, de sa configuration et des capacités des collectivités à la prendre en charge.

9. Adapter la taille des véhicules de bus/cars pour le transport à la demande,

#492 Avis de IDF Mobilités :

L'adaptation de l'offre bus, y compris la taille des bus, aux besoins des territoires se fait à l'échelle locale dans le cadre des DSP et n'est donc pas du ressort du Plan des mobilités, d'échelle régionale. Cela concerne également le Transport À la Demande (TàD).

10. Assurer une communication efficace et des solutions de remplacement pendant les travaux impactant les réseaux de bus et inciter les gestionnaires de voirie et les maitres d'ouvrages des travaux à financer les impacts liés aux déviations,

#493 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.3.4 du Plan des mobilités qui appelle les gestionnaires de voirie à limiter l'impact des travaux de voirie sur la circulation des bus.

11. Réviser les critères d'éligibilité de la carte Optile pour inclure les élèves situés entre 2,5 km et 3 km de leur établissement scolaire,

#494 Avis de IDF Mobilités :

L'étude de l'élargissement du critère d'éligibilité de la carte Optile à 3km aux cas où le parcours à pied est insuffisant pourrait être envisagée, à l'instar du critère équivalent pour la carte SCOLR.

12. Développer des équipements liés à l'information voyageurs dynamique en temps réel sur les arrêts de bus principaux, et améliorer leur fiabilité,

#495 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.6.2 du Plan des mobilités qui prévoit la poursuite du développement de l'information voyageurs dynamique, avec un objectif de 20 à 25% des points d'arrêt bus équipés à horizon 2030.

13. Adapter le système billettique pour les titres de transports Scol'r utilisables sur les circuits spéciaux scolaires,

#496 Avis de IDF Mobilités :

En cas de problème de billettique sur un circuit scolaire local, la collectivité peut se rapprocher de l'opérateur bus concerné.

14. Intégrer dans le plan MOBIDIF la réforme tarifaire du ticket unique au 01/01/2025 pour les déplacements en métros/trains et RER à 2,50 € l'unité,

#497 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

2.6.4.2. AXE 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité

15. Intégrer les trois gares principales du RER D sur le territoire de la CCVE dans le Schéma directeur du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) d'IDFM,

#498 Avis de IDF Mobilités :

Ces gares ne figurent pas au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), leur accessibilité n'est donc pas programmée à l'horizon 2030. La mesure 3.1.1 du Plan des mobilités n'intègre que les gares dont la mise en accessibilité est prévue en 2030.

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

16. Réduire les discontinuités des pistes cyclables, conformément au Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables du Val d'Essonne,

#499 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 4.1.3 du Plan de mobilités qui souligne le besoin d'assurer la complémentarité et la continuité entre les réseaux cyclables structurants régionaux, départementaux et complémentaires locaux. L'élaboration d'un PLM ou d'un schéma vélo intercommunal permet d'assurer la cohérence des différents schémas et de planifier la mise en œuvre.

17. Accélérer la mise en place de stationnements sécurisés, notamment dans les établissements scolaires et les gares,

#500 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par les mesures 4.2.2 et 4.2.3 du Plan des mobilités.

Par ailleurs, le schéma directeur du stationnement vélo en gare (SDSV) piloté par Île-de-France Mobilités, et intégré dans le Plan des mobilités (mesure 4.2.2), prévoit qu'à horizon 2030, 100% des gares franciliennes soient équipées en stationnement vélo libre-accès et/ou sécurisé.

2.6.4.4. AXE 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

18. Engager à court terme le renouvellement du parc véhicules pour obtenir une flotte intégralement propre sur notre territoire conformément aux engagements d'IDFM,

#501 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 11.4.2 du Plan des mobilités.

Sur le territoire de Val d'Essonne, un nouveau centre opérationnel bus au biométhane sera construit à Ormoy, avec mise en circulation de véhicules neufs à partir de 2028.

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

19. Développer les outils et les modalités financières nécessaires pour la mise en œuvre d'une mobilité solidaire (exemple du Transport d'Utilité Sociale et Solidaire de la CCVE),

#502 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'Axe 12 du Plan des mobilités.

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

20. Valoriser les sites touristiques par le biais de signalétiques adaptées/personnalisées, en affichant des sites touristiques sur les plans de transports,

#503 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 13.2.1 du Plan des mobilités qui prévoit d'améliorer la mise en valeur et la visibilité des sites touristiques franciliens, notamment de grande couronne, dans l'information voyageurs et la signalétique des transports collectifs.

21. Adapter les forfaits titres de transports touristiques (ex : « Paris Visite ») de manière à valoriser également les sites touristiques de petite et grande couronne.

#504 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. Elle inclut une harmonisation du prix du forfait Paris Visite permettant l'accès à toute la région à un tarif unique. Ce forfait intègre des réductions dans des sites touristiques de grande couronne.

La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

2.6.4.7. AXE 14 : Renforcer le management de la mobilité

22. Revoir l'accès et l'offre aux transports collectifs des Lycéens, impactés par des contraintes de choix d'établissements liés aux options (hors sectorisation). Absence de certaines liaisons entre le domicile et les lycées plus éloignées qui ne sont pas assurées en transport collectif,

#505 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Concernant la desserte des établissements scolaires, toute création de circuits spéciaux scolaires doit respecter les conditions du règlement régional, à savoir un minimum de 15 élèves éligibles.

23. Développer les Pédibus sur le territoire de la CCVE dans le cas où les arrêts de bus des Circuits spéciaux scolaires se situent à proximité des établissements scolaires,

#506 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 14.2.4 du Plan des mobilités. L'organisation de pédibus peut se faire à l'initiative des collectivités, des associations de parents d'élèves ou d'associations locales.

2.6.5. Avis de la Communauté Cœur d'Essonne Agglomération

La Communauté Cœur d'Essonne Agglomération émet un **avis défavorable** et demande de faire évoluer le projet sur les points suivants :

- L'accélération de l'amélioration des conditions de desserte du RER C au regard des difficultés que rencontrent les voyageurs depuis des années, et qui se sont davantage dégradées ces derniers mois, la poursuite des démarches de « schéma directeur » pour le RER C tel qu'indiqué n'étant pas suffisante ;

#507 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- L'intégration du projet de modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge dans la liste des gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire ;

#508 Avis de IDF Mobilités :

La modernisation ferroviaire du Val d'Orge est un projet de modernisation des infrastructures ferroviaires et non un projet de pôle. Il sera ajouté dans la mesure 1.1.3.

- L'intégration des projets de site propre sur la RN104 et RN20 ;

#509 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la RN 104, le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Concernant le projet de TCSP RN20, il est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

- L'inscription dans la fiche action relative aux transports collectifs, la desserte en transport en commun de la Base 217 et la requalification des RDI 17 et RD445 ;

#510 Avis de IDF Mobilités :

La desserte de la base 217 est inscrite dans les projets routiers listés dans la mesure 7.4.1. L'offre bus évoluera au fur et à mesure de l'aménagement de la base, avec de potentiels aménagements ponctuels en faveur des bus sur les voiries alentours.

Concernant le niveau d'offre et les liaisons à développer, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Concernant les RD117 et RD445, l'étude menée par Île-de-France Mobilités n'a pas débouché sur des préconisations de TCSP (sites propres continus) sur ces deux axes. Le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister les éventuels aménagements ponctuels en faveur des bus.

- L'intégration de la gare de Marolles-en-Hurepoix dans le programme régional de mise en accessibilité des gares ;

#511 Avis de IDF Mobilités :

Cette gare ne figure pas au Schéma Directeur d'Accessibilité des transports (SDA), son accessibilité n'est donc pas programmée à l'horizon 2030. La mesure 3.1.1 du Plan des mobilités n'intègre que les gares dont la mise en accessibilité est prévue en 2030.

- L'augmentation des modalités de financement d'IDFM pour les parkings en ouvrage, nécessaire au regard des réalités financières des projets ;

#512 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités ne prévoit pas à ce jour de faire évoluer ses dispositifs de financement des Parkings relais.

- La prise en compte des coupures majeures à traiter sur le territoire de Cœur d'Essonne pour favoriser la pratique des modes actifs ;

#513 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

2.6.6. Avis de la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine

La Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine émet un **avis favorable** avec les observations et demandes suivantes :

Elle demande :

- De la part d'Ile-de-France Mobilité et la Région Ile-de-France un accroissement des rames de transport et une amélioration drastique de la qualité du service rendu sur le tronçon Paris-Melun de la ligne D du RER

#514 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités comprend des mesures visant à améliorer la qualité de service pour l'ensemble des réseaux de transport collectif. La révision du Schéma Directeur du RER D, prévue à la mesure 1.1.3 du Plan des mobilités, permettra l'amélioration de la performance de la ligne.

- Plus de transparence vis-à-vis des usagers au sujet des travaux en cours et à venir (date de début et de fin des travaux, durée, et explication de leur finalité) ainsi qu'une meilleure offre de transport alternative pendant les travaux ;

#515 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité de service des lignes de Train / RER est un objectif prioritaire du Plan des mobilités en Île-de-France, traduit dans l'action 1.1.

Une attention particulière est portée aux périodes de travaux afin d'en limiter l'impact sur les voyageurs du quotidien (mesure 1.2.1 du Plan).

- Et interpelle IDFM et la Région Ile-de-France afin d'engager les moyens nécessaires au développement de la ligne D du RER desservant la commune, notamment en déployant au plus vite - et en tout état de cause avant 2028 - le système d'exploitation Nexteo pour permettre la « 3e mission au quart d'heure branche Melun » ;

#516 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement de NExTEO sur le RER D est prévu à partir de 2029.

La mise en service de la "3e mission Melun" est prévue à partir de 2031.

Nous rappelons également la nécessité, notamment en heures de pointe de la fin de journée, d'optimiser la synchronisation entre les trains du RER D et le réseau local de bus, selon le principe « un train - un bus », attente majeure et permanente des usagers à laquelle il n'a pas jusqu'à présent été pleinement répondu ;

#517 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Concernant la coordination des horaires entre trains et bus locaux, l'optimisation est toujours recherchée lors de la définition de l'offre ; néanmoins, il n'est pas possible de garantir les correspondances en cas de retard de train, car cela complique l'exploitation et entraîne des retards en cascade sur toute la ligne.

Par ailleurs, comme déjà évoqué à l'occasion de la consultation sur le SDRIF-E, le prolongement de la ligne de métro n°18 du Grand Paris Express, jusqu'à Boissy-Saint-Léger, avec la création de stations sur le territoire constitue l'élément clef pour désenclaver efficacement le territoire et le connecter aux principaux pôles franciliens.

#518 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

La CAVYVS attire l'attention de la Région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités sur la problématique foncière qui fait obstacle à la transition du matériel roulant (vétuste et énergivore) faute de pouvoir installer un nouveau Centre Opérationnel Bus (COB) adapté pour remplacer celui morcelé et non pérenne de Brunoy et permettre le déploiement de bus électriques ;

#519 Avis de IDF Mobilités :

Le secteur de Brunoy est effectivement identifié comme secteur en tension en matière de centres opérationnels bus (mesure 1.3.7). Afin d'assurer le maintien d'une offre bus satisfaisante sur le territoire, il est indispensable que les collectivités locales saisissent les opportunités de libération de foncier afin d'y permettre l'implantation d'un nouveau COB.

Enfin, il est demandé que soit examinée avec plus d'acuité la question de l'intermodalité et plus particulièrement la possibilité de prise en charge des vélos/trottinettes/gyropodes dans les transports collectifs et notamment dans les trains.

#520 Avis de IDF Mobilités :

L'emport des trottinettes pliées et des gyropodes est autorisé dans tous les transports en commun franciliens. L'emport des vélos est possible sur certaines lignes en heures creuses et le week-end. Pour le confort de l'ensemble des voyageurs, le développement de l'intermodalité Train + vélo doit être privilégié (mesures 6.1.4 et 4.2.2).

Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo (Axe 4)

➢ Développer les infrastructures cyclables

Mettre en œuvre des itinéraires cyclables structurants :

La piste cyclable V7, entre Villeneuve-le-Roi et Corbeil-Essonnes, traverse le Val d'Yerres Val de Seine par Draveil et jouera un rôle structurant pour les déplacements en direction de Paris et de la première couronne francilienne. La voie devra être en site propre autant que possible. A cet égard, un tracé par le quai du port aux dames et la rue du port aux malades nous semble largement préférable à un passage contraint dans le trafic mixte. Le soutien régional pour mener à bien l'aménagement initial malgré les rétentions foncières serait très bénéfique au projet.

#521 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre les itinéraires de principe du réseau VIF définis par le Conseil Régional en 2020. Le tracé précis des itinéraires et les types d'aménagement sont définis dans le cadre des comités de ligne.

La CAVYVS sera particulièrement vigilante lors de l'élaboration du tracé de la seconde ligne du VIF sur le territoire, la V7bis en direction de Melun, qui nécessite une véritable desserte vélo directe vers Paris mais qui devra intégrer les contraintes de la forêt de protection puis d'un environnement urbain contraint.

#522 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre les itinéraires de principe du réseau VIF définis par le Conseil Régional en 2020. Le tracé précis des itinéraires est défini dans le cadre des comités de ligne.

Enfin, concernant le réseau des liaisons douces en développement sur son territoire, la CAVYVS, par le présent avis, rappelle sa ferme opposition à la création d'un itinéraire vélo dédié passant par la Pelouse de Montgeron afin de préserver le caractère patrimonial et paysager unique de celle-ci ainsi que la priorité donnée aux circulations piétonnes dans cet espace.

#523 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre les itinéraires de principe du réseau VIF définis par le Conseil Régional en 2020. Le tracé précis des itinéraires est défini dans le cadre des comités de ligne.

➢ Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

Offrir des espaces de stationnement vélos, nombreux et sécurisés, constitue un impératif pour assurer un usage quotidien du vélo. Une attention toute particulière est requise sur l'offre développée en gare par IDFM, tant en matière de capacité que de sécurité. La CAVYVS sollicite l'intervention d'IDFM pour que des solutions efficaces et pérennes soient développées sur les parkings VELIGO du territoire qui, aujourd'hui, font malheureusement l'objet de trop nombreux cas de vols ou de vandalisme.

#524 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités est au courant de cet enjeu et travaille avec l'opérateur pour améliorer la sécurité.

Développer les usages partagés de la voiture (Axe 5)

En ce sens, nous avons participé aux échanges avec le Département de l'Essonne sur le déploiement de lignes de covoiturage, projet (en phase d'étude) au sein duquel nous souhaiterions ici réaffirmer la pertinence d'un axe reliant Corbeil-Essonnes à Créteil en traversant le territoire par la route nationale 6.

#525 Avis de IDF Mobilités :

Des lignes prioritaires ont été identifiées et font l'objet ou vont faire l'objet d'études en 2025 pour une mise en œuvre à court terme. Pour autant, d'autres lignes pourront également faire l'objet d'une analyse d'opportunité notamment en tenant compte de la desserte bus existante.

Mieux partager la voirie urbaine et renforcer l'intermodalité (Axe 8 et 6)

➢ L'accès à la gare de Villeneuve-Saint-Georges

Bien qu'extérieure au territoire de la CAVYVS, la gare de Villeneuve-Saint-Georges, constitue grâce à une offre ferroviaire développée, un pôle majeur pour les habitants du Nord de la CAVYVS (Crosne, Montgeron notamment). Or, les conditions d'accès qu'elles soient en bus, en voiture, à vélo ou même à pied, sont problématiques et la CAVYVS interroge la Région sur les possibilités d'amélioration d'accès et d'intermodalité.

#526 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité ans l'axe 6 du Plan des mobilités. Pour garantir l'amélioration des conditions d'accès au pôle de Villeneuve-Saint-Georges, la collectivité peut solliciter Île-de-France Mobilités afin de lancer une étude de pôle permettant de traiter les espaces publics et l'intermodalité dans leur ensemble.

2.6.7. Avis de la Communauté d'Agglomération de Paris Saclay

La Communauté d'Agglomération de Paris Saclay **approuve** le projet de PDMIF avec les très réserves et/ou recommandations suivantes :

2.6.7.1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

2.6.7.1.1. Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience

Mesure 1,1.1 ; Mettre en service te Grand Paris Express et accompagner son déploiement

Les possibles prolongements ou ajouts de stations ultérieurs ne sont pas précisés, le document renvoie au SDRIFe pour plus de détails. Pour le territoire de Paris Saclay, cela concerne en particulier le prolongement de la ligne 14 à Morangis (proche du territoire communautaire} et l'ajout d'une gare « Camille Claudel » à Palaiseau sur la ligne 18.

#527 Avis de IDF Mobilités :

Le prolongement de la ligne 14 et la création d'une gare "Camille Claudel" sur la ligne 18 sont des projets inscrits au SDRIF-E avec un horizon de mise en service postérieur à 2030. Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités.

Mesure 1.1.2 ; Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructure et de desserte.

Il n'est pas fait mention de la ligne de Train V (ex-RER C] entre Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, liée à la mise en service du T12 en décembre 2023.

La Création d'une gare au Pileu, sur la ligne entre Massy Palaiseau et Versailles Chantiers, encours d'étude par la SNCF avec objectif d'une réalisation avant 2030, devrait être inscrite.

#528 Avis de IDF Mobilités :

La ligne V sera ajoutée à la liste des projets de modification d'offre ferroviaire entrepris entre 2020 et 2030.

Le projet de création d'une gare Massy-Pileu sur la branche Massy-Versailles est inscrit au SDRIF-E. Ce projet, en cours d'étude, pourrait être mis en service à l'horizon 2030. Il sera ajouté à la liste des projets sur le réseau de mass transit du Plan des mobilités.

Mesure 1.1.3 : Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau

Un point de vigilance doit être mis sur la mise en œuvre du schéma directeur du RER C et ses défais, en lien avec la dégradation constatée de la qualité de service sur cette ligne.

#529 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après.

Mesure 1.1.5. : Poursuivre le renouvellement du matériel roulant ferré et métro

Il est noté une absence de précision concernant le calendrier prévisionnel de mise en service des nouveaux matériels roulant du RER B (MI20) et du RER C (Z2N NG).

#530 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.1.5 du Plan des mobilités.

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à détailler précisément les calendriers de renouvellement des matériels roulants. Le renouvellement des matériels roulants du RER B et la poursuite de la rénovation des matériels roulants du RER C est prévu au cours de la décennie. Le renouvellement des Z2N du RER C est prévu au-delà de 2030.

2.6.7.1.2. Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de Mass Transit

Mesure 1.2.1 : Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs

Il serait pertinent de veiller à prévoir des emplacements de stationnement proche des zones de travaux pour les engins de chantier provenant de la route.

#531 Avis de IDF Mobilités :

L'organisation précise des différents travaux sur les transports collectifs et pôles d'échanges n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

2.6.7.1.3. Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

Mesure 1.3.1 : Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre

Aucun projet n'a été listé sur le territoire de l'agglomération Paris-Saclay : manquent entre autres les projets de TCSP Massy Les Ulis (PPA), voies dédiées bus sur RN20 (PPA), Massy-Les Champarts, TCSP Palaiseau, voies dédiées et stations multimodales sur RN118 et RN104 en lien avec les réflexions Cars Express).

Une étude pour la création d'une ligne de car express sur l'autoroute A6 avec station dédiée est demandée (remarque de la ville de Chilly-Mazarin).

La réalisation de voies dédiées aux transports collectifs sur la RN 20 projet qui devient urgent par rapport à l'urbanisation importante des communes qui se situent sur cet axe (remarque de la ville de Ballainvilliers)

Le projet de TCSP Massy-Les Champarts-RN20 permettant de connecter le pôle multimodal de Massy- Palaiseau à la RN20 - et indirectement à toutes les communes situées le long de cet axe structurant - ainsi qu'à Orly et l'ensemble ries zones d'activité situées notamment à Wissous et Chilly-Mazarin (remarque de la ville de Massy)

#532 Avis de IDF Mobilités :

Les projets de TCSP RN20 et Massy-Saclay (Polytechnique) sont inscrits au SDRIF-E, mais leur mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, ils ne sont pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Des aménagements ponctuels de la voirie pour les bus (mesure 1.3.4) doivent être réalisés à court-terme pour améliorer la circulation des bus sur l'axe RN20, mais le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister ce type d'aménagements.

La liste des lignes de Cars Express est définie dans le Schéma directeur des Cars Express adopté par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023.

Mesure 1.3.2: Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux

Les objectifs très ambitieux de création de logements portés par l'Etat sur le territoire de l'agglomération Paris-Saclay sont incompatibles avec l'offre existante en transports en commun. En effet de nombreuses parties du territoire sont mal desservies, malgré l'arrivée de la ligne 18 de métro Ceci est en particulier vrai de la partie Est du territoire, pour laquelle un développement de l'offre de bus est indispensable, en lien avec le PPA RN20

#533 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Mesure 1.3.4 : Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie

Les modalités d'association des territoires (communes/EPCI) aux aménagements à prévoir pour faciliter la mise en place de ces solutions de mobilité (tram, BHNS-.) ne sont pas précisées. Le type d'aménagement à prévoir n'est pas non plus précisé, en fonction des cas rencontrés. Le seuil de 300 bus/jour pose question, très peu d'axes atteignant cette fréquentation en Grande Couronne. Les modalités de financement des aménagements de voirie par IDFM (taux de financement, critères...) ou des locaux d'exploitation ne sont pas indiquées.

La production d'un guide, voire l'organisation de session de formation des techniciens aux aménagements en faveur des TC pourraient être des options pertinentes,

Concernant les périodes de travaux, le principe de compensation des impacts sur les lignes par le maître d'ouvrage aurait gagné à être plus clairement mentionné,

Les Indicateurs de performance et leur suivi ne sont pas précisés.

Le principe de ne pas nuire à l'exploitation des lignes de bus lors de la mise en place d'aménagements cyclables devrait s'appliquer à l'ensemble des voiries (hors éventuelles zones de rencontre ou autres aménagements spécifiques), et non pas seulement dans les axes prioritaires. De plus, la définition de ces derniers doit s'inscrire dans une logique intercommunale afin de garantir des liaisons cohérentes entre les communes.

Enfin, les modalités de financement/subvention des aménagements de voirie à mettre en place pour améliorer la performance des lignes de bus sur les axes prioritaires ne sont pas non plus précisées.

Dans les zones à circulation multimodale dense, la complémentarité entre les modes de transport existants et à développe r devra être étudiée avec attention (remarque de la ville d'Orsay)

Il est nécessaire de tendre vers un meilleur partage de la voirie entre les différents modes de transports collectifs et cycles (remarque de la ville de Palaiseau)

Une évaluation des effets de la mise en place des Zones 30 sur l'exploitation des lignes de bus serait pertinente afin de mesurer leur impact dans la durée.

#534 Avis de IDF Mobilités :

Comme précisé dans la mesure 1.3.4 du Plan des mobilités, il existe un guide des aménagements de voirie en faveur des transports en commun routiers réguliers, produit par Île-de-France Mobilités, qui sert de boîte à outils pour les collectivités.

L'enjeu de l'impact des périodes de travaux sur les lignes est traité par la mesure 1.2.1 du Plan des mobilités.

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à présenter de manière exhaustive les indicateurs de performance et leur suivi, qui sont très nombreux. La mesure 1.3.5 indique qu'un suivi renforcé des opérateurs sera effectué au cours de la décennie.

L'enjeu du partage de la voirie en milieu urbain, traité dans l'Axe 8 du Plan des mobilités, a justement pour objectif de donner des outils pour assurer la cohabitation entre les modes sans dégrader les conditions de circulation pour l'un ou l'autre des modes collectifs ou actifs.

Les modalités de financement des aménagements de voirie sont détaillées dans le Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers.

Mesure 1.3.5 : Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs

Les modalités de transmission des informations concernant la qualité de service par IDFM aux collectivités ne sont pas indiquées. Il est important que la transmission des données de fréquentation des lignes aux territoires (communes et intercommunalités) soir renforcée, pour assurer un suivi plus efficace de l'exploitation des réseaux.

Il serait nécessaire d'ajouter le déploiement d'un plus large d'abribus équipés de bancs et d'éclairages, pour répondre aux aléas météorologiques et aux besoins de publics fragiles.

#535 Avis de IDF Mobilités :

Des comités de suivi sont organisés avec les territoires pendant lesquels les indicateurs de fréquentation et de qualité de service sont présentés.

Il est possible pour la collectivité de faire une étude des besoins en matière de confort et d'information voyageurs, en lien avec l'opérateur local, afin d'identifier les besoins d'aménagements.

Mesure 1.3.6 : Préserver les espaces nécessaires à la desserte bus dans les projets d'aménagement urbain

Un accompagnement d'Ile-de-France Mobilités auprès des communes dans l'élaboration des PLU (notamment concernant les OAP thématiques] permettrait une bonne prise en compte des enjeux régionaux de mobilité dans ceux-ci. S'agissant des emplacements réservés, Il est nécessaire de rappeler que ceux-ci impliquent un droit de délaissement : leur définition doit donc s'envisager de manière concertée au cas par cas.

#536 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités accompagne les collectivités dans l'élaboration de leurs documents de planification (SCoT/PLU) et est attentive à tous les enjeux liés aux mobilités.

Mesure 1.3.7 : Préserver tes centres opérationnel bus existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux

Il est à noter que Paris-Saclay n'est pas Identifié comme secteur en tension en matière de centres opérationnels bus (COB) en dépit des capacités limitées des infrastructures existantes et prévues. Pour rappel il n'est pas possible de réaliser de développement d'offre en l'absence de capacités de dépôt/entretien/maintenances suffisantes. De plus, il apparait nécessaire de travailler en amont l'intégration des projets de COB dans le tissu existant, notamment en envisageant des projets multiutilisateurs (implantation commune avec logements, développement économique...), au vu de la rareté du foncier

La mesure 1.3.8 concernant le matériel roulant bus ne figure plus dans le projet de PDMIF, il conviendrait de l'y réintégrer compte tenu des enjeux forts sur cette thématique.

#537 Avis de IDF Mobilités :

La carte représentée dans la mesure 1.3.7 du Plan des mobilités répertorie les secteurs les plus en tension en matière de centres opérationnels bus à l'échelle régionale du point de vue d'Île-de-France Mobilités.

L'enjeu du renouvellement de matériel roulant bus est traité à la mesure 11.4.2 du Plan des mobilités.

2.6.7.1.4. Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie

Mesure 1.4.2 : Créer de nouvelles lignes de Cars Express et renforcer le réseau existant

Il sera nécessaire que les lignes de cars express (nouvelles ou transformées) proposent une fréquence de passage suffisante, ainsi que des rabattements efficaces via les lignes de transports urbains pour être efficaces. De plus, la question de l'aménagement du voies dédiée sur \e réseau magistral doit s'envisager en priorité dans ce cadre, afin de garantir de bonnes performances d'exploitation de ces lignes.

#538 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu des voies réservées sur le réseau magistral est traité dans l'action 7.3 du Plan des mobilités.

2.6.7.1.5. Renforcer l'offre de transporté la demande dans les territoires peu denses

Mesure 1.5.1 : Poursuivre le développement de services de Transport à la Demande {TàD}

Il serait nécessaire d'insister sur l'accompagnement particulier à apporter aux publics fragiles très concernés par le TàD, ce mode de transport ne devant pas être réservé aux zones peu denses.

Un accompagnement des territoires demandeurs dans la conception et la mise en place de services de ce type serait également utile.

#539 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport à la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

2.6.7.1.6. Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs

Mesure 1.6.1.: Couvrir tous les véhicules et les espaces de transport par de l'information voyageurs statique à jour et accessible à tous.

Il apparaît nécessaire de maintenir dans la durée une information voyageur au format papier, afin de couvrir les publics fragiles et/ou n'ayant pas accès aux formats numériques

Il n'est pas précisé si l'harmonisation des supports papier d'information voyageur à l'échelle régionale implique l'harmonisation des plans de lignes selon les transporteurs, notamment dans le cadre de l'ouverture des réseaux de bus à la concurrence.

#540 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.6.1 du Plan des mobilités qui prévoit bien le maintien de supports d'information voyageurs papier, notamment pour les publics fragiles ou ne disposant pas d'accès aux outils numériques. Ainsi, les plans de secteur sont déjà harmonisés et centralisés sur les médias d'information voyageurs d'Île-de-France Mobilités (site, application) ou disponibles en version papier.

Mesure 1.6.2. Fournir une information voyageurs dynamique (sur écran et dans les médias numériques) en temps réel, fiable et facilement accessible

Il serait pertinent que les sites/applications d'Ile-de-France Mobilités reprennent et regroupent la totalité de l'Information voyageur aujourd'hui dispersée entre différents médias et réseaux sociaux, pour plus de lisibilité. Par ailleurs, l'ajout du taux d'occupation en temps réel des véhicules (déjà déployée dans certains réseaux) constituerait un gain véritable pour les usagers, et permettrait de limiter la surcharge -de certaines lignes en répartissant mieux les flux.

#541 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les actions 1.6 et 6.3 du Plan des mobilités qui prévoient la diffusion d'une information voyageurs de qualité et complète sur l'application Île-de-France Mobilités.

Mesure 1.6.4 : Donner plus de visibilité aux lignes de bus en Ile-de-France

Le document ne mentionne pas de calendrier précis indiqué pour la mise en place de la nouvelle numérotation, en particulier en grande couronne, l'horizon de la décennie 2030 paraît très lointain, surtout pour les réseaux ouverts à la concurrence et donc restructurés en premier.

#542 Avis de IDF Mobilités :

La renumérotation des réseaux de bus sera généralisée à l'horizon 2026 à l'échelle de toute la région.

2.6.7.1.7. Améliorer la sûreté dans les transports en commun

Mesure 1.7.3: Poursuivre le déploiement des dispositifs de vidéoprotection et aménager les espaces de transport pour renforcer le sentiment de sécurité

Point de vigilance sur la compatibilité entre la nécessité d'un éclairage sécurisant aux abords des gares et les mesures d'extinction nocturne pratiquées par certaines communes : nécessaire articulation à prévoir avec les horaires des derniers trains/trams.

Renforcer la coordination entre les dispositifs de vidéoprotection déployés dans les gares et ceux présents dans l'espace public aux alentours pour éviter toute rupture de couverture.

Envisager une présence d'IDFM aux Conseils Locaux de Sécurité et de Prévention.

#543 Avis de IDF Mobilités :

Il revient aux communes d'évaluer l'opportunité de maintenir un éclairage aux abords des gares.

Concernant les conseils locaux de sécurité et de prévention, Île-de-France Mobilités peut y participer et invite les collectivités à ne pas hésiter à la solliciter.

2.6.7.1.8. Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

Mesure 1.8.1 : Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur

Il est impensable de poursuivre une tarification spécifique pour les gares dans les aéroports comme celui d'Orly. Celle-ci sera prochainement un lieu de connexion entre les deux lignes de métro 14 et 18 Une personne sans Pass Navigo qui souhaite se rendre dans une station du métro ligne 14 depuis la future gare Antony pôle -Wissous devrait par exemple s'acquitter d'un billet à 13C au seul titre qu'elle transite par la gare de l'aéroport d'Orly (remarque de la ville de Wissous).

#544 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

Par ailleurs, l'enjeu des correspondances sur les plateformes aéroportuaires est identifié par les services d'Île-de-France Mobilités. Pour la correspondance entre les lignes 14 et 18, elle ne donnera pas lieu au décompte d'un titre aéroport.

Mesure 1.8.2: Généraliser tes supports télébillletiques et la dématérialisation des titres de transport

Maintenir la possibilité d'achat de titres de transport sur support physique, à destination des publics fragiles et/ou non accoutumés à l'usage de supports numériques

#545 Avis de IDF Mobilités :

L'achat de titres physiques (Navigo Easy) restera possible, sans nécessiter le recours obligatoire aux solutions numériques.

Mesure 1.8.3 : Développer le paiement à l'usage pour les voyageurs occasionnels

Assurer une communication efficace sur ce dispositif auprès des territoires, le public visé étant assez large.

#546 Avis de IDF Mobilités :

Une large communication est en cours concernant la révolution billettique des transports collectifs.

2.6.7.1.9. Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs.

Mesure 1.9.1. : Créer une instance de suivi et de capitalisation autour de la mobilité autonome à usage collectif.

Le calendrier de mise en place de cette instance n'est pas précisé. De plus, le rôle de cette dernière reste floue et ne semble pas constituer une vraie gouvernance sir le sujet des mobilités autonomes collectives.

#547 Avis de IDF Mobilités :

Les caractéristiques de cette instance seront précisées lors du début de la mise en œuvre de l'action.

2.6.7.2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

2.6.7.2.1. Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne.

Mesure 2.1.1. Etablir des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des ECPI

Le portage technique de ces actions va nécessiter des études et travaux dans les différents échelons communaux et intercommunaux en fonction de l'exercice de la compétence voirie. Dès lors, réaliser les actions envisagées va nécessiter un portage financier probablement conséquent pour le bloc local. Pour garantir le succès de ces actions, il conviendrait d'envisager un accompagnement des territoires à minima en études et si possible en travaux. En effet, tel que les fichent le présentent, aucun financement État/Région ne semblerait pour l'instant fléché sur ces actions. Là encore, il paraît également nécessaire de moduler las mesures réglementaires à mettre en place selon les situations.

#548 Avis de IDF Mobilités :

Le travail à l'échelle intercommunale peut permettre de mutualiser certains coûts et d'avoir une cohérence dans les interventions sur un territoire. La Région et Île-de-France Mobilités apportent des subventions pour l'élaboration des Plans locaux de mobilité qui doivent inclure un volet d'actions en faveur de la marche.

Mesure 2.1.3: Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier

Il serait pertinent que le document insiste sur la nécessaire concertation avec les communes., maîtres d'ouvrage, au besoin en l'inscrivant dans le titre de cette mesure (demande de la ville d(Igny).

#549 Avis de IDF Mobilités :

Le travail d'élaboration des documents d'urbanisme visé par la mesure 2.1.3 implique bien une nécessaire concertation entre acteurs.

2.6.7.3. Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne des déplacements

2.6.7.3.1. Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs

Mesure 3.1.1 : Achever la mise en accessibilité des gares prioritaires inscrites au SD'AP

Le document ne mentionne pas les mesures qui pourront être mises en place concernant les gares non inscrites actuellement comme prioritaire.

#550 Avis de IDF Mobilités :

Les gares non inscrites au Schéma Directeur d'Accessibilité des transports (SDA) ne feront pas l'objet de mise en accessibilité à horizon 2030. Néanmoins, certaines actions dans les gares ou l'évolution du matériel roulant peuvent les rendre plus accueillantes pour certains types de handicaps (information voyageur, accueil...).

Mesure 3.1.2 ; Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites ou SD'AP

Les délais et le phasage de la mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt des lignes inscrites au SD'AP routier ne sont pas précisés. Manque également la liste des lignes concernées. Les obligations par communes ne sont pas, non plus clarifiées.

De manière générale, il apparaît indispensable qu'Ile de France Mobilités poursuive et pérennise son accompagnement financier des opérations rie mise aux normes des lignes de bus.

Le changement de matériel roulant peut avoir des conséquences sur l'accessibilité des arrêts de bus (hauteur des trottoirs) Les travaux d'adaptation à mener devraient donc être communiqués bien en amont (remarque de La ville de Wissous).

#551 Avis de IDF Mobilités :

Les lignes et arrêts concernés par la mise en accessibilité peuvent changer au regard de l'évolution de l'offre. Les données sont disponibles sur l'open data d'Île-de-France Mobilités. S'agissant d'une obligation réglementaire dont le délai est déjà dépassé, il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser les travaux requis dans les meilleurs délais. Par ailleurs, Île-de-France Mobilités s'est engagée à poursuivre le financement (à hauteur de 70%) de la mise en accessibilité des arrêts de bus concernés, comme précisé dans la mesure 3.1.2 du Plan des mobilités.

2.6.7.3.2. Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération

Mesure 3.2.2 : Élaborer et mettre en œuvre des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)

Le portage de ces actions va nécessiter des études et travaux dans les différents échelons communaux et intercommunaux en fonction de l'exercice de la compétence voirie. Dès lors, réaliser les actions envisagées va nécessiter un portage financier probablement conséquent pour le bloc local, pour garantir le succès de ces actions, envisager un accompagnement des territoires à minima en études et si possible en travaux. En effet, tel que les fiches le présentent, aucun financement État/Région ne semblerait pour l'instant fléché sur ces actions.

#552 Avis de IDF Mobilités :

Une telle aide n'est pas prévue à ce jour.

L'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est une obligation pour les communes de plus de 1000 habitants.

2.6.7.4. Conforter Ia dynamique en faveur de l'usage du vélo

2.6.7.4.1. Développer les infrastructures cyclables

Objectifs :

Les nuisances sonores représentent des conséquences anecdotiques des travaux d'aménagement des réseaux cyclables II conviendrait de mettre davantage l'accent sur la mise en place de déviations piétonnes et cyclables.

De manière générale, il serait pertinent de prévoir une certaine souplesse dans la mise en place de mesures réglementaires liées aux aménagements cyclables, afin d'adapter les documents d'urbanisme aux contextes locaux.

Mesure 4.1.1 : Créer un réseau cyclable structurant régional

La reprise des itinéraires cyclables structurants dans les documents d'urbanisme (PLU) a un impact potentiel non neutre sur ces derniers (emplacements réservés, plans...) De plus, le document ne prévoit pas de financement régional pour l'aménagement de ces itinéraires, notamment dans le cas du réseau Vélo Ile-de- France (VIF). S'agissant d'un réseau à haut niveau de service visant à encourager le report modal au même titre que les TC une participation financière d'IDFM à l'entretien de ce réseau pourrait permettre de maintenir le niveau de service de cet axe.

#553 Avis de IDF Mobilités :

L'inscription d'itinéraires cyclables dans les PLU(i) est mentionnée dans la mesure 4.1.1 car elle est nécessaire dans certains cas pour permettre leur réalisation.

Il n'est pas prévu de subvention concernant l'entretien de ces aménagements, qui incombe aux gestionnaires de voirie.

Mesure 4.1.2 : Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant

La reprise des itinéraires cyclables majeurs complémentaires dans les documents d'urbanisme (PLU) a un impact potentiel non neutre sur ces derniers (emplacements réservés, plans...). La possibilité de réaliser des itinéraires cyclables complémentaires selon les mêmes caractéristiques que le réseau structurant vélo régional doit être évaluée à l'aune des contraintes en matière d'emprise, comme les espaces agricoles en zone rurale le long des routes départementales.

#554 Avis de IDF Mobilités :

L'inscription d'itinéraires cyclables dans les PLU(i) est mentionnée dans la mesure 4.1.2 car elle est nécessaire dans certains cas pour permettre leur réalisation.

2.6.7.4.2. Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

Mesure 4.2.2 : Développer le stationnement vélo dons les gares et les stations de transports en commun

Il est nécessaire que le déploiement d'offre en stationnement sécurisé pour les vélos concerne aussi bien les gares routières et importants nœuds de correspondances entre lignes de bus, que les gares ou stations de métro/tramway.

#555 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 4.2.2 du Plan des mobilités.

Mesure 4.2.3 : Développer le stationnement vélo sur voirie

Les objectifs de stationnement vélo en voirie sont trop ambitieux et potentiellement trop uniformes (pas de distinction entre quartiers de fonctions, de densités différentes). La coordination de cette mesure à l'échelle d'un PLM pourrait être rendue difficile par les différences de mode de gestion de la voirie selon les communes.

Par ailleurs, les zones d'emplois ne sont pas mentionnées. Le rôle des entreprises dans l'aménagement des stationnements vélo déviait être précisé. Un point d'attention devrait être porté sur les bâtiments en milieu urbain sans réserve de capacité à l'intérieur

Au niveau des cartographies p 211 et 212, la carte associée à la prescription ne permet pas de situer précisément les EPCI rendant difficile la localisation des territoires et les communes concernées.

#556 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Mesure 4.2.4 : Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant

Les normes prescrites sont uniformes et ne tiennent pas compte des différentiels de fonction, de densité, etc., existant entre les mêmes quartiers d'une ville, par exemple, ni de la taille des poches de stationnement considérées. Dans certains cas, cela peut aboutir à une capacité disproportionnée par rapport aux besoins réels des résidants

Concernant les constructions neuves, il serait pertinent de prévoir des dispositifs de mutualisation des capacités de stationnement au sein d'opérations d'aménagement, par exemple.

#557 Avis de IDF Mobilités :

Les normes concernant le stationnement vélo dans les constructions neuves prescrites dans le Plan des mobilités (mesure 4.2.4) sont pour la plupart équivalentes à la réglementation nationale (formulées de manière adaptée afin d'en faciliter l'application), et sont plus volontaristes seulement pour les immeubles de bureaux eu égard aux enjeux franciliens de développement du vélo.

Mesure 4.2.5 : Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant.

Dans certains cas, selon l'âge des constructions et/ou leur configuration, il peut s'avérer difficile d'aménager des espaces sécurisés pour le stationnement des vélos. Des solutions de mutualisation ou d'optimisation d'espace existant pourraient permettre de répondre à ces problématiques, pour peu qu'existent des pistes de financement/subvention de ces actions.

#558 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

2.6.7.4.3. Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

Mesure 4.3.1 : Créer des Maisons du Vélo et soutenir les services pour les cyclistes.

Encourager tes initiatives publiques et privées en la matière.

#559 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 4.3.1 du Plan des mobilités qui encourage toutes les initiatives en termes de développement des services vélo.

Mesure 4.3.3 : Encourager l'accès ou vélo via les services de location courte durée

Il serait pertinent de prévoir un cadrage des solutions de location de vélo en free-floating afin d'éviter le phénomène de vampirisation de l'espace public par les matériels abandonnés. La piste des espaces de dépose obligatoires sous peine de sanction financière de l'utilisateur mériterait d'être creusée et reproduite En bonne intelligence entre la collectivité et l'opérateur, l'installation de stations devrait par ailleurs prioritairement se faire moyennant redevance (même symbolique).

Une réflexion à l'échelle intercommunale est nécessaire afin de proposer une solution globale et pérenne aux usagers de l'agglomération (remarque de la ville de Palaiseau).

#560 Avis de IDF Mobilités :

L'occupation du domaine public par le stationnement de vélos en libre-service relève de la compétence des communes. Des échanges entre collectivités ayant mis en place ce type de service pourront être organisés dans le cadre de la mise en œuvre du Plan.

Mesure 4.3.5 : Élargir la pratique du vélo à tous les publics

Remarque complémentaire : Il conviendrait de mieux harmoniser les règles concernant l'emport des vélos dans les transports en commun, pour davantage de lisibilité et d'efficacité de l'intermodalité.

#561 Avis de IDF Mobilités :

Etant donné la forte fréquentation des transports collectifs et les ralentissements dus au temps de chargement/déchargement des vélos, le stationnement des vélos en gare et la possibilité de location de courte durée sont privilégiés par Île-de-France Mobilités.

L'emport des vélos est possible sur certaines lignes en heures creuses et le week-end.

2.6.7.5. Développer les usages partagés de la voiture

2.6.7.5.1. Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France

Mesure 5.1.2 : Expérimenter et mettre en œuvre des lignes de covoiturage

Il n'est pas fait mention de possible délégation de compétence ou niveau local, il pourrait être pertinent de laisser aux EPCI/Conseils départementaux l'opportunité d'enrichir les dispositifs régionaux au niveaux départementaux et intercommunaux.

#562 Avis de IDF Mobilités :

Cette délégation n'est pas prévue à ce jour.

Mesure 5.1.4 : Mettre en place des solutions de covoiturage à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois

L'articulation de ces dispositifs « locaux » avec le nouveau système régional pourrait être précisée, notamment l'éligibilité aux aides.

#563 Avis de IDF Mobilités :

Les dispositifs d'aides et subventions étant susceptibles d'évoluer au cours de la décennie, ceux-ci n'ont pas été détaillés dans le Plan des mobilités. Il convient de consulter le site Île-de-France Mobilités afin de connaître les aides à destination des particuliers ou professionnels qui pratiquent le covoiturage.

2.6.7.5.2. Renforcer les dispositifs d'autopartage

Mesure 5.2.2 : Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires

Le document ne met pas suffisamment l'accent sur la nécessité de développer fortement l'autopartage dans les territoires où l'usage de la voiture individuelle est élevé. Il serait ainsi pertinent d'ajouter des éléments concernant la planification de ce type de service de manière conjointe par IDFM et les territoires concernés, ainsi que les potentielles subventions la question de l'autopartage dans les logements collectifs mériterait également d'être creusée.

#564 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'action 5.2 du Plan des mobilités qui détaille les moyens à mettre en œuvre pour favoriser le développement de l'autopartage, notamment dans les zones où aucun service n'existe aujourd'hui.

Concernant la planification de ce type de services et les différentes sources de financement possibles, Île-de-France Mobilités poursuivra l'organisation de séminaires autopartage à destination des collectivités et se tient à disposition des collectivités qui souhaitent développer l'autopartage sur leur territoire.

L'enjeu de l'autopartage dans les logements collectifs est traité par la mesure 5.2.4 du Plan des mobilités qui soutient l'organisation de pratiques d'autopartage plus informelles à l'échelle d'un quartier ; cela est réplicable à l'échelle d'une copropriété ou de logements collectifs. Il appartient aux collectivités, aux bailleurs ou aux syndicats de copropriété de mettre en place des solutions adaptées à chaque contexte.

Mesure 5.2.4. : Promouvoir des offres d'autopartage ou sein des entreprises, administrations, zones d'emplois, copropriétés et quartiers

Il serait pertinent de corréler les réflexions avec le management de la mobilité, en insistant sur le rôle à jouer d'EPCI.

Par ailleurs, il faut rappeler que la fiscalité existante sur la réalisation d'aires de stationnement (double taxe) handicape fortement la création de places de covoiturage par les acteurs privés ou publics

#565 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'action 14 du Plan des mobilités, relative au management de la mobilité, qui soutient la mise en œuvre d'actions de sensibilisation à des pratiques de mobilité plus durables, notamment le développement des mobilités partagées.

L'évolution de la fiscalité n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

2.6.7.6. Favoriser l'intermodalité et la multimodalité.

2.6.7.6.1. Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée

De manière globale, il serait utile d'introduire une hiérarchisation des PEM selon leur niveau de service, les modes qui les desservent, leur localisation ou encore leur niveau de priorité.

De plus, il est important de rappeler la dimension partenariale des PEM dans leur conception, leur réalisation et leur gestion, au plan financier et opérationnel, dans ce cadre, le rôle porteur joué par les collectivités locales (communes et intercommunales) devrait être souligné

Mesure 6.1.1. Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le patrimoine ferroviaire et les correspondantes entre le Grand Paris Express et les pôles existants

(Remarque de la Ville de Massy) la prise en compte du Pôle Massy-Palaiseau comme un pôle majeur pour l'ensemble du sud francilien, qui sera encore renforcé à l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express impliquera :

- la réouverture de la passerelle historique pour la mise en service de la ligne 18 en 2026. En l'absence de ce deuxième lien, les études de flux réalisées mettent en évidence un risque majeur pour le fonctionnement du pôle en situation perturbée pouvant aboutir à la fermeture de l'accès au RER B, selon l'analyse de la RATP. Au-delà de ce risque majeur, la réouverture de ce lien est nécessaire pour assurer un confort d'usage convenable à tous les usagers, notamment aux usagers du T12 en correspondance.
- la définition d'un dispositif collectif durable pour la gestion unifiée et (s pérennité de l'ensemble des ouvrages de ce pôle majeur.

#566 Avis de IDF Mobilités :

Il a été fait le choix de classer les pôles en fonction de la nature des interventions à y conduire, mais de ne pas les hiérarchiser au sein de ces catégories, afin de tenir compte de la diversité des pôles, en matière de contexte urbain et d'offre de transport, et d'envisager des solutions et aménagements adaptés à chaque pôle.

En effet, les documents de référence en matière d'intermodalité (guide d'aménagement des pôles, schémas directeurs des éco-stations bus, du stationnement vélo ou des services en gare) préconisent des aménagements et niveaux de service adaptés à différentes typologies de gare.

Les collectivités locales sont identifiées comme responsables du pilotage des démarches de pôle sauf pour certains pôles d'échanges multimodaux qui nécessitent à la fois une intervention sur le périmètre intermodal et un réaménagement conséquent du périmètre ferroviaire, dans ce cas Île-de-France Mobilités intervient en coordination.

Le pôle de Massy-Palaiseau est inscrit au Plan des mobilités comme pôle nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire (dont interconnexions Grand Paris Express), à finaliser d'ici 2030, et identifié à ce titre comme pôle francilien majeur (mesure 6.1.1). Les études se poursuivent sur la gestion des flux à l'échelle du pôle.

Concernant la répartition des périmètres de gestion ultérieure, il conviendra de se référer aux principes retenus dans le futur Schéma de référence du pôle.

(Remarque de la ville de Palaiseau). Le projet du pôle d'échange multimodal en cours d'études est un enjeu majeur de développement de la ZAC du Quartier de l'Ecole Polytechnique. La ville réaffirme également sa volonté de création d'une gare de la ligne 18 dans le quartier Camille Claudel permettant la desserte des habitants du quartier et plus largement des palaisiens.

#567 Avis de IDF Mobilités :

La création d'une gare "Camille Claudel" sur la ligne 18 est un projet inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

(Remarque de la ville de Wissous) Wissous étant au croisé d'infrastructures de transport importantes (A6, A10, 0RLYVAL, RER C..) et avec une disponibilité foncière Importante, elle peut légitimement y voir un pôle multimodal à proximité de la future gare de l'Orlyval. Ce projet, s'il voit le jour, doit se réaliser dans la préservation de la biodiversité et en limitant l'artificialisation des sols.

#568 Avis de IDF Mobilités :

L'avenant portant volet mobilités 2023 – 2027 au Contrat de Plan Etat - Région 2021-2027 prévoit une étude sur la transformation d'Orlyval dans le cadre de l'enveloppe prévue pour le financement d'études, de premières acquisitions foncières, ainsi que d'éventuels premiers travaux. Il convient donc d'attendre ces résultats pour préciser la consistance de cette transformation et la création éventuelle d'un pôle multimodal.

Mesure 6.1.2. : Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité

Il conviendrait d'ajouter les aménageurs dans la liste des acteurs impliqués, dans le cas où le PEM se situe dans le périmètre d'une ZAC. De plus, il serait utile de préciser dans quel périmètre s'applique la prise en charge financière à 70% des aménagements et équipements d'intermodalité par IDFM.

#569 Avis de IDF Mobilités :

Les aménageurs sont indiqués en partenaires associés à la mise en œuvre des mesures 6.1.1 et 6.1.2.

Le détail des modalités de financement des équipements d'intermodalité est décrit dans le Guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux.

Mesure 6.1.3 : Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en écostations bus.

Il serait pertinent d'intégrer au document le listing des gares routières potentiellement concernées par une transformation en ESB.

#570 Avis de IDF Mobilités :

La transformation de gares routières en éco-stations bus peut être engagée dans le cadre des démarches de pôle. La liste des gares concernées peut donc évoluer au fil des années, ainsi il a été fait le choix de ne pas faire figurer les projets actuels sur une carte qui reflète la situation présente et non future / projetée.

Mesure 6.1.4 : Assurer une offre de stationnement autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement

Il serait utile de préciser les modalités de prise en charge financière des stationnements par IDFM (totale ou partielle).

#571 Avis de IDF Mobilités :

Les modalités de financement sont décrites dans le Guide des pôles d'Île-de-France Mobilités, mis à jour au fil des évolutions des dispositifs.

Mesure 6.1,5. ; Développer le réseau de Parkings Pelais (P+P) Ile-de-France Mobilités et organiser le Stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle

Le niveau de prise en charge financière par Ile-de-France Mobilités mériterait d'être relevé au regard de la lourdeur des exigences réglementaires imposées par la labellisation P+R

Les parkings relais sont essentiels et doivent proposer des tarifs raisonnables pour permettre aux franciliens d'intégrer ce mode de fonctionnement dans leur quotidien (remarque de la ville de Saclay).

#572 Avis de IDF Mobilités :

La réalisation des Parkings relais labellisés est subventionnée par Île-de-France Mobilités à hauteur de 70%.

Mesure 6.1.6 : ferre des gares de véritables lieux de vie accueillants, □ h croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien

Il serait pertinent de prévoir une organisation/tarification du stationnement proche des pôles permettant l'accueil de services du quotidien au sein des gares (remarque du la ville de Gif-sur-Yvette).

Renforcer par ailleurs les dispositifs d'accompagnement des territoires dans la mutation des friches ferroviaires.

#573 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'action 9.2 du Plan des mobilités qui prévoit que les communes ou EPCI (titulaires de la compétence) réglementent le stationnement aux abords des gares.

La reconversion des friches ferroviaires n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

2.6.7.6.2. Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR)

Mesure 6.2.1 : Structurer un ensemble de pôles d'échanges multimodaux routiers aux abords des axes structurants du réseau routier

Il serait pertinent d'ajouter une liste des PEMR pressentis en complément de la carte indiquée dans le document.

#574 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 6.2.1 du Plan des mobilités qui cartographie les PEMR préconisés ayant déjà fait l'objet de concertation et à l'étude.

2.6.7.6.3. Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle

Mesure 6-3.1 ; Déployer une application de référence pour un parcours usagers sans couture.

Il pourrait être pertinent, à terme, d'intégrer également la localisation voire la disponibilité en places de parking de rabattement non labellisés P+R. Il serait également utile d'intégrer les services de location de trottinettes ou de vélos autres que Vélib'.

#575 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité la mesure 6.3.1. Les fonctionnalités de l'application Île-de-France Mobilités existante vont continuer à se développer pour qu'elle constitue la plateforme de référence pour l'Île-de-France pour l'ensemble des usages. Les services de mobilité développés par Île-de-France Mobilités y sont intégrés en priorité, puis les autres modes contribuant au développement de la mobilité durable.

Mesure 6 3 2 ; Organiser le partage de données, d'informations et de services entre l'autorité organisatrice et les opérateurs de mobilités, au service de l'usager.

Il serait pertinent d'étudier la mise en place de zones VTC pour les dessertes de dernier kilomètre, au cas par cas (remarque de la ville d'Orsay).

#576 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 6.3.1 du Plan des mobilités qui prévoit, à horizon 2030, l'étude de fonctionnalités à intégrer à l'application Île-de-France Mobilités qui permettraient un usage de ces modes (taxis, VTC) contribuant à un système de mobilité durable.

2.6.7.7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

2.6.7.7.1. Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable

Mesure 7.1.1 : La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan

Il serait pertinent de permettre aux EPCI, dans le cadre des PLM de hiérarchiser localement le réseau routier d'en définir/compléter les règles d'usage sur la base des modalités préconisées par le Plan Mob IDF pour chaque type d'axe, il conviendrait également de ne pas limiter le développement des transports en commun aux axes structurants (selon la définition fournie dans le document). En effet, certains axes dits « locaux » soutiennent aussi une offre bus structurante. Il serait pertinent d'inciter à une réversibilité des aménagements qui permettrait de garantir l ’évolutivité du réseau.

#577 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 8.1.1 du Plan des mobilités qui porte sur la hiérarchisation de la voirie locale et donne des indications sur les critères à intégrer. L’élaboration des PLM par les EPCI est bien le cadre privilégié pour travailler sur cette hiérarchisation.

Par ailleurs, les voiries locales peuvent évidemment être le support d'axes de transport en commun structurant. Il appartient aux gestionnaires de voirie de définir les aménagements à réaliser sur les voiries, en lien avec Île-de-France Mobilités pour les axes très empruntés par les bus.

2.6.7.7.2. Améliorer la sécurité routière

Mesure 7.2.2 ; Réduire les vitesses et aménager la voirie pour réduire le nombre et la gravité des accidents

Il serait pertinent que les opérations de sécurisation de la voirie/d'abaissement de vitesse soient prises en lien avec Île-de-France Mobilités et les opérateurs concernés, afin de mesurer leurs effets sur l'exploitation des lignes impactées.

#578 Avis de IDF Mobilités :

L'évaluation est prévue dans le dispositif de subvention sécurité routière de la Région. Île-de-France Mobilités et les opérateurs doivent faire partie des acteurs consultés dans les projets de sécurisation de la voirie, en particulier sur les axes avec une circulation supérieure à 300 bus par jour.

Mesure 7.2.4 : Améliorer la sécurisation des passages à niveau notamment pour les cyclistes, piétons et transports scolaires.

Il conviendrait de préciser quel est le phasage prévisionnel de travaux pour les passages à niveaux ne figurant pas dans le programme national de sécurisation. À noter qu'aucun passage à niveau situé au sein du territoire communautaire de Paris-Saclay n'y figure.

#579 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les passages à niveau inscrits dans le programme national de sécurisation, établi par SNCF Réseau et l’Etat, ont été inscrits au Plan des mobilités.

Il n’est pas du ressort du Plan des mobilités que de préciser le phasage des travaux des passages à niveau.

2.6.7.7.3. Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral

Mesure 7.3.1 : Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral (transports collectifs, taxis et covoiturage)

Le calendrier de publication du Schéma Directeur des Voies Réservées (SDVR) pourrait être précisé sachant que ce document doit définir les axes concernés, les financements prévus et le calendrier dev réalisation. Il est à noter que plusieurs axes sont potentiellement concernés au sein du territoire communautaire de Paris – Saclay (N118, A10…)

#580 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Mesure 7.3.2 : Assurer le contrôle de l'usage des voies réservées pour garantir leur efficacité

Les conditions de délégation du contrôle de l'usage des voies réservées aux polices municipales ou aux EPCI devraient être précisées. De même il serait utile que le document mentionne les potentiels financements/subventions proposés dans ce cadre.

#581 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 7.3.2 concerne le contrôle de l'usage des voies réservées sur le réseau routier national. Il ne peut donc pas être délégué aux polices municipales ou aux EPCI.

2.6.7.7.4. Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier

Mesure 7.4.1 ; Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain.

Le projet de diffuseur sur l'autoroute A6 au niveau de Wissous/Chilly-Mazarin/ Longjumeau est bien intégré, de même que le projet de requalification de la D36. Il serait utile de préciser les calendriers prévisionnels des différents projets (au moins en distinguant les courts, moyens et longs termes).

Afin d'optimiser l'écoulement des flux de circulation, il pourrait être pertinent d'étudier également des restrictions de circulation des poids lourds à certains horaires de forte congestion routière.

De manière générale, il est nécessaire de prévoir des dispositifs de financement des travaux d'adaptation/d'optimisation des axes routiers.

#582 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas du ressort du Plan des mobilités, d'échelle régionale, de préciser les calendriers de chaque projet.

Il appartient aux gestionnaires de voirie de prendre les mesures de réglementation de la circulation des poids lourds.

Les dispositifs de financement des projets de voirie sont décrits dans la partie "Mise en œuvre", section "Le financement du Plan des mobilités", sous-section "Voirie" du Plan des mobilités.

7.5 Améliorer la performance environ ne-mentale du réseau routier

Mesure 7.5.1 : Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routière s

Les 100 secteurs de bruits prioritaires qui feraient l'objet de travaux ne sont pas identifiés, il serait utile de prévoir un listing et/ou une carte au sein du document.

Pour protéger la population du bruit aux abords des infrastructures de transport (TGV, RER, autoroutes) il est indispensable de définir une stratégie plus ambitieuse, concertée et commune aux différents PPBE. Comme une accélération de la mise en plate de murs anti-bruit, des revêtements phoniques sur le réseau routier... (remarque de la ville de Wissous).

#583 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan régional Anti-Bruit à horizon 2030 comprend dans son action 1.1 la production par Bruitparif d'une liste de 100 secteurs prioritaires au regard de critères d'impact sur les habitants. La cartographie du bruit en Île-de-France réalisée par Bruitparif est d'ores et déjà en ligne, accessible à tous.

Le Plan régional Anti-Bruit poursuit l'objectif de porter une stratégie coordonnée au niveau régional pour protéger les Franciliens du bruit.

Mesure 7.5.2 : Améliorer ta résilience du réseau routier aux aléas climatiques

Le plan de financement des travaux d'adaptation des voiries au changement climatique mériterait d'être précise pour clarifier l'existence ou non de subventions en la matière.

#584 Avis de IDF Mobilités :

Une telle aide n'est pas prévue à ce jour.

2.6.7.8. Mieux partager la voirie urbaine.

2.6.7.8.1. Définir les principes de partage de la voirie

Mesure 8.1.1; Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

Il pourrait être pertinent de définir un « réseau structurant intercommunal » à l'échelle du PLM. De plus, il est à noter que le document ne prévoit pas de financement pour cette étude, dont la charge revient donc à l'EPCI. Dans sa mise en œuvre. Il serait pertinent d'insister davantage sur la nécessaire concertation avec les différents acteurs (communes, transporteurs, associations -.) et sur les études connexes potentiellement nécessaires.

#585 Avis de IDF Mobilités :

Le réseau structurant intercommunal peut correspondre au réseau de desserte locale décrit dans la mesure 8.1.1 du Plan des mobilités. L'établissement de la hiérarchisation du réseau de voirie doit se faire en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. La Région et Île-de-France Mobilités apportent des subventions aux EPCI pour l'élaboration de leur PLM.

Mesure 8.1.2 : Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires.

Il serait pertinent de ne pas limiter les mesures en faveur des transports collectifs aux seuls axes empruntés par plus de 300 bus par jour, mais de laisser plus de souplesse aux territoires dans la définition de leur réseau (comme indiqué par ailleurs à l'action précédent), Il serait aussi utile de prendre en compte le potentiel de développements d'offre dans les aménagements mis en place. Enfin il conviendrait de réaffirmer que le développement d'un mode ne doit pas se faire au détriment d'un autre, à l'exception de la voiture Individuelle. Par ailleurs, il est nécessaire qu'une marge d'adaptation des principes de partage de la voirie soit introduite à l'échelle locale, afin de prendre en compte certaine contextes spécifiques.

#586 Avis de IDF Mobilités :

Les axes qui sont empruntés par plus de 300 passages de bus par jour font l'objet d'une prescription spécifique inscrite dans les mesures 1.3.4 et 8.1.2 du Plan des mobilités. Toutefois, s'ils sont justifiés, des aménagements de voirie en faveur des bus peuvent être réalisés sur d'autres axes.

Les recommandations du Plan des mobilités en termes de partage de la voirie peuvent en effet être adaptées par chaque territoire selon les spécificités locales.

2.6.7.8.2. Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

Mesure 8.2.2 : Réaménager les intersections pour accompagner l'apaisement des vitesses et réduite l'accidentalité sur la voirie locale urbaine

Il serait utile d'indiquer en complément si des dispositifs de financement de ces actions existent.

#587 Avis de IDF Mobilités :

Il n'existe pas de dispositif de financement (subvention) spécifique aux actions de pacification de la voirie. Néanmoins, des subventions pour la réalisation d'aménagements cyclables (y compris de zones 30) et de sécurité routière, ou encore des appels à projet de l'Etat/Ademe peuvent être mobilisés en ce sens. La Région, par le biais de son Plan Vélo Régional et de l'annexe Sécurité Routière du Plan Route de Demain, peut accompagner les gestionnaires de réseau souhaitant s'engager dans des mesures d'apaisement de la voirie.

2.6.7.9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

2.6.7.9.1. Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale

Mesure 9.1.1 : Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et Intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux

Les modalités d'accompagnement technique et financier des collectivités par Île-de-France Mobilités sur ce sujet mériteraient d'être précisées.

#588 Avis de IDF Mobilités :

L'accompagnement méthodologique des collectivités par Île-de-France Mobilités concernant l'observation du stationnement reste à développer dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités.

L'accompagnement financier d'Île-de-France Mobilités à ce sujet peut être mis en place lorsque le diagnostic s'inscrit dans une démarche de Plan Local de Mobilité (PLM), dans la limite du plafond de subvention prévu dans ce cadre.

Mesure 9.1.2 : Utiliser les PLM pour coordonner les politiques de stationnement entre communes voisines

Idem.

#589 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités subventionne l'élaboration des PLM, dans la limite du plafond de subvention prévu dans ce cadre.

2.6.7.9.2. Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et une mobilité plus durable

Mesure 9.2.1 : Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés

Les objectifs de contrôle du stationnement sont ambitieux et donc onéreux pour les collectivités. Ils pourront être difficile à atteindre en f absence de dispositif de financement complémentaire.

La politique de stationnement étant du pouvoir de police du Maire, elle ne peut en aucun cas être transférée aux intercommunalités (remarque de la ville de Wissous)

#590 Avis de IDF Mobilités :

Dans les meilleurs standards actuels, le contrôle du stationnement est autofinancé.

La compétence de mise en place du stationnement payant ou réglementé et de son contrôle peut être transférée aux EPCI.

Mesure 9.2.2 : Réduire l'offre de stationnement automobile sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages

La mesure mériterait d'être modulée au regard du contexte spécifique à chaque territoire, et de prendre en compte la question du rabattement depuis les zones moins denses.

L'arrivée d'un nouveau transport structurant, comme une station de métro, do it être étudiée au-delà du rayon de 500m, de surcroît quand celle-ci est positionnée au croisé entre plusieurs départements et intercommunalités (remarque de la ville de Wissous).

#591 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.2 du Plan des mobilités est modulée en fonction des territoires puisque sa mise en œuvre repose explicitement sur un diagnostic de l'offre et de la demande de stationnement sur le territoire.

2.6.7.9.3. Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé

De manière générale, une limitation excessive des capacités de stationnement en parcelles peut avoir un effet collatéral sur l'encombrement de l'espace public : il convient donc de moduler ce principe. De plus, il serait pertinent d'encourager (par le biais de dispositifs incitatifs) le reconditionnement d'espaces de stationnement privés.

Mesure 9.3,1 : Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux

Ces mesures de limitation devraient être modulées selon l'offre en solutions de mobilités alternatives existantes, et mieux prendre en considération de manière générale les différents contextes urbains.

#592 Avis de IDF Mobilités :

Les normes inscrites au Plan des mobilités pour le stationnement automobile dans les constructions neuves d'immeubles de logement tiennent compte des taux de motorisation réels au sein du territoire.

Les normes pour les bureaux tiennent fortement compte de la desserte en transports en commun.

Ces normes ont pour but d'accompagner la démotorisation et d'éviter l'incitation à la multiplication des véhicules.

Les politiques de stationnement doivent être pensées de manière globale pour éviter un effet d'encombrement de l'espace public par le stationnement automobile.

Le zonage utilisé pour la définition de ces normes tient compte de la desserte en transports publics (présence ou non d'une gare ou d'une station de transports publics structurants) et tient compte des différents contextes urbains (six zones différenciées).

2.6.7.10. Permettre l'organisation d'une activité logistique performante sur les plans économique et environnemental

2.6.7.10.1. Améliorer la performance de l'armature logistique

Une meilleure articulation des activités logistiques, consommatrices de foncier, avec le tissu existant, devrait être envisagée, notamment en matière de circulation et de stationnement PL d'emprise foncière nécessaire, et d'articulation avec d'autres activités eu infrastructure ou en superstructure

La fiscalité économique, pour partie établie sur la destination du bien, et pour le reste sur le nombre de salariés sur place, devrait être réinterrogée en vue d'inciter davantage les collectivités à accueillir ce type d'activités, qui sont aujourd'hui peu rémunératrices en matière de contribution fiscale par rapport aux activités de production ou aux activités de bureaux.

#593 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités dans les actions 10.1 et 10.3 du Plan des mobilités.

La fiscalité foncière n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

2.6.7.10.2. Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire

Pas de remarque de Paris Saclay.

2.6.7.10.3. Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

Mesure 10.3.1 : Rendre cohérentes à l'échelle régionale les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises

Il est nécessaire de reprendre et d'harmoniser les règles de circulation des poids lourds, notamment en introduisant un dispositif de sanction contre les PL empruntant des axes saturés à certains horaires critiques, en lien avec le principe proposé plus haut.

#594 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.3.1 du Plan des mobilités.

Mesure 10.3.2 : Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle

La question du stationnement des poids lourds devrait être traitée à l'échelle territoriale et non communale pour être cohérente.

#595 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.3.4 du Plan des mobilités qui vise à définir une armature régionale d'aires sécurisées de stationnement pour les poids lourds.

Mesure 10.3.4 : Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services

La question du stationnement des poids lourds devrait être traitée à l'échelle territoriale et non communale pour être cohérente.

#596 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.3.4 du Plan des mobilités qui vise à définir une armature régionale d'aires sécurisées de stationnement pour les poids lourds.

2.6.7.10.4. Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises

Compte tenu des limites de capacité financière des territoires, il est important que les coûts induits par la transition énergétique des flottes de véhicules logistiques soient avant tout supportés par les acteurs économiques.

Pas de remarque de Paris Saclay

2.6.7.11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

2.6.7.11.1. Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Mesure 11.1.1 : Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public

Il conviendrait de préciser quelle est la part de financement apportée par la Région, et quel est par conséquent le reste à charge pour les collectivités et syndicats d'énergie.

Compte tenu du coût induit par l'implantation d'IRVE pour les collectivités, il est important que soient fléchés des dispositifs de financement, notamment par le fléchage de l'augmentation de la TICFE. En parallèle, la sécurisation des réseaux d'alimentation électrique (enfouissement THT…) doit également être poursuivie.

#597 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 11.1.1 qui précise que le dispositif de financement de la Région est amené à évoluer à mesure que l'équilibre économique de la recharge électrique se développe. L'objectif est celui d'un autofinancement de la filière.

2.6.7.11.2. Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds.

Mesure 11.2.1 : Faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire à la construction de stations bioGNV et à la transformation des stations-services existantes et favoriser les stations multi-énergies Il serait pertinent de préciser s'il existe des dispositifs (fonds de concours, appels à projets, subventions) permettant d'accompagner les communes dans la maîtrise du foncier, l'acquisition de friches représentant un coût non négligeable De plus, il faut rappeler que l'implantation de ce type d'équipement n'est pas compatible avec tout type de voisinage (autres activités sensibles...), et doit donc être examiné au cas par cas.

#598 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités ne prévoit pas de dispositif spécifique pour l'acquisition de foncier. Cette dernière doit s'inscrire dans les dispositifs existants.

2.6.7.11.3. Développer la mobilité hydrogène bas carbone

Mesure 11.3.1 : Développer le réseau régional de stations de production et d'avitaillement hydrogène

Il serait utile d'indiquer si un recensement des besoins de création de stations de ce type a déjà été effectué à l'échelle régionale, avec potentiellement une déclinaison par territoire.

De plus, il faut rappeler que l'implantation de ce type d'équipement n'est pas compatible avec tout type de voisinage (autres activités sensibles...), et doit donc être examiné au cas par cas.

#599 Avis de IDF Mobilités :

L'Etude interrégionale sur le développement de l'hydrogène en Vallée de Seine portée par la Région Île-de-France, la Région Normandie et la délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine, a permis de réaliser des travaux prospectifs sur les besoins en stations de distribution hydrogène à l'horizon 2030. Cette étude fait état d'un besoin de 28 stations supplémentaires en Île-de-France avec une indication sur le maillage territorial.

Il est bien entendu que les implantations doivent être traitées au cas par cas en fonction des contraintes locales.

Mesure 11.3.3 : Poursuivre l'expérimentation de bus à hydrogène pour éprouver la solution technologique

Il serait utile d'indiquer si cette mesure peut aussi concerner des SRL, par exemple en convertissant une partie de la flotte d'un réseau donné desservant un territoire disposant d'une station hydrogène.

#600 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 11.3.3 concerne à date une expérimentation mise en place par Île-de-France Mobilités.

2.6.7.11.4. Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

Mesure 11.4.3 : Achever la transition énergétique des flottes de l'État, des collectivités locales et de tous leurs établissements

Il est nécessaire de flécher ici des pistes de financement/subvention pour aider les collectivités à réaliser la transition énergétique de leur parc.

#601 Avis de IDF Mobilités :

Différents dispositifs d'aides existent mais ne sont pas cités dans le Plan des mobilités car ils pourraient évoluer au cours de la période de mise en application du Plan. Les différents financeurs possibles de la mesure sont listés dans l'encart "financeurs".

Mesure 11.4.4 : Favoriser le développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique

Il serait pertinent d'anticiper les potentiels besoins en stationnement et entretien des véhicules autonomes (remarque de la ville d'Orsay).

#602 Avis de IDF Mobilités :

Le stationnement des véhicules autonomes n'est pas une priorité à l'horizon 2030. Le développement de l'autopartage et du stationnement associé peut en constituer une première étape.

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

Améliorer l'information des publics cibles sur les dispositifs existants par le biais de structures-relais telles que les CCAS, les Maisons France Services, ou les Points d'Infos Jeunesse Une formation spécifique des agents communaux en la matière serait pertinente (remarque ville de Gif-sur-Yvette).

#603 Avis de IDF Mobilités :

Les structures sociales d'échelle communale ou intercommunale ont effectivement un rôle à jouer dans l'information des publics cibles. Il sera possible d'approfondir ce rôle dans le cadre de l'élaboration des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS).

2.6.7.12.1. Rendre plus inclusifs les services de mobilités

Mesure 12.1.2 : Poursuivre les aides visant à faciliter l'accès aux autres services de mobilité.

Il conviendrait de préciser le rôle des territoires dans l'information et le relai des aides et dispositifs existants, notamment par des actions de sensibilisation. Un lien plus fort pourrait être fait avec la thématique du conseil en mobilité.

#604 Avis de IDF Mobilités :

Les structures sociales d'échelle communale ou intercommunale ont effectivement un rôle à jouer dans l'information des publics cibles. Il sera possible d'approfondir ce rôle dans le cadre de l'élaboration des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS).

Mesure 12.1.3 : Étudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes

Pour aller plus loin. Il pourrait être pertinent de pouvoir différencier au sein de cette plateforme les aides et solutions disponibles selon les territoires, de manière à indiquer clairement à quoi une personne, dans une localisation donnée, est éligible ou non.

#605 Avis de IDF Mobilités :

Cette possibilité sera étudiée dans le cadre de l'étude d'opportunité concernant la plateforme d'information régionale.

2.6.7.12.2. Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire

Mesure 12.2.1 : Définir au niveau régional le cadre d'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)

Il conviendrait de préciser le rôle des territoires dans l'information et le relai des aides et dispositifs existants, notamment par des actions de sensibilisation auprès des publics fragiles Un lien plus fort pourrait être fait avec la thématique du conseil en mobilité.

#606 Avis de IDF Mobilités :

Il sera possible d'approfondir ce rôle dans le cadre de l'élaboration des Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS).

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

2.6.7.13.1. Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien

Mesure 13.1.1 : Améliorer la desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs

Il serait intéressant de préciser le devenir de la ligne OrlyVAL dans le contexte d'ouverture des lignes 14 et 13 desservent l'aéroport d'Orly. Cette ligne de VAL pourrait utilement être reconvertie en métro léger assurant une desserte locale.

L'évolution de l'OrlyVAL doit intégrer la tarification commune au métro et au RER II est rappelé que l' OrlyVAL joue un rôle indispensable déconnexion et d'accès à l'aéroport d'Orly lors des travaux ou perturbations de la ligne 14 et prochainement de la ligne 18 (remarque de la commune de Wissous).

En parallèle. Il serait pertinent de prévoir l'a ménagement de points d'arrêt bus/car desservant les pôles hôteliers.

#607 Avis de IDF Mobilités :

L'aéroport d'Orly est desservi par la ligne 14 depuis juin 2024 et le sera en 2027 par la ligne 18.

L'avenant portant volet mobilités 2023 – 2027 au Contrat de Plan Etat - Région 2021-2027 prévoit une étude sur la transformation d'Orlyval dans le cadre de l'enveloppe prévue pour le financement d'études, de premières acquisitions foncières, ainsi que d'éventuels premiers travaux. Il convient donc d'attendre ces résultats pour préciser la consistance de cette transformation.

Par ailleurs, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Mesure 13.1.2 : Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés

L'échéance de la réalisation d'un schéma directeur des cars SLO à l'échelle francilienne mériterait d'être précisée.

#608 Avis de IDF Mobilités :

Le sujet de l'accueil des cars SLO sur le territoire est traité dans la mesure 13.1.2. Des échanges doivent être menés entre les différents acteurs impliqués (Autorité de Régulation des Transports, Île-de-France Mobilités, Métropole du Grand Paris, collectivités, Etat) afin d'affiner la gouvernance et de travailler à trouver des solutions pour l'accueil des cars.

2.6.7.13.2. Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables

Mesure 13.2-1 ; Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens Il serait pertinent que la définition des lignes à « vocation touristique » et des sites desservis se fasse en concertation avec les collectivités locales et les offices du tourisme. Au sein du territoire communautaire de Paris-Saclay, cela concerne en particulier la ligne de Transilien V.

#609 Avis de IDF Mobilités :

La définition des lignes à vocation touristique doit effectivement être identifiée en concertation avec les collectivités locales.

2.6.7.13.3. Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs.

Pas de remarques

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

2.6.7.14.1. Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables

Mesure 14.1.1 : Renforcer la communication et les actions de sensibilisation

Hormis le déploiement d'une nouvelle application servicielle, les mesures proposées restent assez floues. Il serait pertinent de faire figurer des objectifs chiffrés pour cette action.

#610 Avis de IDF Mobilités :

Les modalités d'intervention étant très diverses et pouvant prendre des formes variées, selon les enjeux locaux et les maîtres d'ouvrage, il est difficile de fixer des objectifs quantitatifs pour cette action.

Mesure 14.1.2 : Développer le conseil individualisé

Même remarque.

#611 Avis de IDF Mobilités :

Les modalités d'intervention étant très diverses et pouvant prendre des formes variées, selon les enjeux locaux et les maîtres d'ouvrage, il est difficile de fixer des objectifs quantitatifs pour cette action.

2.6.7.14.2. Développer l'écomobilité scolaire

Renforcer l'accompagnement des territoires dans la mise en place de pédibus desservant les établissements scolaires.

Mesure 14.2.2 : Aménager les abords des établissements d'enseignement

Pour aller plus loin, il pourrait être pertinent de définir à l'échelle des territoires une instance de discussion et de mise en commun des PDES dans un souci de cohérence et de partage d'expérience.

#612 Avis de IDF Mobilités :

L'implication des EPCI dans cette mesure est très pertinente pour impulser et animer la thématique au sein de son territoire.

Mesure 14.2.3 : Généraliser le stationnement pour les vélos et les trottinettes pour le personnel et les élèves

Il conviendrait d'indiquer ici si des dispositifs de financement existent pour accompagner les collectivités dans les achats et travaux nécessaires.

#613 Avis de IDF Mobilités :

Les dispositifs d'aides ne sont pas cités dans le Plan des mobilités car ils sont amenés à évoluer au cours de la période de mise en application du Plan. Toutefois, certains financements au titre de la sécurité routière ou des aménagements cyclables (dont zones 30) peuvent être mobilisés, notamment auprès de la Région.

2.6.7.14.3. Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés

Pas de remarque de Paris Saclay

2.6.7.15. Une gouvernance renforcée pour soutenir la dynamique collective d'action

Il conviendrait que le Plan Mob-IDf puisse prévoir des dispositifs de délégation de compétences dans certains domaines comme la gestion des SRL, gares routières ou covoiturage, en logique avec le principe de subsidiarité et dans le respect du volontariat des territoires qui le souhaiteraient. Les conventions partenariales peuvent être les outils ad hoc pour y parvenir.

#614 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Il conviendrait également que le Plan Mob-IDf intègre un volet formation des techniciens et élus des territoires pour sensibiliser aux différentes bonnes pratiques et actions à conduire notamment dès lors que les espaces publics et la voirie peuvent être impactées.

#615 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu relève de l'animation qui sera mise en place dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités.

La mise à disposition d'un cahier des charges type de PLM ou la réflexion d'un accord cadre serait également la bienvenue.

#616 Avis de IDF Mobilités :

La diffusion d'un CCTP type pour les études de PLM est en projet.

Sur les modalités de suivi et de concertation de la démarche, poursuivre des plénières avec tous les territoires et maintenir des ateliers propres à chaque territoire de nature équivalente (métropole d'un côté, grande couronne de l'autre) sont également à privilégier.

#617 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu relève de l'animation qui sera mise en place dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités.

2.6.7.16. Demandes des communes de l'agglomération Faris-Saclay

2.6.7.16.1. Gif sur Yvette

Assurer le rabattement vers les futurs pôles gares de la ligne 18 du Grand Paris Express sur le Plateau de Saclay.

#618 Avis de IDF Mobilités :

Des restructurations du réseau de bus sont prévues à la mise en service des lignes du Grand Paris Express. Elles feront l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Prévoir l'évolutivité de la ligne de bus 11 reliant le plateau de Chevry à celui du Moulon via la Vallée, dans ce contexte.

#619 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Renforcer la régularité et la qualité de service des lignes de bus, ainsi que l'articulation avec les horaires du RER B. Assurer également l'articulation entre les horaires des lignes scolaires et ceux des établissements, en garantissant une régularité exemplaire.

#620 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la régularité des lignes de bus est traité par les mesures 1.3.4 et 1.3.5 du Plan des mobilités.

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

2.6.7.16.2. Igny

Création d'une ligne de bus régulière reliant Verrières-le-Buisson au Campus Urbain de Paris-Saclay via la gare d'Igny, le quartier Joliot-Curie et celui de Haut Plateau Gommonvilliers.

#621 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Augmentation des fréquences des lignes de bus aux heures de pointe, en soirée et le week-end.

#622 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Validation définitive du projet de gare du Pileu avec un calendrier prévisionnel

#623 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de création d'une gare Massy-Pileu sur la branche Massy-Versailles est inscrit au SDRIF-E. Ce projet, en cours d'étude, pourrait être mis en service à horizon 2030. A ce titre, il sera ajouté à la liste des projets sur le réseau de mass transit du Plan des mobilités.

Création d'un axe cyclable transversal sur la route de Vauhallan (RD60) reliant la Coulée Verte de Massy à Saclay par le chemin du Trou Rouge

#624 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des infrastructures cyclables, de façon coordonnée grâce au déploiement de plans vélo à différentes échelles (Région, Départements, EPCI et communes), constitue un objectif du Plan des mobilités. Toutefois, ce dernier n'a pas vocation à définir l'intégralité du réseau cyclable francilien, dont le développement doit faire l'objet d'échanges à une échelle plus locale.

Réalisation d'un parking vélo sécurisé à la gare d'Igny.

#625 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à déterminer la création de parkings vélo sécurisés pour chaque gare. Toutefois, il existe un projet de parking vélos sécurisé de 12 places en gare d'Igny. L'offre en stationnement vélo pourra également évoluer en cas de requalification du parvis.

Amélioration de la connexion vers le T10 à Chatenay-Malabry par le bus.

#626 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

2.6.7.16.3. Les Ulis

Demande d'étude d'une requalification de la RD35 avec potentielle dénivellation par endroits pour résorber les effets de fracture urbaine, et réutilisation d'une partie des voies de circulation pour accueillir d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle (voies dédiées pour les transports en commun, modes doux). Si un tel projet devait être confirmé, il serait important de prévoir pour ce faire un financement partenarial.

#627 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

2.6.7.16.4. Marcoussis

Développer la voie du cimetière de l'Orme à Moineaux pour rejoindre l'autoroute A10, et permettre un accès direct à la gare de Massy-Palaiseau.

#628 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Développer une ligne de car express entre Massy-Palaiseau et Marcoussis.

#629 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes de Cars Express est définie dans le Schéma directeur des Cars Express adopté par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023.

2.6.7.16.5. Massy

Il convient de rappeler les réserves émises par la ville de Massy sur le projet de la Gare de Rungis, il est important d'assurer que ce projet ne dégradera pas la desserte TGV de la Gare Massy TGV. Il est également indispensable de détailler les conditions dans lesquelles sera assuré la connexion entre l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy par la ligne 18, la gare de Massy étant, de facto, la gare TGV d'Orly pour de nombreuses années.

#630 Avis de IDF Mobilités :

La création d'une gare TGV ou l'évolution de la desserte TGV ne sont pas du ressort du Plan des mobilités.

Concernant le lien entre l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy, il sera effectivement assuré par la ligne 18 à sa mise en service.

Le PDMIF, identifiant la commune de Massy comme une commune centralité de la 2è couronne, recommande la généralisation du stationnement payant à moins de 500 m d'une gare de transports collectifs, la commune de Massy ne souhaite pas développer le stationnement payant en particulier stationnement en sous-sol, notamment le quartier de Massy Opéra, et souhaite privilégier la mise en place d'une zone de stationnement réglementée à durée limitée de manière à limiter l'impact pour le stationnement résidentiel.

#631 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

2.6.7.16.6. Saclay

Renforcer les correspondances entre les lignes de RER existantes et la future ligne 18 du Grand Paris Express.

#632 Avis de IDF Mobilités :

La conception de la ligne 18 du Grand Paris Express a bien intégré l'organisation des correspondances avec les lignes de RER existantes.

Renforcer les liaisons entre les différentes polarités de la commune (Val d'Albian, HEC, Bourg) et les polarités existantes (gare de Jouy-en-Josas) ou projetées (gare du Christ de Saclay).

#633 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

2.6.7.16.7. Saulx-les-Chartreux

Renforcer l'offre et la régularité des lignes existantes.

#634 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la régularité des lignes de bus est traité par les mesures 1.3.4 et 1.3.5 du Plan des mobilités.

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Prévoir une nouvelle desserte entre Champlan, Saulx-les-Chartreux et La Ville-du-Bois.

#635 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

2.6.7.16.8. Vauhallan

Prolongement de la ligne 119 à la future gare du Christ de Saclay.

#636 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Augmentation de la fréquence des lignes de bus en heures de pointe, en soirée et le week-end.

#637 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Création d'un TàD dans le cadre d'un groupement de communes.

#638 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport à la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

Création d'une liaison cyclable rejoignant la gare du Christ de Saclay par la RD60.

#639 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des infrastructures cyclables, de façon coordonnée grâce au déploiement de plans vélo à différentes échelles (Région, Départements, EPCI et communes), constitue un objectif du Plan des mobilités. Toutefois, ce dernier n'a pas vocation à définir l'intégralité du réseau cyclable francilien, dont la construction doit faire l'objet d'échanges à une échelle plus locale.

2.6.7.16.9. Verrières-le-Buisson

Amélioration du rabattement vers les tramways T10 et T12, le RER B et la future ligne 18 du Grand Paris Express.

#640 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Des restructurations du réseau de bus sont prévues à la mise en service des différentes lignes du Grand Paris Express.

Confortation et si possible accélération du calendrier de mise en service du matériel roulant MI20 sur le RER B.

#641 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.1.5 du Plan des mobilités. De manière générale, Île-de-France Mobilités est attentive au respect des calendriers de livraison des matériels roulants.

Création d'une nouvelle ligne de bus reliant le T10 au campus urbain Paris-Saclay via Verrières-le-Buisson et Igny (gare notamment).

#642 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

2.6.7.16.10. Villejust

Développement des fréquences des lignes de bus desservant la commune.

#643 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

2.6.7.16.11. Villiers-le-Bâcle

Développement des liaisons de rabattement (lignes de bus. TàD, transports autonomes, mobilité partagée) vers les pôles d'échanges, en particulier la future gare du Christ de Saclay.

#644 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Des restructurations du réseau de bus sont prévues à la mise en service des lignes du Grand Paris Express.

2.6.7.16.12. Palaiseau

Le projet de parking P+R intégré à l'opération d'aménagement ilot Ferrié, à proximité de la gare RER B de Palaiseau, est un enjeu important d'intermodalité.

#645 Avis de IDF Mobilités :

Ce projet est en cours. Cette remarque n'appelle pas de réponse particulière, le Plan des mobilités n'ayant pas vocation à déterminer la liste des Parkings relais à horizon 2030.

La pérennisation des navettes de l'agglomération desservant les différents quartiers et les centres villes est indispensable peur faciliter la mobilité de proximité et des publics les plus fragiles.

#646 Avis de IDF Mobilités :

Cette desserte répond en effet aux besoins de ces publics spécifiques.

Une réflexion globale à l'échelle du territoire pourrait être menée sur les cheminements piétons afin de favoriser les modes actifs de déplacement.

#647 Avis de IDF Mobilités :

Il est en effet souvent judicieux de travailler les actions à l'échelle intercommunale, afin d'offrir des services cohérents aux usagers.

Plus généralement, un meilleur partage de la voirie entre les différents usagers devra être recherché dans tous les programmes d'aménagement de voirie

#648 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'axe 8 du Plan des mobilités.

27. Avis des EPCI du Val d'Oise

2.7.1. Avis de la Communauté d'Agglomération Plaine Vallée

La Communauté d'Agglomération Plaine Vallée émet un **avis défavorable** au PDMIF motivé par le caractère prescriptif du projet /

En premier lieu, le caractère prescriptif des actions envisagées ne peut être un préalable à l'organisation d'une offre de transport de substitution en réponse aux besoins de mobilité des administrés de nos communes membres. Ainsi à l'exemple, le recours à la voiture pour rallier certains points du territoire, tel Cergy, relève d'une nécessité plutôt que d'un souhait de l'usager.

#649 Avis de IDF Mobilités :

La quasi-totalité des actions du Plan des mobilités sont des recommandations que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Le Plan comporte seulement cinq mesures prescriptives, qui portent sur les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux et les normes de stationnement vélo dans les PLU(i), les ratios de places de stationnement vélo sur voirie, la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service dans la gestion des carrefours et la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie pour les axes très empruntés par des bus. Parmi ces cinq prescriptions, quatre existaient déjà dans le PDUIF : le Plan des mobilités les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant. La formulation des prescriptions tient compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

En second lieu, le caractère prescriptif de certaines actions est en contradiction avec l'esprit de concertation qui doit guider l'adoption du plan des mobilités. Ainsi à l'exemple, les autorités locales, doivent conserver la marge d'action afin d'adapter au contexte et aux contraintes de leur territoire les règles d'urbanisme et de police de la voierie.

#650 Avis de IDF Mobilités :

La quasi-totalité des actions du Plan des mobilités sont des recommandations que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Le Plan comporte seulement cinq mesures prescriptives, qui portent sur les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux et les normes de stationnement vélo dans les PLU(i), les ratios de places de stationnement vélo sur voirie, la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service dans la gestion des carrefours et la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie pour les axes très empruntés par des bus. Parmi ces cinq prescriptions, quatre existaient déjà dans le PDUIF : le Plan des mobilités les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant. La formulation des prescriptions tient compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

En troisième lieu, le partenariat, construit progressivement et depuis de nombreuses années entre IDFM, la CAPV et le SIEREIG, est fondé sur un esprit de solidarité entre ses membres, lequel a participé au succès du réseau Valmy (entre 2000 et 2019, le nombre de voyages - chiffres réels par titres de transport comptabilisés - a augmenté de 111 %). Ainsi à l'exemple, les partenaires ont toujours veillé à ne pas aggraver la situation financière de leur pair lorsque celle-ci était altérée. Tel fut le cas pour IDFM encore récemment La mise en œuvre du socle obligatoire du PDMIF sera source de coûts financiers significatifs. Or, le Projet de Loi de Finances pour 2025 en cours d'examen engagera les collectivités territoriales et leurs établissements à réaliser des économies budgétaires d'ampleur, lesquelles affecteront leur capacité d'investissement.

#651 Avis de IDF Mobilités :

Le volet socle des Plans locaux de mobilité défini dans le Plan des mobilités vise à identifier les thématiques d'action à traiter obligatoirement dans le cadre de ces documents locaux qui déclinent

le plan d’échelle régionale. Toutefois, le Plan des mobilités ne fixe pas d'objectif en termes de niveau des dépenses à réaliser pour sa mise en œuvre à l’échelle locale, ce point étant laissé à l’appréciation des collectivités, qui disposent en outre d’aides de différentes natures pour appuyer l’étude et la mise en œuvre de ces politiques.

La mise en œuvre du volet socle du Plan des mobilités n’implique pas nécessairement d’importants investissements pour les collectivités locales, qui disposent en outre d’aides de différentes natures pour appuyer l’étude et la mise en œuvre de ces politiques.

2.7.2. Avis de la Communauté de Communes du Haut Val d'Oise

La Communauté de Communes du Haut Val d'Oise émet un avis favorable sur le projet de PDMIF avec les deux observations suivantes :

Erreur de dénomination d'une zone du territoire : « ZI de Bernes-sur-Oise - De Richebourg » à remplacer par « Zone d'activités du Chemin Pavé » située sur les communes de Bernes-sur-Oise et de Bruyères-sur-Oise (Cf. page 326)

#652 Avis de IDF Mobilités :

Les sites logistiques multimodaux à préserver ou développer figurent au SDRIF-E, document avec lequel le Plan des mobilités entretient un rapport de compatibilité. Il sera donc logiquement procédé à une mise en cohérence du Plan avec le SDRIF-E.

Interrogation et précision sur l'absence de la Région Ile-de-France en qualité de responsable de la mise en œuvre et financeur de la mesure 11.4.1 « Poursuivre les dispositifs d'aides à rachats de véhicules à faibles émissions pour les particuliers et les professionnels (alors qu'il est fait mention des porteurs suivants : Etat, Métropole du Grand Paris, EPCI et communes le cas échéant)

#653 Avis de IDF Mobilités :

La Région propose effectivement des aides pour accompagner l'accélération de la transition énergétique du parc de véhicules. Depuis le 2 mars 2025, le dispositif véhicules propres a été recentré sur les aides à la non-casse (rétrofit électrique) pour les particuliers, entreprises de moins de 50 salariés et communes de moins de 10 000 habitants, pour la transformation des deux-roues et des véhicules à 4 roues avec un moteur thermique ainsi que sur l'acquisition de véhicules hydrogène pour les entreprises de moins de 50 salariés.

2.7.3. Avis de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France

La Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France émet un **avis favorable** sur le projet de PDMIF avec les remarques et propositions suivantes :

2.7.3.1. Sur la poursuite de développement des transports collectifs attractifs.

Le réseau de transports collectifs connaît une forte mutation avec l'arrivée du Grand Paris Express la réorganisation des réseaux de bus et des grands chantiers de maintenance sur les lignes RER. Ces effets cumulatifs modifient les dynamiques de mobilité.

2.7.3.1.1. Le développement de l'offre de transports collectifs

La CA demande une modification du schéma directeur des lignes express pour permettre aux communes de la CA de bénéficier de dessertes rapides et qualitatives pour accéder la plateforme aéroportuaire.

#654 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes Express inscrites au Plan des mobilités (mesure 1.4.2) est issue du Schéma directeur des Cars Express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, élaboré en concertation avec les territoires concernés.

La concrétisation des 3 lignes BHNS sur le territoire du Val d'Oise doit être garantie. Elle est soumise à la réalisation de l'élargissement de pont rail de Goussainville et du pont de la concorde à Arnouville.

#655 Avis de IDF Mobilités :

Ces trois lignes de BHNS figurent bien parmi les projets de transports collectifs inscrits au Plan des mobilités.

La CA demande qu'un nouveau schéma directeur de la ligne K transilien soit rédigé et prenant en compte l'augmentation de l'offre.

#656 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur de la Ligne K est inscrit comme "en cours d'élaboration" dans la mesure 1.1.3 du Plan des mobilités.

La CA demande l'intégration du projet de ligne 19 (de la Défense au Triangle de Gonesse via Argenteuil) dans le Plan MOBIDF. Ce projet est inscrit au SDRIF-E.

#657 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de création d'une Ligne 19 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Le plan MOBIDF doit permettre d'anticiper le renouvellement du matériel roulant. A titre d'exemple compte tenu de la fin des tramways à pneus en 2045, le matériel roulant du T5 devra être renouvelé.

#658 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.3.3 du Plan des mobilités.

2.7.3.1.2. La gestion des situations perturbées et l'attractivité des transports collectifs

La CA alerte sur les délais de mise en service du dispositif Nexteo* qui assurera un cadencement optimisé des RER B et D entre la Gare du Nord et Chatelet.

#659 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement de NExTEO sur le RER D est prévu à partir de 2029.

La CA rappelle que la ligne RER B doit être prioritaire sur la ligne CDG express en cas de situations perturbées pour favoriser le transport des habitants du territoire, le transport du quotidien. La CA reste vigilante sur les impacts possibles sur le RER B lors de la mise en service du CDG express.

#660 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités partage l'objectif de garantir la qualité de service du RER B emprunté par des centaines de milliers de voyageurs chaque jour.

Dans le cadre du schéma directeur, la CA regrette le manque d'investissement sur la branche Nord du RER D qui dessert un territoire en perpétuel développement. Malgré une situation très critique, le quai de retournement en gare de Survilliers-Fosses, pourtant inscrit au schéma directeur du RER D, n'est pas mentionné dans le plan MOBIDF. Ainsi, il doit être étudié en priorité avec l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie.

#661 Avis de IDF Mobilités :

La version finale du Plan des mobilités sera modifiée pour mentionner l'approbation du Schéma directeur du RER D par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023. Ce projet est inclus au schéma directeur du RER D. Le Plan des mobilités n'a pas vocation à détailler l'ensemble des mesures inscrites dans ce document.

2.7.3.1.3. La diffusion de l'information et sûreté dans les transports

Les collectivités devront être informées des projets de transports prévus sur leur territoire dans un objectif d'accompagnement et de communication des habitants. Par ailleurs, les critères retenus pour développer l'information dynamique ne sont pas adaptés aux besoins de la population en grande couronne Une information dynamique et fiable de la fréquence des transports en commun en grande couronne est essentielle pour favoriser le report modal.

#662 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.6.2 du Plan des mobilités.

Le plan MOBIDF prévoit la mise en place de dispositifs de vidéoprotection dans les espaces de transports et les matériels roulants. La présence humaine dans les transports en commun permet de limiter le sentiment d'insécurité. La mobilisation de 1000 agents parait insuffisante à l'échelle régionale.

#663 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités contient un objectif de mobilisation de 1000 agents de sûreté *supplémentaires* (par rapport à 2024) à l'horizon 2027.

2.7.3.2. Sur le renforcement de l'intermodalité et de la multimodalité.

L'articulation des différents modes de déplacements est un levier fort pour permettre un report modal et offrir des alternatives complémentaires à l'automobile. L'agglomération s'inscrit avec Ile de France Mobilité dans un objectif d'usage de la voiture maitrisé et raisonné mais qui doit être pensé comme un élément du système de mobilité et non en opposition aux autres modes. En grande couronne, la voiture reste un incontournable pour circuler sur le territoire francilien.

2.7.3.2.1. La multimodalité des voiries

La CA souligne l'intérêt à la fois rie nouvelles voiries pour permettre la réorganisation des circulations et une adaptation des profils des voiries existantes pour une meilleure cohabitation des différents modes. L'agglomération partage également l'intérêt d'une pacification de voiries par la

réalisation de voiries de contournement pour soulager la circulation des centres-villes des communes.

De grands projets routiers sont identifiés sur notre territoire. L'agglomération demande le soutien d'Ile de France Mobilités et de la Région pour garantir l'intégration régionale, la dimension multimodale et innovante de ces futures infrastructures :

- Avenue du Parisis (section est)
- Echangeur RN104/RD10 Fontenay en Parisis
- Fluidification Liaison RD10-RD9
- Réaménagement du carrefour RN2 - RD401 - Dammartin-en-Goële
- Liaison routière de l'Est Francilien Barreau RN3-RD212 (ex Liaison Meaux-Roissy) en intégrant le doublement de la RN3.

#664 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les projets routiers à inscrire au Plan des mobilités (mesure 7.4.1), la demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

2.7.3.2.2. Les pôles gares, lieu central de l'intermodalité

La prise en compte des enjeux urbains en lien avec les études de pôle d'échanges multimodaux est plébiscitée dans la version approuvée cependant, la CA souhaite attirer également l'attention sur la nécessité de répondre aux enjeux environnementaux et réglementaires dans l'aménagement des pôles gares par des approches innovantes :

■ La conception des parkings relais :

- La mutualisation du stationnement constitue un levier pertinent dans un objectif d'optimisation foncière. Elle permet d'interroger l'utilisation différenciée d'une place en fonction des temporalités (horaires, jours de la semaine) ainsi que la multifonctionnalité des ouvrages (mixte stationnement de rabattement avec du stationnement résidentiel ou d'activité).
- Les modes de conceptions doivent également permettre la mutabilité des fonctions.
- La réalisation des parkings relais doit répondre aux besoins des usagers, aux réalités du territoire et à l'offre de transports en commun existante.

#665 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités prévoit bien que la réalisation de Parkings relais dépend des besoins (actuels ou futurs) identifiés sur un territoire, par l'étude de pôle, en fonction des spécificités locales (mesure 6.1.5).

La mutualisation du stationnement est une solution qui peut être envisagée au cas par cas en fonction des spécificités locales, mais le principe ne peut être généralisé à l'échelle francilienne.

■ Le fonctionnement des parkings relais :

- Pour répondre aux réalités locales, la CA demande que les usagers de la carte Navigo mensuel puissent bénéficier de la gratuité de l'abonnement des parkings-relais.
- Connaitre en temps réel et à distance, le niveau de remplissage des P+R permettrait une meilleure organisation des déplacements, notamment en grande couronne où le stationnement peut être un facteur déterminant pour l'intermodalité et l'utilisation des transports collectifs.

#666 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à déterminer la tarification de tous les Parkings relais d'Île-de-France.

La possibilité de connaître en temps réel la disponibilité des places sur les Parkings relais depuis l'application Île-de-France Mobilités est prévue à horizon 2030 dans la mesure 6.3.1.

■ Il est nécessaire de garantir la cohérence de l'information entre les applications, les informations en gare/arrêts et la réalité sur le terrain. La fiabilité de l'information impacte les choix modaux.

#667 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 6.3 du Plan des mobilités.

2.7.3.3. Sur la place du piéton au cœur des politiques de mobilité et l'établissement d'une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements.

Souvent marginalisée, la marche constitue le principal mode de déplacement et permet de faire le lien entre les différents modes de déplacements, favorisant l'intermodalité. Cependant, elle reste peu intégrée aux politiques de transport, le Plan MOBIDF préconise l'élaboration de plans piétons à l'échelle des EPCI. Le niveau communal parait le plus pertinent en l'absence de continuité urbaine à l'échelle intercommunale. Afin de répondre au cadre légal, un accompagnement technique et financier des communes reste une condition de mise en conformité des PAVE.

#668 Avis de IDF Mobilités :

La mise en accessibilité de la voirie est une obligation fixée par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. Les actions en faveur de la marche et de l'accessibilité de la voirie s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

2.7.3.4. Sur le confortement de la dynamique en faveur de l'usage du vélo.

Le développement de la pratique cyclable a poussé les collectivités à mettre en œuvre des stratégies spécifiques en matière d'aménagement, de stationnement et de services vélo/sensibilisation. Des préconisations du plan MOBIDF sur le stationnement vélo questionnent :

■ Les ratios de stationnement vélo : les réglementations doivent s'ajuster aux différents contextes territoriaux (centre bourg/périphérie/centralité, présence de continuités cyclables, proximité des services.).

#669 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

■ Il faudrait mettre en cohérence des besoins de stationnement vélo identifiés par IDFM avec le décret n° 2021 741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare.

#670 Avis de IDF Mobilités :

Le décret n° 2021 741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare, est cité dans le Plan des mobilités (mesure 6.1.4), qui reprend les objectifs du Schéma directeur du stationnement vélo en gare (plus ambitieux que le décret).

■ La hiérarchisation du réseau routier est un enjeu central pour améliorer les conditions de déplacements. L'évolution de positionnement concernant la création de nouvelles voies répond aux attentes de l'agglomération. Néanmoins, des points d'éclaircissements sont nécessaires :

#671 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

■ Il est évoqué le réaménagement de la voirie sur des secteurs prioritaires non identifiés. De plus, de nombreux enjeux sont mentionnés (composition enrobés, végétalisation des abords, gestion des eaux pluviales...) sans indiquer d'exemples concrets à valoriser ni de potentielles aides financières.

#672 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister les bonnes pratiques ou retours d'expérience concernant les possibilités d'aménagements de voirie, qui peuvent être nombreuses et adaptées au contexte de chaque territoire. Cela pourra être envisagé dans le cadre du dispositif d'animation pour la mise en œuvre du plan. Les possibilités de financement de certains aménagements sont indiquées dans les fiches actions concernées.

■ La généralisation des zones 30 et zones apaisées sont plébiscitées. Cette proposition mériterait d'être accompagnée par des retours d'expérience.

#673 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister les bonnes pratiques ou retours d'expérience concernant les possibilités d'aménagements de voirie, qui peuvent être nombreuses et adaptées au contexte de chaque territoire. Cela pourra être envisagé dans le cadre du dispositif d'animation pour la mise en œuvre du plan.

2.7.3.5. Sur l'adaptation des politiques de stationnement aux contextes territoriaux

La mise en place d'une politique de stationnement est un levier central dans les choix modaux et l'utilisation de l'espace public. Cependant, celle-ci doit être progressive et s'adapter aux réalités territoriales (offre de transports collectifs et alternatifs, proximité aux services et équipements, densité urbaine...) :

■ La proposition d'adapter la réglementation du stationnement en fonction de la proximité à une offre de transport collectif est intéressante mais insuffisante, le contexte territorial doit être pris en compte (centre-bourg, quartier résidentielle, centre sportif ou commercial.) car les besoins de stationnements (durée et localisation) sont différents en fonction des secteurs. A titre d'exemple, les communes de Fosses et Louvres qui accueillent le RER sont identifiées au même niveau que les communes de Moussy le Neuf ou Vémars.

#674 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation. Il revient aux collectivités compétentes de définir la politique de stationnement sur voirie la mieux adaptée au contexte local.

■ De plus, la mise en place d'une réglementation du stationnement nécessite un accompagnement spécifique des collectivités compétentes, à la fois sur le plan technique/ressources humaines et financier (horodateur, application de gestion du stationnement...).

#675 Avis de IDF Mobilités :

Dans les meilleurs standards actuels, la mise en place du stationnement payant et de son contrôle peut s'autofinancer.

2.7.3.6. Sur l'accélération de la transition énergétique du parc de véhicules

Les défis environnementaux et Climatiques pointent la décarbonation des déplacements et notamment la dépendance aux véhicules thermiques. Le plan MOBIDF pose un cadre pour

l'installation de stations d'avitaillement mais il est nécessaire de rechercher une cohérence entre la localisation et le fonctionnement de ces stations :

■ La CA Roissy Pays de France a plusieurs syndicats d'énergie sur le territoire. Ainsi, un travail harmonisation des procédures doit être réalisé (branchement, paiement, tarification...) afin de permettre une homogénéisation des équipements et faciliter l'usage des énergies alternatives.

#676 Avis de IDF Mobilités :

La diversité des réseaux actuellement déployés sur le territoire francilien se traduit en effet par une hétérogénéité des processus de recharge pour les usagers lorsqu'ils passent d'un réseau à l'autre. Ceci nuit à la lisibilité des services de recharge.

La mesure 11.1.3 vise à ce que les procédures de branchement et de paiement soient harmonisées entre les différents réseaux de recharge publics.

■ L'objectif de 4Q00 stations IRVE sur le territoire de la CA à l'horizon 2030 semble difficilement atteignable au vu de l'existant (une centaine de points de recharge privés/public).

Pour rappel, le soutien aux filières locales de méthanisation n'est pas partagé au sein de la CA.

#677 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure est une recommandation. Toutefois, l'objectif de points de charge du Plan des mobilités est nécessaire pour atteindre la part de 20% de véhicules électriques dans le parc à horizon 2030, comme modélisé par Enedis pour les différents territoires.

2.7.3.7. Sur la logistique

Les enjeux logistiques sont très présents sur notre territoire qui accueille des infrastructures d'envergure nationales voire internationales induisant des flux de marchandises et des installations logistiques autour de la plateforme aéroportuaire notamment.

Les fiches actions proposent une ébauche de cadre sur l'armature logistique régionale mais elles restent théoriques et ne permettent pas aux communes de se positionner. Il est nécessaire que la Région et Ile de France Mobilités impulsent une démarche stratégique à l'échelle régionale pour maîtriser les flux et articuler les sites logistiques. Les documents cadres doivent, au-delà de l'identification des sites logistiques existants, identifier les sites logistiques potentiels (étude de la DREIAT) en concertation avec les collectivités territoriales et proposer des mesures d'accompagnement en matière de gestion et d'orientation des flux.

#678 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 10.1.1, qui vise à définir une armature logistique régionale cible, doit permettre une organisation plus rationnelle des flux de marchandises intrarégionaux.

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer inscrite à la mesure 10.1.3 est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible. Chaque création de nouveau site multimodal doit s'accompagner d'études préalables incluant une analyse des impacts sur les flux routiers.

La question du maintien du fret ferroviaire et son développement n'est pas abordée.

#679 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 10.2 du Plan des mobilités.

La mise en place de la ZFE impacte la dynamique logistique au niveau régional (flux et localisation des acteurs de la logistique) sans intégrer l'ensemble des territoires dans les réflexions, Ainsi, le conseil communautaire du 16 Octobre 2024 de la CA Roissy Pays de France a émis un avis défavorable pour l'extension des interdictions de circulations aux véhicules de Crit'Air 3 dans la ZFE

à partir du 1er Janvier 2025 et demande une étude d'impact en intégrant les territoires limitrophes et de grande couronne.

#680 Avis de IDF Mobilités :

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) découle d'une obligation réglementaire liée au dépassement régulier des normes de pollution atmosphérique. Sa mise en œuvre et son calendrier sont maîtrisés par la Métropole du Grand Paris dans le cadre de sa compétence en matière de qualité de l'air, avec pour objectif un parc 100% propre à horizon 2030 dans le périmètre de la ZFE-m.

Le Plan des mobilités apporte des réponses aux contraintes amenées par ce dispositif, notamment pour les ménages qui devraient changer de véhicule, en développant toutes les alternatives à la voiture individuelle pour tous et en rappelant la nécessité d'aides à l'achat de véhicules propres ou à la transformation de véhicules à motorisation thermique en moteurs électriques.

2.7.4. Avis de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

La Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise émet un avis favorable sur le projet de PDMIF avec les remarques et demandes suivantes :

Action 1.1 - Développer le réseau de mass transit et en confronter la fiabilité et la résilience

Un rééquilibrage de l'offre sur la branche Cergy du RER A à l'arrivée d'Eole à Poissy

L'enjeu est l'amélioration de la desserte par le RER A, la branche de Cergy offrant un cadencement insuffisant au regard de sa fréquentation. La mauvaise qualité de desserte est un préjudice majeur pour les territoires desservis par cette branche (d'Achères-Villes à Cergy-le- Haut, en passant par Conflans, Neuville Cergy-Préfecture et Cergy-St-Christophe), qu'il s'agisse de la qualité de vie des habitants concernés ou de l'attractivité économique des territoires.

En effet, pour une fréquence similaire de 5 trains aujourd'hui pour chacune des branches, le nombre d'usagers est 4 fois plus important à Cergy qu'à Poissy. Celte amélioration est indispensable pour l'attractivité du territoire de Cergy-Pontoise et pour la qualité de vie de ses habitants amenés à voyager quotidiennement à bord du RER A, dans des conditions inacceptables de saturation des rames à ce jour.

La CACP demande l'ajout de ce rééquilibrage d'offre sur la branche Cergy du RER A dans son Plan des Mobilités d'Ile-de-France 2030.

#681 Avis de IDF Mobilités :

En vue d'actualiser le schéma directeur du RER A, Île-de-France Mobilités a commandé des études à SNCF Réseau pour étudier les possibilités techniques permettant ce renfort d'offre. Les conclusions de ces études n'ayant pas encore été rendues, une évolution de l'offre sur cette branche ne peut être inscrite au Plan des mobilités, qui n'a en outre pas vocation à exposer le détail des modifications d'offre ferroviaire envisagées.

Maintien du RER C : fréquence et qualité de service

Les travaux prévus sur le RER C prévoit un décrochage de la branche N afin de ne plus avoir de trains traversants pour optimiser la qualité de service. Un décrochage à l'arrêt H. Martin avec un aiguillage à ajouter pour augmenter la fréquentation est prévu.

La CACP demande le maintien de la fréquence et de la qualité de service du RER C malgré les travaux annoncés.

#682 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après. L'enjeu de la qualité de service pendant les travaux est bien identifié.

Une sortie nord à la gare de Cergy-Préfecture

Ce projet porté par la SNCF- s'inscrit dans la continuité de la requalification du pôle-gare de Cergy-Préfecture en cours de mise en œuvre. La création de la sortie Nord est indispensable pour désengorger l'unique sortie de la gare qui compte 22 000 voyageurs/jour. Elle permettrait d'améliorer la liaison entre la gare et les sites d'enseignement supérieur CY Université (site des Chênes site Saint-Martin) à proximité immédiate.

La CACP demande l'ajout de ce projet à son plan

#683 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à présenter le détail des études de pôle en cours.

Action 1.3 - Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

Mise en œuvre du prolongement du T13 jusqu'à Cergy-Pontoise pour faire correspondre au SDRIFe

Le projet consiste en le prolongement du T13 d'Achères jusqu'à Cergy Pontoise, le SDRF-e fait apparaitre ce prolongement. Les études seront engagées en 2025.

La CACP demande l'inscription du T13 dans le Plan des mobilités d'Ile-de-France pour harmoniser l'ensemble de ces documents de planification, la reprise des études correspondantes inscrites au CPER au plus tôt et l'inscription des crédits de travaux au prochain CPER.

#684 Avis de IDF Mobilités :

Ce projet est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Création d'un Tzen sur le secteur de l'Hautil

L'étude était précédemment inscrite dans le SDRIF de 2013, elle devra être confirmée et mise en œuvre prioritairement sui ces bassins de population où les besoins sont conséquents et l'offre existante sous dimensionnée en rabattement vers les lignes ferrés et les pôles d'emplois adjacents. Cette liaison doit assurer la connexion à deux lieux stratégiques : la gare de Conflans Sainte Honorine et le pôle gare de Cergy-Préfecture.

La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France.

#685 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Création d'un Tzen entre les gares de Cergy-Préfecture (RPR A) et Pontoise (RER C)

En cohérence avec le projet structurant de rénovation du PEM de Cergy-Préfecture qui s'achèvera en 2025, le renforcement de sa liaison à la gare de Pontoise par la création d'un site propre constitue un enjeu majeur pour le territoire et pour la Région. Il s'agit en effet de constituer un pôle multimodal unique de centralité entre 2 gares structurantes du territoire (augmentation de la vitesse commerciale, visibilité, intermodalité renforcée), facilement connecté avec le cœur de la métropole.

Cette liaison renforcera la connexion entre ces pôles d'attractivité en améliorant la desserte de l'Hôpital NOVO à Pontoise (1er employeur du territoire) tout en passant par les quartiers denses de Pontoise.

La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France.

#686 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2) ni à lister précisément les aménagements ponctuels en faveur des bus (mesure 1.3.4).

Création d'un Tzen reliant efficacement les parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône

Les parcs d'activités Béthunes, Vert Galant et Epluches) implantés sur la commune de Saint- Ouen l'Aumône à l'est de l'agglomération cergypontaine sont un véritable carrefour économique régional Ces parcs d'activités représentent près de 600 hectares regroupant environ 12 000 emplois faisant du site un des fleurons de l'économie cergypontaine.

Les liaisons actuelles sont réalisées par l'intermédiaire de bus urbains dont le niveau de service s'est dégradé à la rentrée 2024 avec la mise en œuvre de la nouvelle DSP 2 ; une ligne structurante et performante sur site propre est nécessaire favorisant la liaison avec les lignes ferrées (en particulier RER A futur T13) et les parcs d'activités.

La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France.

#687 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2) ni à lister précisément les aménagements ponctuels en faveur des bus (mesure 1.3.4).

Action 1.4 - Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie

Mettre en place une liaison directe entre Cergy-Pontoise à Roissy

La ligne Express 95-18 relie Cergy-Pontoise à Roissy en 56 min contre 30 à 45 min en voiture ; il est nécessaire qu'un transport structurant et performant reliant Cergy-Pontoise à Roissy soit prévu en cohérence avec l'objectif de réduction des déplacements carbonés. Il est de plus nécessaire que les études de faisabilité afférentes soient rapidement engagées. La connexion de Cergy-Pontoise et de l'ensemble du département du Val d'Oise au réseau structurant au Grand Paris Express, est en effet une condition essentielle d'un développement durable et soutenable de l'Ile-de-France.

La CACP demande à inscrire cette liaison à l'étude dans le cadre du Schéma directeur des lignes de cars express en Ile-de-France

#688 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes Express inscrites au Plan des mobilités (mesure 1.4.2) est issue du Schéma directeur des Cars Express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, élaboré en concertation avec les territoires concernés.

Action 4.1 - Développer les infrastructures cyclables

Dans le cadre de l'achèvement des 11 itinéraires cyclables du réseau VIF du Plan des Mobilités d'Ile-de-France, la CACP rappelle que la réalisation de l'itinéraire au nord de la forêt de Saint-Germain pose plusieurs sujets opérationnels. La CACP alerte sur l'effet de discontinuité pour l'extrémité de la ligne V4 ouest, si la liaison n'est pas assurée sur ce secteur.

#689 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre les itinéraires de principe du réseau VIF définis par le Conseil Régional en 2020. Le tracé précis des itinéraires est défini dans le cadre des comités de ligne.

Action 4.2 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

Le projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France prévoit une nouvelle prescription consistant à appliquer un ratio de nombre de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile sur voirie par zone géographique. Il est prévu pour les communes ci-dessous :

- Cergy, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône : 1 place vélo pour 2 places voitures sur voirie
- Courdimanche, Eragny, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Neuville. Osny, Puiseux-Pontoise, Vauréal : 1 place vélo pour 3 places voiture sur voirie - Menucourt, Boisemont : selon les caractéristiques locales

La CACP émet un avis défavorable quant à cette prescription qui ne semble pas cohérente en grande couronne, le stationnement vélo résulte d'un besoin selon les typologies urbaines du territoire plutôt que d'un ratio défini par zones établies en fonction de leur niveau d'accessibilité en transports collectifs. Un tel ratio théorique ne correspond pas à la réalité des usages et besoins. Nous préférons le principe d'un déploiement d'arceaux lorsque cela est identifié comme nécessaire (desserte équipement, commerces...). Des arceaux de vélos inefficaces pourraient encombrer l'espace public au détriment d'autres usages.

#690 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Action 7.2 - Améliorer la sécurité routière

La sécurité routière est un enjeu majeur pour le Plan des mobilités d'Ile-de-France et pour la CACP.

L'agglomération est traversée par l'A15 dans des zones urbaines. Ces portions d'autoroutes sont limitées à 90 km/h et 110 km/h. L'accidentologie y est la plus importante sur ces voiries au sein de l'agglomération. Afin de limiter les accidents, la pollution de GES et sonore, la CACP demande à réduire la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur l'intégralité de la traversée de l'A15 à Cergy-Pontoise.

#691 Avis de IDF Mobilités :

L'A15 fait partie du réseau magistral tel qu'inscrit au SDRIF-E et repris dans le cadre du Plan des mobilités en Île-de-France. Les modalités de gestion de vitesse, réservée aux axes magistraux, s'impose donc à cette autoroute.

Action 8.2 - Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

Le projet du Plan des mobilités d'Ile-de-France liste les coupures majeures identifiées à l'échelle de l'Ile-de-France. Pour le territoire cergypontain, nous recensons une seule coupure dans la liste à savoir la coupure au niveau de la Pont de l'Oise entre la Place du Pont de Pontoise et Saint- Ouen l'Aumône.

Dans notre plan local des mobilités en cours de révision, d'autres coupures ont été relevés ne dépendant pas uniquement de coupure locale mais bien lié à des franchissements ferrés, d axes structurants voire magistrales :

- Résorber la coupure de la N184 en la transformant en boulevard urbain à Eragny-sur- Oise
- Création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César
- Création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités
- Création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise
- Carrefour de Ham : prévoir une connexion entre le projet VIF et le secteur de l'Hautil
- Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards comme par exemple un demi échangeur entre l'A 15, le bd de l'Hautil et le bd de Verdun
- Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération

La CACP demande l'inscription de ces coupures majeures dans le Plan des mobilités d'Ile- de-France.

#692 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Action 10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique

Dans le projet de Plan des mobilités d'Ile-de-France, il est prévu le maintien des sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification.

4 sites ont été identifiés sur le territoire de Cergy-Pontoise :

- Port de Pontoise
- Port de Saint-Ouen l'Aumône
- Parc d'activités d Epluches - ex-site MGF
- Parc d'activités d'Epluches - site CSS

Nous émettons un avis défavorable quant aux deux sites du parc d'activités d'Epluches, en effet, ils relèvent d'un projet urbain sur la commune. La CACP demande à sortir ces sites de la liste.

#693 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer inscrite au Plan des mobilités (mesure 10.1.3) est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

Action 10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire

Nous tenons à rappeler l'importance de veiller à garantir une continuité de performance du service voyageur pour les lignes impactées par le développement du fret ferroviaire. Le territoire de Cergy-Pontoise est concerné par le fret de la ligne Serqueux-Gisors en lien avec la ligne transilien J. La CACP souhaite obtenir des garanties pour limiter les nuisances des cergypontains.

#694 Avis de IDF Mobilités :

Les travaux d'électrification de la ligne Serqueux – Gisors pour développer les capacités et ainsi favoriser le transport ferroviaire entre les ports du Havre et de Rouen et l'Île-de-France se sont achevés en 2021. La question des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est traitée dans la mesure 1.1.8, qui s'applique au transport de voyageurs mais aussi au fret ferroviaire. Elle est également traitée de façon plus spécifique pour le fret dans la mesure 10.2.5. Des secteurs prioritaires de bruit ferroviaire ont été identifiés par la Région dans le cadre de son Plan anti-bruit afin de prioriser les opérations. Des études d'identification des points noirs de bruit ferroviaire doivent désormais être réalisées et des mesures de résorption adaptées doivent être mises en place pour chacun de ces secteurs prioritaires.

De plus, le projet MAGEO prévoit l'approfondissement de la rivière de l'Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres actuellement), et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large, 5,25 de hauteur soit l'empilement de deux couches de conteneurs). La navigation des grands convois composés d'un pousseur et de deux barges sera également possible avec pour certaines sections, des passages en alternats.

Compte tenu de l'importance de ce projet pour le Val d'Oise, sans renier son intérêt positif sur le plan économique et écologique global pai le moindre recours au transport routier, la CACP :

- Rappelle les attentes et les exigences du territoire sur la neutralité hydraulique du projet MAGEO
- Rappelle les engagements de VNF sur la compensation de l'érosion accélérée des berges dans le Val d'Oise du fait du futur passage des grands rhénans ;
- Demande à être considéré comme des partenaires privilégies de VNF et à être informés spécifiquement et régulièrement de chaque avancement du projet. ;

- Souhaite obtenir de VNF la garantie que le modèle de prévision de crue et son adaptation à l'ouvrage de Verneuil-en-Halatte permettra à minima de neutraliser de façon efficace et pérenne l'effet hydraulique de MAGEO.

#695 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à déterminer les conditions de conception et de mise en œuvre du projet MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise), dont VNF assure la maîtrise d'ouvrage.

Action 14.3 Accompagner les entreprises et administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

Dans le cadre de ses plans de mobilité, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise organise chaque année un événement de sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle destine aux employeurs du territoire : le Challenge Mobilité

Cet événement, ludique et pédagogique, permet d'informer et de sensibiliser les salaries et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs.

Il se déroule sur les treize communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Depuis 2019, le Challenge propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité.

C'est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs â la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations. Le jour J, chacun est invité à laisser sa voiture individuelle au garage au profit de la marche, du vélo, des transports en commun, du covoiturage ou télétravail pour effectuer son trajet domicile-travail.

La CACP demande à la Région de porter ce challenge à l'échelle régionale pour en faire un événement majeur en lien avec la sensibilisation des salariés.

#696 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 14.3 du Plan des mobilités. L'échelle régionale n'est toutefois pas envisagée pour la mise en œuvre d'un tel challenge entre entreprises, administrations et associations.

28. Avis de la ville de Paris

La ville de Paris émet un **avis défavorable** assorti de des demandes et observations suivantes :

En préambule la, la Ville constate qu'une grande par tie de ses recommandations et demandes d'évolution adressées à IDFM n'ont pas été prises en compte et n'apparaissent pas dans le projet de plan voté par la Région. La Ville n'a pas non plus été informée des raisons qui ont poussé à ne pas retenir ses contributions.

2.8.1. Points d'insuffisance et d'opposition

Ces points d'insuffisance et d'opposition concernent les axes et actions qui révèlent une poursuite des investissements financiers dans les mobilités routières, et empêchent une réflexion politique sur les problèmes écologiques que pose le système routier francilien actuel.

2.8.1.1. Les mesures de confort des mobilités routières (Action7.4) L'amélioration de la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier) et de préservation de la fonction d'écoulement des flux automobiles (Mesure 7.1.2 : Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité).

Ainsi, la mesure 7.1.2 est incompatible avec l'article L1214-2 du code des transports qui stipule que les plans de mobilités visent, pour des raisons écologiques, la diminution du trafic automobile

#697 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités porte un objectif ambitieux de diminution du trafic automobile à l'échelle régionale de 15 % entre 2019 et 2030. L'ampleur de cet objectif est sans précédent dans les politiques de mobilité en Île-de-France depuis le début de l'essor de la voiture en ville. Pour atteindre cet objectif, le Plan des mobilités prévoit un panel complet de mesures pour développer les mobilités alternatives à la voiture individuelle, enjeu traité au travers des différents axes du Plan. La préservation de la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral n'est pas antinomique avec cet objectif, elle y participe car elle s'appuie en particulier sur le développement de la multimodalité. En développant les usages partagés des véhicules par la création d'un véritable réseau de Cars Express ou en facilitant l'essor du covoiturage, la capacité du réseau magistral sera utilisée de manière plus optimale qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Le rapport environnemental est sans appel : « *Bien que cette action vise une amélioration du réseau et une intervention sur des sections particulièrement congestionnées, les nouvelles infrastructures routières pourraient engendrer de nouveaux flux et amener, à ternie, à une augmentation des kilomètres parcourus et potentiellement des vitesses (si axes magistraux), donc des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques* » (p.230). L'évaluation environnementale stratégique du SDRIF-E émettait la même réserve sur son orientation n°129, ce que la Ville de Paris soulignait déjà dans son avis de l'époque (voir annexe 4).

#698 Avis de IDF Mobilités :

Le développement du réseau routier prévu par le Plan des mobilités est extrêmement limité, 59 km correspondant à 0,5% du réseau routier existant. Ces ajouts minimes au réseau existant ou l'intervention sur des sections particulièrement congestionnées - où la demande est donc déjà existante – ne sont pas de nature à modifier les équilibres globaux de l'usage des modes de déplacements.

La Ville de Paris demande à IDFM et au Conseil Régional de retravailler l'action 7,4 en y inscrivant un principe de « *non augmentation des capacités routières* » et un examen au cas par cas des projets routiers en fonction des contextes territoriaux à différentes échelles, afin de garantir cette non-augmentation de capacités routières.

Elle demande également que soit retirée comme objectif premier la fonction d'écoulement du trafic dans la mesure 7.1.2.

#699 Avis de IDF Mobilités :

Les projets inscrits à l'action 7.4 ont déjà fait l'objet d'analyses au cas par cas puisqu'ils sont ceux qui ont été retenus dans le cadre du Plan "Route de demain" de la Région Île-de-France - qui a fait l'objet d'échanges entre la Région et les Départements -, du CPER ou bien qui ont été indiqués par les départements franciliens au cours de l'élaboration du Plan des mobilités comme étant prioritaires à l'horizon 2030. Aucun nouveau projet routier n'a émergé dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités. Aucun ne concerne le territoire de la Ville de Paris.

2.8.1.2. La hiérarchisation du réseau routier et l'absence de réflexion globale sur le devenir des axes à grande circulation, notamment le boulevard périphérique (Action 7.1 : Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien ; Action 8.1 : Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain)

La Ville de Paris demande à IDFM et au Conseil Régional de retravailler l'action 7.1 (« Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien ») et de proposer une hiérarchisation évolutive qui tend vers un apaisement complet de l'ensemble des axes, même ceux du réseau magistral, qui sont les plus polluants.

#700 Avis de IDF Mobilités :

La transformation d'un axe du réseau magistral visant notamment à réduire la place de la voiture ne peut s'envisager avant que le renfort de l'offre de transports en commun qu'apportera la mise en service du Grand Paris Express soit effectif. Il convient de plus que des études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation soient réalisées.

De plus, la Ville de Paris tient à pouvoir poursuivre le projet de requalification du BP en concertation avec les élu(e)s du Grand Paris. Elle demande pour cela que soit ajoutée au projet de PDMIF une mention visant « l'apaisement du BP ».

La Ville demande également à IDFM et au Conseil Régional de rediscuter le principe de la hiérarchisation du réseau viaire intramuros.

#701 Avis de IDF Mobilités :

En cohérence avec la nature autoroutière de l'infrastructure, le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) puis le SDRIF-E, et de son intérêt régional qui s'est renforcé depuis le PDUIF 2010-2020, Île-de-France Mobilités a logiquement proposé au conseil régional en mars 2024, à l'occasion du vote de l'arrêt du Plan des mobilités, de conserver la classification au sein du réseau magistral du boulevard périphérique.

En outre, la hiérarchisation du réseau de voirie présentée dans le Plan des mobilités a été construite sur la base de critères communs pour tout le territoire régional, précisés à l'action 7.1 du Plan.

2.8.2. Points d'attention

2.8.2.1. Renforcer l'offre de transports en commun et asseoir une bonne organisation et une communication fluide pour pallier Les difficultés qui sont par la mise en concurrence (Action 1.3 : Développer les réseaux de surface et améliorer la performance)

La Ville de Paris souhaite que la Région établisse un « choc d'offre » dans les transports afin de les rendre confortables et attractifs. Elle dénonce également la politique de mise en concurrence menée par la Région et propose de garanties concrètes permettant d'assurer une bonne circulation de l'information et une bonne organisation des services de transports en commun dans le contexte évolutif actuel de mise en concurrence.

#702 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures contenues dans l'axe 1 du Plan des mobilités correspondent bien à un choc d'offre. L'offre va continuer de croître à mesure de la mise en service des projets de transports collectifs. La mise en service du Grand Paris Express va apporter une amélioration majeure des temps de déplacements. L'adaptation de l'offre bus à l'évolution des territoires et des besoins de mobilité va se poursuivre. Des offres nouvelles telles que les Cars Express vont être déployées. La qualité de service sera améliorée grâce aux mesures portant sur les matériels roulants ou l'intermodalité.

L'ouverture à la concurrence de l'ensemble du réseau de transport francilien, est requise par la réglementation européenne et nationale. Pour le réseau de bus, elle a commencé en 2021 avec la mise en concurrence progressive des 36 délégations de service public de bus en moyenne et grande couronne sur trois ans. La phase actuelle qui concerne les réseaux de Paris et de la petite couronne, aujourd'hui principalement opérés par la RATP en monopole, est progressive sur plusieurs années, permettant aux opérateurs de disposer de temps afin de préparer le démarrage du contrat et d'assurer la passation avec l'opérateur sortant. Les mises en service seront échelonnées sur 18 mois, entre l'été 2025 et fin 2026. De nombreuses mesures prévues au Plan des mobilités visent à assurer un service fluide et sans couture entre les lignes exploitées par différents opérateurs comme cela se fait dans les réseaux des grandes villes mondiales.

2.8.2.2. Aménager les voies réservées aux véhicules occupés par deux personnes ou plus (VR2+) sans créer de nouvelles voies (Action 7.3 : Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral ; Mesure 7.1.2 : Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité)

La Ville de Paris demande à IDFM et au Conseil Régional la suppression des mentions portant sur les « débords de congestion » et la « perte de temps limitée pour les autres usagers » (mesure 7.3, p.262) ainsi que l'ajout d'une précision dans les actions 7.3 et dans la mesure 7.1.2 indiquant : « Une VR2+ remplace toujours une voie existante et sa réalisation n'est pas conditionnée à l'absence d'effets de congestion. ».

2.8.2.3. Conditionner Le déploiement du biogaz pour Les véhicules lourds à un engagement pour une date de sortie des moteurs thermiques (Action 11.2 « Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en BioGNV à destination des poids lourd »)

La Ville demande à IDFM et au Conseil Régional que soit ajoutée dans l'introduction de l'axe 11 sur la transition énergétique du parc de véhicules un engagement pour une date de sortie des véhicules thermiques impliquant que l'action 11.2 n'est que transitoire.

#703 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas du ressort du Plan des mobilités de fixer une date de sortie du véhicule thermique, qui dépend de politiques nationales et européennes.

2.8.2.4. Limiter la mobilité aérienne pour une mobilité touristique plus durable (Axe 13 « Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable »)

Le projet de PDMIF est le lieu d'inscrire les efforts à engager pour réduire l'impact environnemental du transport aérien en plaidant pour la réduction des mouvements aériens et en promouvant les arrivées et les déplacements bas-carbone.

La Ville de Paris demande à IDFM et au Conseil Régional l'ajout d'une action 13.4 au sein de l'action 13 « Réduction des flux aériens ».

#704 Avis de IDF Mobilités :

La régulation des flux aériens n'est pas du ressort du Plan des mobilités en Île-de-France.

2.8.3. Points d'alerte

2.8.3.1. Le niveau d'ambition globale du projet de PDMIF n'est pas assez élevé au vu du contexte écologique et climatique.

La Ville n'identifie pas de mesures concrètes visant à réduire les causes de la dépendance automobile (et non seulement à l'aménager) ;

#705 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la dépendance automobile, il est étonnant que la Ville de Paris s'exprime au sujet de territoires qui se trouvent dans une situation très différente en termes d'enjeux de mobilité. En l'état actuel, il est très difficile de se passer de voiture particulière dans les territoires les moins denses de la région et, de façon réaliste, il n'est pas envisageable d'éviter le recours à la voiture individuelle dans ces territoires à l'horizon 2030 et même au-delà. Néanmoins, le Plan des mobilités propose de nombreuses solutions alternatives pour ces territoires, qu'il s'agisse du développement des usages partagés de la voiture, du développement du transport à la demande ou encore de la promotion des modes actifs pour les déplacements qui s'y prêtent.

La Ville s'inquiète du fait que les mesures contenues dans le projet de PDMIF soient de nature à respecter les valeurs limites réglementaires actuelles en termes de qualité de L'air, mais pas les « les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 », actualisées par l'OMS (p.S3 du projet de PDMIF) ;

#706 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France actionne l'ensemble des leviers disponibles (report modal, changements de comportement, transition énergétique, développement de la place des modes alternatifs à la voiture dans l'espace public), avec des niveaux d'ambition importants, pour réduire tous les impacts négatifs liés aux mobilités et accroître leurs bénéfices en termes de santé publique.

Le scénario de mobilité retenu à horizon 2030 permet d'atteindre les valeurs limites réglementaires en matière de qualité de l'air. Les cibles intermédiaires de l'OMS ne sont, quant à elles, pas atteintes sur l'ensemble de la région. Toutefois, les objectifs du Plan permettent de réduire drastiquement le nombre de personnes exposées à des concentrations dépassant ces seuils en comparaison du scénario tendanciel. Par exemple, pour l'exposition au NO2, les objectifs du Plan des mobilités permettent de réduire de 900 000 à 200 000 le nombre de Franciliens exposés à des valeurs supérieures à la cible intermédiaire de l'OMS.

La Ville regrette l'absence de contraintes plus concrètes appliquées aux acteurs économiques dont les activités et mobilités associées ont de vraies, externalités négatives. La Ville de Paris considère que l'avis n°2023-98 de l'Ae sur le projet de SDRIF-E peut s'appliquer au projet de PDMIF : « L'aspect peu prescriptif de la plupart des orientations réglementaires, qui vise probablement à faciliter leur déclinaison dans les documents d'urbanisme, va nuire à l'atteinte des ambitions environnementales et d'équilibre affichées par le SDRIF-E. » ;

#707 Avis de IDF Mobilités :

Le contenu et la portée du Plan des mobilités sont définis par le Code des transports. Il s'agit d'un document qui s'adresse aux acteurs publics et qui n'a pas vocation à contraindre les acteurs économiques.

La Ville s'interroge également sur les objectifs chiffrés de la mobilité à horizon 2030. Par exemple le projet de PDMIF vise une réduction de 15% de l'usage de la voiture d'ici 2030, là où la Ville ambitionne sur la même période la diminution de son usage par deux.

#708 Avis de IDF Mobilités :

Le contexte parisien est très différent du contexte francilien dans son ensemble. L'objectif de diminution de 15% des déplacements en voiture individuelle correspond à une moyenne régionale qui recouvre des disparités territoriales.

2.8.3.2. Le projet de PDMIF entérine la toise en concurrence des réseaux de transports en commun franciliens

Ce à quoi la Ville de Paris réaffirme son opposition. La transition écologique accélérée que nous devons mener exige une importante maîtrise publique des transports en commun.

#709 Avis de IDF Mobilités :

L'ouverture à la concurrence de l'ensemble du réseau de transport francilien, est requise par la réglementation européenne et nationale. Pour le réseau de bus, elle a commencé en 2021 avec la mise en concurrence progressive des 36 délégations de service public de bus en moyenne et grande couronne sur trois ans. La phase actuelle qui concerne les réseaux de Paris et de la petite couronne, aujourd'hui principalement opérés par la RATP en monopole, est progressive sur plusieurs années, permettant aux opérateurs de disposer de temps afin de préparer le démarrage du contrat et d'assurer la passation avec l'opérateur sortant. Les mises en service seront échelonnées sur 18 mois, entre l'été 2025 et fin 2026. Les délégations de service public permettent à Île-de-France Mobilités de maîtriser l'offre qu'elle souhaite voire réaliser et de fixer les objectifs de qualité de service à respecter.

2.8.3.3. Le projet de PDMIF ne contient pas de réflexion aboutie sur la gouvernance et les manières de mieux coopérer, notamment dans le contexte évolutif actuel.

La Ville de Paris propose par exemple de :

Poursuivre la discussion sur la base de la fiche-action n°15 du projet de PLM de la Ville de Paris, qui fait des propositions concrètes pour une meilleure coordination des acteurs de la mobilité à échelle métropolitaine et francilienne ;

#710 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la partie Mise en œuvre du Plan des mobilités.

Désigner une institution animatrice par action pour assurer son avancement, au-delà du suivi par des Observatoires techniques proposé par le projet de PDMIF.

#711 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la partie Mise en œuvre du Plan des mobilités qui précise la gouvernance retenue pour son pilotage et liste l'ensemble des outils d'animation et de suivi de la mise en œuvre du Plan. Elle précise également le contenu des documents établis à l'échelle locale qui doivent assurer la déclinaison du Plan sur l'ensemble du territoire francilien (Plans locaux de mobilité en particulier).

En somme, la Ville relève de nombreuses insuffisances dans le projet de PDMIF, tant en termes d'ambitions que de modalités de réalisation. Elle s'inquiète de la faible ambition de ce plan qui aura des conséquences immenses sur l'empreinte environnementale des transports, mais aussi pour la santé des franciliennes et des franciliens.

Elle s'inquiète de la possibilité à l'avenir de mener à bien les actions qu'elle souhaite pour sou PLM si le projet de PDMIF était appliqué tel quel. Les principales divergences portent sur la posture à adopter vis-à-vis de la dépendance automobile, que la Région continue à prendre comme un fait pur, alors qu'il s'agit d'un effet, celui d'une politique particulière des mobilités. La route et l'automobile étant au cœur de la lutte contre le changement climatique, il y a là aux yeux de la Ville

une incompatibilité stratégique entre les objectifs de mobilité routière poursuivis par la Région et ceux poursuivis par la Ville.

#712 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités porte dans ses objectifs principaux la lutte contre le changement climatique. C'est son essence même, sur laquelle s'est appuyée la construction des objectifs de mobilité afin d'atteindre la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030. Cet objectif implique un objectif sans précédent dans les politiques de mobilité franciliennes de réduction des déplacements en voiture de 15 % entre 2019 et 2030.

3.) AVIS DES COMMUNES D'ILE DE France

3.1. Avis des communes de Seine et Marne

Plus de 100 communes de Seine et Marne ont émis un avis favorable sur le projet de PDMIF qui leur a été soumis. Dans leur immense majorité elles y sont favorables sans demandes ou observations particulières. Certaines ont cependant fait part de leur abstention ou ne sont pas senti concernées.

Ne sont traitées ci-après que les communes ayant émis :

- Un avis favorable avec des réserves et/ou recommandations
- Un avis réservé ou défavorable.

3.1.1. Communes de Seine et Marne ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations :

3.1.1.1. Commune de Meaux :

Elle souhaite une amélioration du service de train sur la ligne P, très impacté depuis 2018 par les fermetures en soirée et week-end en raison des travaux

#713 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité de service sur le réseau de Train / RER est un objectif prioritaire du Plan des mobilités en Île-de-France, traduit dans l'action 1.1. La poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur des lignes E et P permettra d'améliorer la robustesse de la ligne.

Elle rappelle l'importance de l'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Milon, afin de permettre d'améliorer la liaison (fréquence, amplitude, capacité) de notre territoire avec Paris Est et le réseau du Grand Paris.

#714 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités en Île-de-France.

Elle propose que les normes très ambitieuses des stationnements vélo sur voirie fassent l'objet d'un phasage de mise en œuvre pour répondre à l'augmentation progressive des besoins.

#715 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités

Elle partage l'objectif de mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacements et rappelle qu'il convient de soulager les centres-villes des circulations de transit, notamment et surtout de poids lourds.

#716 Avis de IDF Mobilités :

La hiérarchisation de la voirie à l'échelle locale, qui peut être définie à l'occasion de la réalisation d'un Plan local de mobilité, permet de définir les règles de partage de la voirie et de déterminer le type de trafic qui peut être supporté sur chaque type de voirie.

Elle soutient les propositions de dessertes alternatives et souhaiterait voir ces solutions, telles le fluvial et le ferroviaire, encore plus développées.

#717 Avis de IDF Mobilités :

L'action 10.2 du Plan soutient le développement du fret ferroviaire et fluvial.

Elle alerte Île-de-France Mobilités sur les restrictions liées ou stationnement privé qui ne tiennent pas compte de la part modale de la voiture dans le quotidien des mobilités de nos territoires et dont la conséquence directe risque d'être un déport de ce stationnement sur l'espace public au détriment d'autres usages avec des charges financières très conséquentes et demande que cette norme plafond soit remontée à 1,5 fois le taux de motorisation dans les secteurs immédiatement desservis par les gares et 1,7 en dehors des secteurs immédiatement desservis par les gares.

#718 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents). Elles tiennent compte de l'objectif de réduction de la part modale de la voiture particulière.

Le coefficient multiplicateur appliqué au taux de motorisation est ainsi passé de 1,5 dans le PDUIF pour l'ensemble de la région à des coefficients multiplicateurs différenciés selon la zone et la desserte ou non par des transports collectifs structurants, le maximum étant de 1,1 pour la zone 6 (petites villes et communes rurales). Il est toutefois rappelé que ces normes sont des recommandations et non des prescriptions du Plan des mobilités, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

3.1.1.2. Commune de Montévrain

Au vu du conteste local où l'usage de la voiture reste encore prédominant dans les déplacements quotidiens la commune souhaite exprimer une préoccupation relative aux orientations régionales visant à réduire la dépendance à l'automobile individuelle telles que.

- L'incitation à réduire les places de stationnement sur le domaine public, au profit d'usages diversifiés et plus durables
- La révision des normes maximales de stationnement dans les projets de construction privée

La mise en œuvre de ces mesures risquant de ne pas produire d'effet immédiat, la phase de transition s'avérera particulièrement complexe pour les autorités qui seront confrontées à l'adaptation progressive des comportements et des usages. Cela pourrait représenter un défi majeur pour la gestion du stationnement, notamment en raison du report prévisible du stationnement privé vers le domaine public, où les possibilités de se garer risquent de devenir insuffisantes.

#719 Avis de IDF Mobilités :

L'axe 9 du Plan des mobilités a pour vocation d'inciter à une gestion intégrée de la question du stationnement : sur voirie, en ouvrage et dans le domaine privé. Il s'agit donc d'engager une réflexion pour évaluer les possibilités de rationalisation de l'emprise du stationnement sur l'espace public afin d'y développer d'autres usages.

La suppression de places de stationnement sur voirie en amont des passages piétons est une obligation réglementaire introduite par la Loi d'Orientation des Mobilités.

Les normes plafond concernent uniquement les constructions neuves à usage de bureau et non les logements.

3.1.1.3. Commune de Lésigny

Elle demande que la Francilienne axe structurant pour Lésigny, fasse l'objet d'un plan ambitieux et intégré d'entretien des infrastructures incluant :

- L'amélioration continue des voiries pour garantir la sécurité et la fluidité des déplacements

- La gestion rigoureuse des espaces verts le long de la Francilienne dans une optique de préservation de la biodiversité et de qualité de vie pour les riverains.

Le développement d'une mobilité douce ambitieuse, avec la création d'itinéraires sécurisés pour les cyclistes et les piétons, afin de réduire l'impact environnemental et de promouvoir des modes de déplacement plus durables.

#720 Avis de IDF Mobilités :

La Francilienne fait partie du réseau magistral francilien. Pour ce réseau, l'objectif du Plan des mobilités est de maintenir sa fonction d'écoulement des flux tout en y développant la multimodalité. La mesure 7.1.2 précise bien que la réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit être recherchée, notamment la protection contre les nuisances sonores. La régulation des vitesses est un levier important pour y améliorer la sécurité, réduire le bruit et la pollution. Les réflexions engagées sur ce sujet par la DiRIF seront poursuivies pour d'éventuelles mises en œuvre dans les années à venir.

Le développement de mobilités actives sur les axes du réseau magistral présente en général de nombreux défis (sécurité, confort des cheminements), aussi il ne constitue pas une priorité pour le développement de ces modes. Des itinéraires alternatifs peuvent être envisagés.

Les enjeux identifiés dans cette remarque sont donc globalement alignés avec les objectifs du Plan des mobilités.

Elle réitère sa demande pour une augmentation significative de l'offre de transports collectifs les week- ends sur la commune de Lésigny, en adéquation avec les besoins des habitants, notamment pour

- Faciliter l'accès aux services et aux activités culturelles et sportives
- Réduire la dépendance â l'automobile individuelle contribuant ainsi â la réduction des émissions de C02
- Soutenir une dynamique de développement local durable et équitable

#721 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.1.1.4. Commune de Brie-Comte Robert

Emet les réserves suivantes :

La Commune souhaiterait que le projet de PDMIF prévoie que les modalités de déplacement des Briards soient développées et facilitées par :

- une augmentation significative du nombre de rotation des bus reliant Brie-Comte- Robert vers les gares RER de Combs-la-Ville, Boissy-Saint-Léger ou Pontault-Combault, ainsi que vers Melun et notamment son centre hospitalier.

#722 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

- le développement des transports collectifs de surface en site propre. Un projet de bus à haut niveau de service (à savoir un service de bus à haute fréquence présentant une haute qualité de service grâce à une infrastructure en site propre sur une section importante de son linéaire) aurait été souhaitable pour les Briards afin de relier facilement Brie aux gares RER situées à proximité.

#723 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Le projet de PDMIF prévoie la mise en œuvre d'actions dont la charge financière incombe in fine à l'échelon communal.

#724 Avis de IDF Mobilités :

Les efforts financiers demandés aux communes concernent pour une partie des obligations réglementaires existantes (mise en accessibilité de la voirie par exemple), ou bien des orientations qui font l'objet de cofinancements possibles par la Région, Île-de-France Mobilités, les Départements ou l'Etat ou ne sont pas les plus onéreuses (écomobilité scolaire).

3.1.1.5. Commune de Seine Port

Trois remarques principales :

Compte tenu de L'urbanisation très importante des pôles de Melun Val de Seine et de Grand Paris Sud, la commune demande que soit en priorité améliorée la liaison entre Melun et Paris par Saint-Fargeau-Ponthierry (voie océane). Le temps de transport actuel entre les communes de la rive gauche de la Seine est eu effet aujourd'hui largement optimisé en empruntant le RER D depuis Cesson ou Le Mée sur Seine. Ceci engendre un très important trafic sur les RD 50 et RD 82 pour permettre aux voyageurs de rejoindre les gares du RER depuis la rive gauche.

L'asphyxie de la circulation an droit de la traversée de La Seine est devenue un enjeu majeur pour le bien être des habitants de nos communes.

#725 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure ne figure pas au schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023.

La commune demande l'utilisation de bus de petite taille - midibus - pour la traversée de la commune de Seine Port ; ses voiries, trottoirs et accotements sont en effet fortement dégradés par des bus qui montent très régulièrement sur les trottoirs pour circuler dans des rues étroites de la commune, la sécurité des piétons dans la commune est également en jeu et le Conseil Municipal demande des décisions urgentes en la matière.

#726 Avis de IDF Mobilités :

L'adaptation de l'offre bus, y compris la taille des bus, aux besoins des territoires se fait à l'échelle locale dans le cadre des contrats d'exploitation passés par Île-de-France Mobilités avec les opérateurs des réseaux de bus (mesure 1.3.2).

La commune sera attentive aux offres de service déployées en faveur des personnes à mobilité réduite.

#727 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités comprend un axe dédié à l'accessibilité des transports collectifs et de la voirie (axe 2). Il porte notamment sur la mise en accessibilité des arrêts et lignes de bus, soutenue par Île-de-France Mobilités (subventions pour les arrêts, matériel roulant accessible, information voyageurs...). Les gestionnaires de voirie doivent quant à eux s'engager sur la mise en accessibilité de la voirie, et en priorité sur les itinéraires autour des points d'arrêts. Par ailleurs, le service PAM permet aux usagers en situation de handicap de bénéficier d'un service de transport adapté.

3.1.1.6. Commune de Chamigny

Deux remarques :

La commune souhaite avoir une meilleure offre de bus notamment les samedis et dimanches pour se rendre à la gare la plus proche, desservant Paris.

#728 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

La commune souhaite que le transport à la demande soit étendu.

#729 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport À la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

3.1.1.7. Commune de Mitry-Mory

La réalisation de la ligne 17 jusqu'au Mesnil Amelot dans le calendrier prévu, sous réserve que les rabattements puissent être développés pour permettre l'accessibilité à cette nouvelle gare, apportera de réelles améliorations en termes de mobilité dans le secteur tout comme la mise en service de la ligne 16 avec ses interconnexions avec Chelles et Noisy/Champs.

#730 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.1.1 du Plan des mobilités (mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement).

Le pôle de la gare de Villeparisis/Mitry-le-Neuf est en cours d'étude mais en ce qui concerne la politique de stationnement sur ce pôle, la commune souhaite que la gratuité du stationnement puisse être retenue pour tous les usagers et non pour les seuls détenteurs des abonnements Navigo annuels.

#731 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à déterminer la tarification de tous les Parkings relais d'Île-de-France.

La ville de Mitry-Mory ne souhaite pas rendre payant le stationnement dans un périmètre de 500 m autour des gares du RER B. Par ailleurs, il est important de noter que les normes de stationnement pour le logement puissent être traitées à l'échelle du PLU pour une meilleure adaptation de la régie en fonction de l'armature des quartiers.

#732 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

Les normes de stationnement pour les logements neufs s'appliquent à l'échelle du PLU. Elles s'appuient sur le taux de motorisation communal, auquel il est appliqué un coefficient différent en fonction de la zone à laquelle appartient la commune (zone 5 "Autres communes de la couronne et

centralités rurales" pour Mitry-Mory) et de la présence ou non d'un point de desserte par les transports collectifs structurants. Il est toutefois rappelé que ces normes sont des recommandations et non des prescriptions du Plan des mobilités, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Mitry-Mory réaffirme la nécessité d'étudier le bouclage du RER B entre ses deux branches, permettant d'assurer une meilleure accessibilité de la plate-forme aéroportuaire aux riverains salariés, qui en subissent les nuisances. Le dédoublement du tunnel en entrée de gare du Nord n'est absolument pas évoqué alors qu'il s'agit d'une demande régulière et ancienne des élus.

#733 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas du projet de bouclage du RER B en ses deux branches.

La création d'un centre de commandement unique pour les lignes B et D a été décidée en 2024 pour une réalisation à l'horizon 2030. Elle permettra d'améliorer la gestion commune du tunnel Châtelet - Gare du Nord.

Mitry-Mory a déjà fait la proposition que la gare CDG 2 soit utilisée comme une gare d'interconnexion dans le cadre d'une utilisation du TGV comme un train régional pour relier l'aéroport/Marne la Vallée/Massy. Cela serait une réelle alternative à la voiture sur l'A104 qui est quotidiennement saturée.

#734 Avis de IDF Mobilités :

La compétence tarifaire d' Île-de-France Mobilités se limite aux lignes qu'elle organise au sein de l'Île-de- France ce qui n'est pas le cas des services TGV entre l'aéroport Charles de Gaulle, Marne La Vallée et Massy.

L'autre alternative que porte Mitry-Mory est la réalisation d'une tangentielle ferrée Nord-Sud en Seine-et-Marne. Reliant les pôles de Roissy-CDG / Mame-la-Vallée / Sénart jusqu'à Melun, cette « méridienne » croiserait plusieurs réseaux RER en interconnexion (A-B-D-E). Elle irriguerait en transport propre et accessible, alternatif à la voiture, toute la frange ouest de la Seine-et-Marne qui est appelée à connaître le plus fort développement urbain dans le cadre du SDRIF-E.

Mitry-Mory souhaite que la Région se fasse porteuse de ce projet.

#735 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Une amélioration de la desserte en bus de notre commune est souhaitée tant en termes de fréquences que de périmètre pour relier la commune avec les villes et les équipements des alentours (Chelles, Meaux, hôpital de Jossigny. Pôle universitaire de Mame-la-Vallée.). La ville déplore qu'aucun projet de BHNS ne soit prévu dans ce secteur.

#736 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

En termes routiers. Mitry-Mory demande un réaménagement des accès à l'A104 depuis la RD 84 afin de désengorger la commune ainsi que la création d'une troisième voie sur l'A104 faisant la jonction entre la RN2 et la RN3. En effet, les mitryens sont confrontés quotidiennement aux engorgements d'accès à l'A104 dans leurs déplacements locaux d'un quartier à l'autre de la ville. Les conséquences de cette saturation routière, démontrée par des comptages récents, conduisent

à la recherche d'itinéraires bis au sein des quartiers résidentiels. La multiplication de VL et de PL traversant nos quartiers conduit la ville à défendre depuis plusieurs années sa proposition de barreaux de contournement des quartiers du Bourg et de Mitry-le-Neuf. La ville se retrouve aujourd'hui coupée en deux du fait de la saturation routière, c'est pourquoi il conviendrait de répertoriée la coupure RD84/R104 comme étant une coupure majeure à résorber.

#737 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

La ville s'attache, en collaboration avec l'agglomération de Roissy Pays de France et le département de Seine-et-Marne à améliorer son réseau cyclable interne et en lien avec les communes environnantes. Pour déployer ce schéma cyclable, les collectivités locales comptent sur l'accompagnement et le soutien financier de la Région.

#738 Avis de IDF Mobilités :

Il existe différents dispositifs de soutien financier pour le déploiement d'itinéraires cyclables, qui sont rappelés dans le Plan des mobilités (action 4.1).

Enfin, s'il est satisfaisant que pour tenter de réduire les distances de transport routier et les nuisances associées sur notre te territoire, le plan mobilité entend rapprocher les zones de logistiques de l'hypercentre plutôt eue de continuer à les localiser en périphérie de la région île de France.

Cependant, cette démarche ne doit pas se faire au détriment des communes et en l'occurrence de Mitry-Mory qui fait déjà face à un engorgement de son réseau routier du fait de .la saturation de l'A104. C'est pourquoi, la commune s'oppose à La création d'un site multimodal (Mitry-Mory CTC potentiel à créer) au niveau de La gare de Mitry-Claye pour favoriser l'implantation de grandes plateformes logistiques. La commune demande que ce site, figurant dans le SDRIF-E et le Plan MOBIDF soit retiré de la liste des projets. En revanche, l'inscription et la préservation des embranchés ferrés de la ZI de Mitry-Compans est un atout majeur pour cette zone d'activités.

#739 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer, dont le site de Mitry-Mory CTC, est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible (mesure 10.1.3).

Dans le cas où l'intérêt de la préservation de l'ITE de la ZI de Mitry-Compans est avéré, des échanges entre les collectivités concernées et SNCF Réseau doivent être lancés pour garantir le maintien de l'infrastructure (mesure 10.2.2).

3.1.1.8. Commune de Fontainebleau

La ville demande que Lors de la première évaluation de ce plan que puissent être ajoutées des actions davantage ciblées sur le sud Seine et Marne.

#740 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités est un document d'échelle régionale. La mise en œuvre de nombreuses actions se décline à l'échelle locale, en prenant en compte des enjeux et spécificités du territoire. Les Plans locaux de mobilité représentent pour cela une opportunité.

La ville précise qu'elle veillera à ce que les lignes de transport collectif n'aboutissent pas à une augmentation du trafic routier dans l'hypercentre.

#741 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'axe 8 du Plan des mobilités : la hiérarchisation de la voirie urbaine permet de définir la vocation de chaque axe et de faire évoluer les plans de circulation.

3.1.1.9. Commune de Pontault-Combault

La commune demande la prise en compte des observations suivantes :

Axe 1 – Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

Mesure 1.1.2. Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructure et de desserte

La ville souhaiterait avoir davantage de précision sur la mise en œuvre du projet de RER Est + et notamment la confirmation de sa mise en service en 2031.

#742 Avis de IDF Mobilités :

Le projet RER E Est+ est bien inscrit au Plan des mobilités avec une mise en œuvre à horizon 2030 (mesure 1.1.2).

Mesure 1.2.1 Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs

Au regard de la poursuite pendant plusieurs années des travaux sur le RER E, la ville souhaite qu'une grande vigilance soit apportée pour réduire l'impact des travaux sur les usagers.

#743 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.2.1 du Plan des mobilités.

Mesure 1.3.4. Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie

Dans l'objectif d'améliorer la performance du réseau de bus de la ville, il est important d'étudier le déploiement d'un maillage plus fin et d'un cadencement plus régulier des lignes de bus notamment dans les quartiers de la ville à densifier (surtout le sud du territoire qui doit accueillir un quartier de 2000 logements environ), afin d'éviter le recours au « tout voiture ».

#744 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Au vu de son développement urbain en limite de la Petite Couronne, la ville souhaite pouvoir bénéficier des connexions envisagées avec le Grand Paris Express, notamment en profitant de la nouvelle liaison de cars express prévue entre Brie-Comte-Robert et Noisy-Champs : la Région peut-elle apporter des précisions sur son tracé, qui passe à côté de la ville via la N104, et étudier la possibilité de desservir la ville si ce n'est pas déjà prévu ?

#745 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires. Le tracé précis des lignes identifiées dans le schéma directeur des cars express sera étudié dans le cadre des études de déploiement des lignes (mesure 1.4.2).

Action 1.5. Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses

Le renforcement de l'offre de transport à la demande (TAD) ne doit pas uniquement avoir lieu dans les territoires peu denses : en effet, les communes proches de la petite couronne et donc densément peuplées présentent néanmoins des secteurs de densification disparates sur leur territoire. Par conséquent, le TAD est un bon moyen de pallier un maillage non optimisé de desserte en bus ainsi qu'à ses fréquences insuffisantes.

#746 Avis de IDF Mobilités :

Des services de transport à la demande peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est

identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

Action 1.6.4 Donner plus de lisibilité aux lignes de bus en Ile-de-France

L'homogénéisation de la renumérotation permettra d'améliorer la lisibilité des lignes, mais nécessite une bonne communication et son relais auprès des usagers.

#747 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.6.4 du Plan des mobilités.

Action 1.9. Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs

Enfin sur ce volet transports collectifs, la ville de Pontault-Combault souhaiterait devenir territoire d'expérimentation de véhicules autonomes collectifs.

#748 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités prévoit la mise en place d'une instance de de suivi et de capitalisation autour de la mobilité autonome à usage collectif (mesure 1.9.1). Cela permettra notamment aux collectivités de manifester leur intérêt pour participer à des expérimentations.

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

Action 4.1 Développer les infrastructures cyclables

Objectif d'achever les itinéraires cyclables du Réseau « Vélo Ile-de-France » d'ici à 2030

La ville est concernée par la ligne V5 du Réseau « Vélo Ile-de-France » dont l'aménagement est prévu en phase 2 (horizon 2030), en lien avec le déploiement du schéma directeur cyclable de la communauté d'agglomération Paris-Vallée de la Marne.

#749 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de commentaire.

Action 4.2 Accroitre et sécuriser l'offre de stationnement vélo

Le développement de l'usage du vélo nécessite le déploiement de places de stationnement vélo. Ces aménagements doivent être réalisés au fur et à mesure du besoin. La prescription concernant le nombre de places de stationnement vélo à aménager sur voirie est très ambitieuse. La ville souhaiterait des précisions sur la mise en œuvre de cette action avec l'ajout d'une possibilité d'ajuster ces règles aux spécificités locales, et suivant les typologies de quartier.

#750 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Axe 5 – Développer les usages partagés de la voiture

Mesure 5.1.3 Encourager les trajets en covoiturage planifié grâce à une meilleure intégration sur l'application Île-de-France Mobilités et des avantages tarifaires pour les covoitureurs

La subvention allouée aux conducteurs inscrits sur la plateforme partenaire d'Ile-de-France Mobilités est-elle cumulable avec la prime de covoiturage mise en place depuis le 1er janvier 2023 ?

#751 Avis de IDF Mobilités :

Il est prévu que l'inscription sur la plateforme partenaire d'Île-de-France Mobilités permette un accès à la prime gouvernementale pour les conducteurs. Cette prime est cumulable avec les incitations financières mises en place par Île-de-France Mobilités pour les covoitureurs.

Axe 7 – Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

Mesure 7.4.1 – Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain

Le projet d'élargissement de la Francilienne entre A4 et N4, dont les travaux durent depuis presque 20 ans, est indiqué dans le document sans précision sur son échéance.

#752 Avis de IDF Mobilités :

L'inscription dans le Plan des mobilités indique une échéance au plus tard à 2030.

Axe 9 – Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

La ville va devoir intégrer de nouvelles règles dans son PLU et s'interroge par conséquent sur la réduction des ratios des règles de stationnement motorisé, sur les secteurs à plus de 500m d'une gare : pour les logements, passage de 2 stationnements (dans notre PLU) à 1,5 demandé dans le PDMIF (1,463 place/logement). Elle souhaiterait connaitre les modalités de calcul, notamment les arrondis possibles.

#753 Avis de IDF Mobilités :

Des éléments méthodologiques complémentaires concernant le calcul des normes de stationnement à intégrer dans les PLU seront mis à disposition des collectivités une fois le Plan des mobilités approuvé. Les normes de stationnement pour les logements doivent être arrondies au dixième le plus proche, par exemple 1,5 pour 1,46 et 1,4 pour 1,43.

La diminution du nombre de places de stationnement dans les collectifs va avoir des conséquences importantes sur l'espace commun déjà saturé, en reportant sur les espaces publics les véhicules qui ne pourront pas se stationner dans les immeubles.

#754 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités définit un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents). Afin d'éviter un report du stationnement sur la voirie, le Plan des mobilités incite à une gestion intégrée de la question du stationnement : sur voirie, en ouvrage et dans le domaine privé via les PLU (action 9.1). Ainsi, la mise en place des nouvelles normes de stationnement dans les PLU doit être articulée au mieux avec la politique de stationnement sur voirie (réglementation, stationnement payant, nombre de places offertes - action 9.2).

Axe 11 – Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Action 11.1 Développer le réseau d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques

Le nombre important de points de charge demandé par le PDMIF (1700 points de charge d'accès public à l'horizon 2030 pour la CAPVM) interroge au regard des prévisions du schéma directeur des installations de recharge pour véhicules électriques du territoire qui évalue le besoin à 1147 points de charge à l'horizon 2026.

#755 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure est une recommandation. Toutefois, l'objectif de points de charge du Plan des mobilités est nécessaire pour atteindre la part de 20% de véhicules électriques dans le parc à horizon 2030, comme modélisé par Enedis pour les différents territoires.

Axe 12 – Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Territoire communal non fléché dans cet axe

#756 Avis de IDF Mobilités :

L'élaboration de Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) a été rendue obligatoire par la Loi d'orientation des mobilités pour Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, les Départements et la Ville de Paris. L'échelon des départements est apparu le plus pertinent pour piloter l'élaboration de ces plans, en raison de leur compétence sociale. Il est toutefois bien précisé dans le Plan des mobilités que les EPCI et/ou communes intéressés pourront être associés à ces démarches (mesure 12.2.2).

Axe 13 – Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Territoire communal non fléché dans cet axe

#757 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures proposées pour agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable permettent aux différentes strates de collectivités de se saisir des enjeux et de développer leurs politiques en ce domaine (action 13.2).

3.1.1.10. Commune d'Annet sur Marne

Deux remarques :

Réduire l'exposition au bruit :

Le tronçon ouest jouxtant la Rue du Gypse (Ex RD 105) n'a jamais pu profiter d'une mesure de réduction du bruit. La commune préconise de solliciter Région et Département pour acter de cette situation de nuisance préjudiciable à la santé et s'engager avec le Département à y remédier par la réalisation d'un écran antibruit au droit du secteur non protégé.

#758 Avis de IDF Mobilités :

La résorption des nuisances sonores routières constitue bien un objectif poursuivi par le Plan des mobilités (mesure 7.5.1). Néanmoins, le traitement fin de points locaux générateurs de bruit n'est pas du niveau du Plan des mobilités.

Améliorer la sécurité routière et certaines dessertes en particulier dans les différentes modalités en privilégiant les circulations douces piétonnes et cyclistes (voies vertes).

La déviation dite de Jablines s'impose tout autant qu'un nouveau pont sur la Marne. Le renforcement de l'accès de l'île de Loisirs en transports en commun doit être considéré comme un objectif prioritaire, tout autant l'accès par des liaisons douces.

#759 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la déviation dite de Jablines, la demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

En ce qui concerne la desserte de l'île de loisirs par les transports en commun, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

En ce qui concerne les itinéraires cyclables, il appartient aux collectivités gestionnaires de voirie d'étudier la possibilité de réaliser une telle infrastructure, notamment via les schémas départementaux et locaux d'itinéraires cyclables (action 4.1).

3.1.1.11. Commune de Claye-Souilly

Réserves exprimées

La commune de Claye-Souilly n'est pas desservie par le réseau ferré. Pour les transports en commun, elle ne dépend que des réseaux de bus et notamment de la ligne express 20 ralliant

Meaux à l'aéroport de Roissy. La commune demande à cristalliser le parcours actuel de la ligne, tel que visible sur la carte de l'action 1.4 (page 162). La commune demande que ce trajet soit sanctuarisé, bien qu'une partie se fasse sur le réseau structurant. La commune regarde, avec crainte, l'effet cumulé de la mesure 7.1.1 (qui précise que le réseau magistral est le support privilégié des lignes de car express) et l'action 7.4 (qui précise la création de la liaison routière de l'est Francilien) et redoute la modification du tracé et la suppression de la desserte de son territoire. La commune rappelle également que les objectifs de la mesure 1.4.1 précisent que « les itinéraires des cars express sont pensés sans détour entre les polarités » tout en rappelant qu'elle est elle-même, classée comme polarité par le SDRIF-E.

#760 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes de Cars Express à créer ou à modifier est définie dans le Schéma directeur des Cars Express adopté par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

La commune se félicite que les services de la Région aient affiné leur travail en pointant le carrefour de la promenade de la Dhuis et la RD 34 comme une coupure urbaine. Elle souhaite néanmoins mettre en avant une coupure bien plus problématique entre le bourg de Claye-Souilly et le quartier de Bois Fleuri (2000 habitants), qui sont deux zones habitées, sans aucun lien pédestre ou cyclable. Le seul axe de communication reste, en effet, la route nationale 3, intégrée au réseau magistral, route express en 2 x 2 voies.

La commune demande que cette coupure soit ajoutée à l'action 8.2.

#761 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

La commune demande que soit intégré dans le schéma des itinéraires cyclables (annexe - page 380) son projet de liaison douce entre Claye-Souilly et Villeparisis qui dessert le bourg, la zone commerciale, le quartier de Bois Fleuri et le futur lycée de Villeparisis. Cette ligne apporte une réelle réponse aux enjeux quotidiens de clayois, ce qui n'est pas le cas de l'itinéraire actuellement ciblé, le long du canal de l'Ourcq, qui correspond davantage à un usage récréatif.

#762 Avis de IDF Mobilités :

Les itinéraires cyclables inscrits au Plan des mobilités sont les itinéraires considérés comme structurants à l'échelle régionale : ils comprennent le réseau VIF, le réseau de la Métropole du Grand Paris et les itinéraires issus des schémas cyclables départementaux (mesures 4.1.1 et 4.1.2). D'autres itinéraires doivent être développés à une échelle plus locale. L'itinéraire évoqué étant intercommunal, il convient de se rapprocher de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

La commune regrette la formulation de la mesure 7.1.2 qui dit que « la réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit également être recherchée, en particulier dans le cœur de l'agglomération, notamment par la protection contre les nuisances sonores. ». La commune rappelle que la route nationale 3 traverse son territoire d'est en ouest en longeant l'ensemble de sa zone agglomérée sans protection phonique. Face à cette problématique, la mise en place de spécificité territoriale apparaît maladroite en ce qu'elle semble hiérarchiser les nuisances subies par les uns et les autres. La commune souhaite qu'aucune disparité ne ressorte entre citoyens de la Région dans la lutte contre ces nuisances.

#763 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

La commune constate la volonté régionale de mettre en œuvre des voies réservées sur le réseau magistral. Elle alerte sur les dimensions de la francilienne entre Pomponne et la RN2, qui n'est qu'en 2x2 voies. Un aménagement limitant la circulation ne doit être réalisé qu'en s'assurant que cela ne congestionnera pas la circulation davantage qu'aujourd'hui.

#764 Avis de IDF Mobilités :

La liste des futures voies réservées est en cours d'instruction par les services de l'Etat, dans le cadre de la définition du Schéma directeur des voies réservées.

3.1.1.12. Commune de Mary sur Marne

Précise que la ligne P est une priorité pour la commune notamment avec le projet d'électrification validé par le Conseil régional d'Ile de France.

#765 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités.

3.1.1.13. Commune de Jaignes

Deux remarques :

Que la solution du transport à la demande ouvert à tous les usagers soit mise en place pour une desserte village vers la gare de Changis-sur-Marne.

#766 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport À la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

Que concernant l'accès à la gare TGV de Marne-la-Vallée-Chessy à partir de la gare routière, soit mise en place une solution de contremarque ou d'un accès réservé vers la gare TGV à partir du quai RER A sans nécessiter l'achat d'un billet ou de disposer d'une carte Navigo.

#767 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande concernant l'accès à une gare TGV n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

3.1.1.14. Commune d'Isles les Meldeuses

Précise que la ligne P est une priorité pour la commune notamment avec le projet d'électrification validé par le Conseil régional d'Ile de France.

#768 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités.

3.1.1.15. Commune de Dhuisy

Trois recommandations :

Intégrer des liaisons interrégionales pour les communes en limite de l'Ile de France en cohérence avec les bassins de vie (Château-Thierry/Reims).

#769 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités soutient le renforcement, à horizon 2030, des dessertes des gares de grande couronne par les TER de régions limitrophes afin d'offrir aux habitants de grande couronne des liaisons directes vers les gares parisiennes. Ces potentielles évolutions de desserte (et les

solutions de tarification et de billettique adaptées) seront étudiées entre Île-de-France Mobilités et les régions limitrophes.

Maîtriser les outils de pilotage tel que Waze-Google.

#770 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 7.4.3 du Plan des mobilités.

Le Plan des Mobilités doit définir la taille des véhicules pour la circulation dans les bourgs et voies communales dont l'entretien est à la charge des communes et la voirie inadaptée.

#771 Avis de IDF Mobilités :

Seules les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation peuvent réglementer les types de véhicules circulant sur leurs voies. La hiérarchisation du réseau routier à élaborer par les collectivités gestionnaires de voirie permet de définir les fonctions de chaque axe et d'en prioriser les usages. Les aménagements de voirie et les mesures de police prises par ces gestionnaires doivent permettre notamment de pacifier la voirie locale en y dissuadant le trafic de transit. L'action 8.1 du Plan des mobilités traite de ces enjeux.

3.1.1.16. Commune de Congis sur Thérouanne

Une réserve :

L'électrification de la ligne P entre Meaux et La Ferté Milon, Inscrite au SDRIF-E adopté le 11 septembre 2024, doit être intégrée au Plan des Mobilités en Ile de France avec une mise en service programmée avant 2031.

#772 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.5).

Trois recommandations :

Recommandation n°1 : la création d'un pôle d'échange multimodal routier (pour les cars) devrait être programmée sur les communes de Lizy-sur-Ourcq ou de Mary sur Marne en remplacement delà création prévue au Plessis-Placy. En effet, la conurbation Lizy-Mary-Ocquerre concentre la majorité des solutions de mobilités notamment autour de la gare routière de Lizy sur- Ourcq Une logique de rabattement a été mise en place lors de la restructuration du réseau de bus du Pays de l'Ourcq en 2023 (DSP n°11).

#773 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma directeur des lignes de cars express approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023 recense les pôles d'échanges multimodaux routiers existants ou à étudier. Des études sont engagées par Île-de-France Mobilités afin de préciser la localisation et les besoins de chaque pôle (mesure 6.2.1).

Recommandation n°2 : Pour les entrepôts, le nombre d'emplacement de stationnement pour vélo devrait être fixé à 1 pour 2 000 m² de surface de plancher, au lieu de 1 pour 1000 m² de surface de plancher.

#774 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités ne fait que reprendre la norme de la réglementation nationale pour les bâtiments à usage tertiaire ou industriel constituant principalement un lieu de travail, mais l'adapte afin d'en faciliter l'application par les collectivités en l'exprimant en termes de nombre de places vélo à réaliser selon la surface de plancher (mesure 4.2.4).

Recommandation n°3 : Depuis la mise en place de la DSP n°11, la Communauté de communes du Pays de l'Ourcq a collaboré avec Ile-de-France Mobilités pour restructurer le réseau de bus, favorisant ainsi le développement du Transport à la Demande et améliorant les correspondances vers notre pôle gare central de Lizy-sur-Ourcq. De plus, la Communauté de communes a engagé un partenariat avec Blablacar Daily en octobre 2024 pour promouvoir le covoiturage. Afin de prolonger cette dynamique et de satisfaire aux exigences environnementales du Plan des Mobilités en Ile de France, nous préconisons la mise en service de véhicules de transport collectif plus respectueux de l'environnement avec des gabarits adaptés aux voies étroites de notre territoire rural, nous préconisons également la réalisation de la gare routière du Gué à Tresmes cofinancée par la Région Ile de France mobilités et la Communauté de commune du Pays de l'Ourcq facilitant ainsi le déplacement des étudiants jusqu'au Lycée Professionnel et limitant les déplacements individuels.

#775 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

3.1.1.17. Commune de Vignely

La commune :

Exprime sa volonté de développer des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle comme le transport à la demande particulièrement bien adapté pour l'espace rural qui mériteraient, pour être attractifs, un renforcement de leurs moyens afin d'assurer une meilleure desserte de tous les territoires, notamment au niveau de l'amplitude, de la fréquence des liaisons proposées, de la nature des dessertes (santé, multimodalité...) et des publics cibles.

#776 Avis de IDF Mobilités :

Des services de transport à la demande peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

Rappelle la nécessité du respect des horaires et de la régularité du réseau en place et de son amélioration pour les communes les moins bien desservies, pour en faciliter l'appropriation par les habitants et favoriser le report modal.

#777 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.5.2 traite de cet enjeu.

Souhaite une amélioration du service de train sur fa ligne P, très Impacté depuis 2018 par les fermetures en soirée et week-end en raison des travaux.

#778 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité de service sur le réseau de Train / RER est un objectif prioritaire du Plan des mobilités, traduit dans l'action 1.1. La poursuite de la mise en œuvre du Schéma Directeur des lignes E et P et l'électrification de la branche La Ferté-Milon permettront d'améliorer la robustesse de la ligne.

Rappelle l'importance de l'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté Milon, afin de permettre d'améliorer la liaison (fréquence, amplitude, capacité} de notre territoire avec Pans Est et le réseau du Grand Paris.

#779 Avis de IDF Mobilités :

Le projet d'électrification de la branche La Ferté-Milon de la ligne P est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.1.5).

Propose que les normes très ambitieuses des stationnements vélo sur voirie fassent l'objet d'un phasage de mise en œuvre et prennent en compte les caractéristiques des territoires urbains et ruraux.

#780 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Rappelle les problèmes de sécurité sur la RN3 en sortie des communes de Trilbardou, Chauconin-Neufmontiers et Meaux et son souhait que l'Etat mette en œuvre les aménagements nécessaires.

#781 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 et dont les études sont déjà avancées sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Demande que le document final du plan des mobilités 2030 intègre la réalisation du barreau routier de contournement de Trilport entre la D603 et la D17 inscrit au SDRIF-e à la demande de l'Agglomération du Pays de Meaux et du Département de Seine-et-Marne.

#782 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 et dont les études sont déjà avancées sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Alerte Île-de-France Mobilités sur les restrictions liées au stationnement privé qui ne tiennent pas compte de la part modale de la voiture dans le quotidien des mobilités de nos territoires et dont la conséquence directe risque d'être un déport de ce stationnement sur l'espace public au détriment d'autres usages avec des charges financières très conséquentes.

#783 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents).

3.1.1.18. Commune de Thénisy

Remarques :

Arrêts plus fréquents demandés : le seine et marne express passe devant notre arrêt de bus sans marquer d'arrêts, obligeant les scolaires à descendre à Donnemarie-Dontilly et revenir par leurs propres moyens.

#784 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Les transports en communs ne pourront pas tout remplacer : projet non cohérent avec les besoins de la population sur le territoire de notre commune et non transposable en milieu rural ; liaisons entre villages impossibles.

#785 Avis de IDF Mobilités :

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

Revoir les horaires des bus qui effectuent la liaison avec les trains [gare Longueville en Seine-et-Marne) : aucune solution de secours lion des retards de trains ; que doivent faire les personnes qui dépendent de ces bus ?

#786 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Réouvrir la gare de LUISETAINES {Seine-et-Marne) et se servir de cette ligne utilisée pour le fret afin de véhiculer des voyageurs

#787 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

3.1.1.19. Commune de Moissy-Cramayel

Réserves :

Axe 1 - Développer l'utilisation des transports collectifs en les rendant plus attractifs

La ville de Moissy-Cramayel demande :

- l'amélioration et la fiabilisation du fonctionnement du RER D,
- le maintien des trains semi-directs Sénart-Paris et la mise en place de leurs équivalents dans le sens Paris-Sénart, en soirée.

#788 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, permettra l'amélioration de la performance de la ligne. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens (mesure 1.1.3). Les études pour préciser l'évolution de la desserte du RER D dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du RER D sont en cours.

S'agissant du dimensionnement des bus, la ville souhaite qu'une réflexion soit conduite permettant d'une part l'adéquation des véhicules en fonction de la fréquentation, notamment en heures creuses et d'autre part une réduction significative de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre.

#789 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Par ailleurs, la mesure 11.4.2 du Plan des mobilités répond à l'enjeu de transition énergétique du parc de bus et cars.

Axe 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité en améliorant les conditions de déplacements à pied et en créant des espaces réservés et sûrs

La ville de Moissy-Cramayel demande :

- que le développement d'offre de bus supplémentaire s'organise prioritairement dans les nouveaux secteurs d'urbanisation prévus au SDRIF-E tels que la Zone d'Aménagement Concertée de Chanteloup

#790 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

- la sécurisation (dont l'éclairage) de la liaison douce de l'avenue Paul Delouvrier (RD 402) empruntée quotidiennement par des centaines de travailleurs et qui dessert les parcs d'activités de l'A5 et des Chevrons.

#791 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité des espaces publics notamment pour développer et sécuriser la pratique de la marche est au cœur du Plan des mobilités (axes 2, 4 et 8 en particulier). Il appartient aux gestionnaires de voirie de travailler à améliorer localement les conditions de déplacements pour les piétons et les cyclistes.

Axe 3 - Poursuivre la mise en accessibilité des transports

La ville de Moissy-Cramayel demande :

- que le déploiement des autocars sur les lignes interurbaines présente une meilleure accessibilité par le choix de véhicules à plancher bas,

#792 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma directeur des Cars Express approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023 prévoit que tous les cars express soient équipés de palettes pour les usagers en fauteuil roulant (action 1.4). L'accessibilité du réseau de lignes de Cars Express repose en outre sur la mise en accessibilité des arrêts de bus par les collectivités locales (financée à 70 % par Île-de-France Mobilités) (mesure 3.1.2).

- que la compétence communale en matière de Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) soit confortée.

#793 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités (mesure 3.2.2) rappelle que chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque EPCI ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) mais il n'a pas vocation à définir l'organisation de cette compétence à l'échelle locale.

- l'attribution d'une aide financière pour son élaboration et sa mise en œuvre.

#794 Avis de IDF Mobilités :

La réalisation des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) et la mise en accessibilité de la voirie sont des obligations fixées par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. Les actions en faveur de l'accessibilité de la voirie (action 3.2) s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur

de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

Axe 4 - Encourager les déplacements à vélo en poursuivant le déploiement d'infrastructures (pistes cyclables et stationnements) et d'aides à l'achat

La ville de Moissy-Cramayel demande que l'application de ratios de places de stationnement cyclable sur voirie ne soit pas prescriptive, permettant ainsi de mieux tenir compte des contextes locaux pour sa mise en œuvre.

#795 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Axe 9 - Adapter la politique de stationnement aux différents territoires franciliens en cohérence avec les autres modes de mobilité

La ville de Moissy-Cramayel demande la suppression de la recommandation de rendre le stationnement payant dans les zones à 500m autour des gares et des stations de bus en site propre.

#796 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif de la mise en place du stationnement payant à proximité des transports collectifs structurants est d'éviter le stationnement longue durée sur la voirie dans ces secteurs (mesure 9.2.1). Il est toutefois rappelé que cette mesure est une recommandation et non une prescription du Plan des mobilités, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Axe 10 - Soutenir une logistique territoriale plus durable et performante en favorisant le transport de marchandises par train ou voie fluviale, l'optimisation des flux routiers et la transition énergétique des véhicules de transport

La ville de Moissy-Cramayel propose de :

- diminuer l'empreinte carbone des activités logistiques, depuis la conception des bâtiments jusqu'au fret lui-même

#797 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités (axe 10) contient de nombreuses mesures visant à décarboner le fret : transition énergétique du parc de véhicules routiers de transport de marchandises, développement du fret fluvial et ferroviaire, maintien, rénovation et densification des emprises logistiques existantes... Il précise que la réhabilitation des entrepôts existants doit s'appuyer sur une démarche d'économie circulaire en favorisant le réemploi de matériaux, l'approvisionnement local et un tri des déchets de chantier, ce qui permet d'en réduire encore l'impact environnemental.

- conforter les entrepôts existants dans le cadre de réhabilitations qualitatives

#798 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités vise à maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification (mesures 10.1.3 et 10.1.4 notamment). Il précise que la réhabilitation des entrepôts existants doit s'appuyer sur une démarche d'économie circulaire en favorisant le réemploi de matériaux, l'approvisionnement local et un tri des déchets de chantier, ce qui permet d'en réduire encore l'impact environnemental.

- solliciter auprès de SNCF Réseau un audit des sites embranchés fer, en cohérence avec les sillons fret mobilisables.

#799 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la préservation des installations terminales embranchées au réseau ferré national est traité dans la mesure 10.2.2.

Par ailleurs, conformément au schéma d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France, établi par Réseau ferré de France dans le cadre du projet reliant le TGV Atlantique au sud-est francilien, la ville de Moissy-Cramayel demande la création d'une gare TGV à Lieusaint- Moissy.

#800 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à traiter des questions de desserte ferrée de niveau national telles que l'implantation de gares TGV en Île-de-France.

S'agissant d'un réseau de transport en commun structuré et connecté à la Métropole, la ville de Moissy-Cramayel demande le projet de prolongement du TZEN 1 entre la gare de Lieusaint-Moissy et Combs-la-Ville.

#801 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Enfin, considérant l'enjeu et les ambitions de ce nouveau plan des mobilités, la ville juge qu'un bilan des actions à mi-parcours permettrait de réinterroger et adapter les objectifs.

#802 Avis de IDF Mobilités :

Le chapitre 5 relatif à la mise en œuvre du Plan des mobilités prévoit un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu (section 5.5).

3.1.1.20. Commune de Chartrettes

Deux remarques :

Bien que les élus constatent une bonne intégration des communes comme CHARTRETTES dans le cadre du plan mobilité IDF du fait de nombreux axes dans lesquels la commune s'inscrit, ils s'interrogent sur le volume budgétaire de 42 milliards d'euros de dépenses relatifs aux transports collectifs avec un effet d'annonce de stabilité de ces modes de transports.

#803 Avis de IDF Mobilités :

Le montant de 42 Md€ cité ne correspond à aucune donnée connue par Île-de-France Mobilités ou la Région Île-de-France. Au-delà du montant, le Plan des mobilités en Île-de-France est un document réaliste financièrement parlant, cet élément ayant été pris en compte dans les orientations retenues.

Bien que le volume budgétaire soit probablement consacré à l'amélioration des conditions de transports collectifs des franciliens, les élus s'interrogent sur le montant et les effets à termes sachant que le nombre de voyageurs ne semblent pas en diminution.

#804 Avis de IDF Mobilités :

Une part importante des dépenses d'investissement pour les transports collectifs est effectivement consacrée à l'amélioration de la performance d'exploitation et des conditions de déplacement (renouvellement des matériels roulants, mise à niveau des infrastructures et des pôles d'échanges multimodaux, mise en accessibilité etc.).

3.1.1.21. Commune de Bussy Saint Martin

Demandes :

L'inscription d'une étude de pôle sur le pôle-gare de Lagny-Thorigny à lancer d'ici 2030.

#805 Avis de IDF Mobilités :

La carte des pôles du Plan des mobilités comprend les projets de pôles (avec intervention sur le périmètre intermodal) mis en service depuis 2010 ou en cours d'étude ou de réalisation lors de l'arrêt du Plan par le Conseil Régional en mars 2024.

Les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter Île-de-France Mobilités pour envisager le lancement d'une étude de pôle.

L'intégration d'un projet de décongestion de l'axe RD 231 sud A4 priorisant notamment les transports collectifs parmi les projets sur le réseau routier structurant.

#806 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de doublement de la RD231 à Jossigny fait partie de la liste des projets inscrits au Plan des mobilités (mesure 7.4.1). Il est prévu par le Conseil départemental de Seine-et-Marne. Cette opération est intégrée dans le soutien financier des pouvoirs publics dans le cadre de la convention de développement du secteur de Marne-la-Vallée, dont la Région est parti-prenante.

L'inscription de la réalisation de la liaison RD 934 / RD 404 en contournement des communes de Chalifert, Lesches et Jablines.

#807 Avis de IDF Mobilités :

Cette opération est identifiée dans le cadre du soutien financier des pouvoirs publics au développement du secteur de Marne-la-Vallée (Phase IV).

L'engagement ferme d'Ile-de-France Mobilités à réaliser et à mettre en service, d'ici 2030, le projet de Transport en Commun en Site Propre Esbly à Val d'Europe (TCSP EVE).

#808 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de TCSP EVE est bien inscrit au Plan des mobilités et sa mise en service est prévue à l'horizon 2030 (mesure 1.3.1).

3.1.1.22. Commune de Bussy Saint Georges

En se référant aux axes décrits dans le PDMIF, la Commune a émis les nombreuses remarques et demandes suivantes :

CHAPITRE .4 - La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux

5.4.3 Comment décliner le Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ?

La fiche-action, page 113, propose une déclinaison d'actions pour une « route multimodale ».

Sont citées les actions suivantes :

- Action 6.2 « Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers r>
- Action 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »

Ensuite, il est indiqué que les PLU doivent « permettre d'accroître la multimodalité du réseau routier structurant... la création de pôles d'échanges routiers multimodaux à l'interface entre réseau structurant et réseaux locaux (rabattements marche, vélo, bus et aires de covoiturage) ».

Le paragraphe fait uniquement référence au réseau structurant., faisant l'objet d'une orientation réglementaire du SDRIF-E., alors que l'action 7.3 s'applique au réseau magistral.

Il serait opportun de clarifier le type de réseau concerné dans la fiche-action en question, et de mettre en cohérence les actions mentionnées et le contenu de la fiche-action.

#809 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités sera mis en cohérence avec le SDRIF-E en ce qui concerne la dénomination des niveaux de voirie.

PILAN D'ACTION :

Remarque générale :

Le document contient plusieurs références aux dispositions à intégrer dans les PLU : « voir chapitre-5-3 « la prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ». Il y a une erreur sur la numérotation ou chapitre dans l'ensemble des références contenues dans les axes ; il s'agit du chapitre 5.4.

#810 Avis de IDF Mobilités :

Cette erreur matérielle sera corrigée.

AXE 1 - Poursuivre le développement de transports attractifs

Action 1.1 - Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience

L'un des objectifs do l'action 1,1 est "d'atteindre les objectifs de régularité (métro) et de ponctualité (RER et Trains) pour l'ensemble des lignes". Les objectifs de régularité doivent également être appliqués au RER A. Il arrive fréquemment que le RER ne s'arrête pas à la station Bussy-Saint-Georges en heures creuses et notamment en soirée, ce qui entraîne de longs temps d'attente entre deux RER (parfois supérieurs à 15 minutes). La fréquence d'arrêt du RER A à la station Boissy-Saint-Georges doit être augmentée pour proposer une offre en adéquation avec les besoins des Buxangeorgiens.

#811 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à définir les principes de desserte des lignes de Train / RER, qui sont concertés dans le cadre des comités de ligne.

De plus, en cohérence avec l'allongement de la plage horaire des lignes de métro, les RER doivent également voir leur plage horaire élargie afin de permettre une desserte équitable sur l'ensemble du territoire francilien.

Il est également attendu l'ajout d'un objectif permettant d'améliorer les dispositifs mis en place durant les périodes de travaux sur le réseau RER.

#812 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à redéfinir les principes de desserte des lignes de Train / RER, qui sont concertés dans le cadre des comités de ligne.

L'enjeu de la desserte durant les périodes de travaux est traité à la mesure 1.2.1.

Action 1.3 - Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

Afin d'identifier le développement des réseaux de surface dans les secteurs à urbanisation prioritaire, il apparaît essentiel de les matérialiser sur une cartographie. A Bussy-Saint-Georges, trois secteurs en ZAC connaissent un développement important :

- La ZAC le Sycomore, qui accueillera à terme 4 500 logements ;
- La ZAC la Rucherie, qui sera génératrice de plus de 3 000 emplois ;
- La ZAC Léonard de Vinci, dans laquelle va se développer un pôle ludique et high- tech de grande envergure.

Ces opérations d'aménagement doivent être accompagnées par la création de nouvelles lignes de transports collectifs et l'intensification des lignes existantes, afin d'absorber les besoins liés à la création des nouveaux logements, des activités économiques, de loisirs et des équipements publics.

#813 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Une représentation cartographique de ces secteurs à l'échelle régionale serait peu lisible.

Par ailleurs, la faible fréquence de bus en journée et en soirée, dans la ZAC du Sycomore et le village de Bussy-Saint-Georges, incite les usagers à se déplacer en automobile plutôt que d'emprunter les transports collectifs. Il serait donc souhaitable de prévoir l'augmentation de la fréquence des bus desservant ces quartiers, notamment en heures creuses afin d'orienter le choix du mode de déplacement vers les transports collectifs, au détriment de l'automobile.

#814 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Action 1.4 - Déployer un nouveau réseau de cars expresse pour relier les bassins de vie

Mesure 1.4.2 - Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant

Au vu de la future création du pôle d'échange multimodal (PEM) identifié sur la cartographie page 162 et dont la mise en service est programmée pour début 2027, il est nécessaire de classer la ligne de car express desservant le PEM en ligne « à renforcer » et non pas « ligne existante en 2020 », L'ajout d'un arrêt de car express au niveau du PEM est notamment justifié par l'absence de car passant par Bussy-Saint-Georges et desservant les communes de Meaux, Melun et Lieusaint. En effet, les étudiants et travailleurs Buxangeorgiens doivent obligatoirement transiter par Torcy voire Paris pour se rendre à destination.

#815 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes Express inscrites au Plan des mobilités est issue du Schéma Directeur des Cars Express, approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023 en concertation avec les territoires concernés.

Action 1.5 — Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses

Apporter des moyens financiers aux collectivités territoriales pour le développement des transports à la demande qui peut être une solution au manque de transport en dehors des heures de pointe.

#816 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport À la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ces services de Transport À la Demande (TàD) sont mis en place le plus souvent par Île-de-France Mobilités qui en finance alors l'exploitation, et plus rarement par les collectivités (mesure 1.5.1).

Action 1.6 - Proposer une Information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs

Afin d'améliorer la lisibilité des informations voyageurs concernant les lignes de bus, il serait souhaitable d'installer des panneaux d'information trafic en temps réel au niveau de l'ensemble des arrêts de bus sur le territoire communal.

#817 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.6.2 traite cet enjeu.

Action 1.8 - Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

Mesure 1.8.2 - Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur

La gamme tarifaire proposée est trop élevée par rapport à la qualité du service de transport collectif francilien. C'est notamment le cas concernant le réseau RE et métro, sur lesquels on observe

plusieurs problématiques tels que les retards, la saturation du réseau en heures de pointe, l'insécurité, etc.

Par ailleurs, pour les populations n'étant pas concernées par les tarifs réduits, mais dont les revenus sont limités, l'accès au service peut s'avérer compliqué. Il serait intéressant de proposer des forfaits adaptés aux revenus de chacun, par souci d'équité dans l'accès au service.

#818 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

AXE 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

Le manque de mixité fonctionnelle dans l'aménagement des villes situées en grande couronne a pour conséquence l'allongement des parcours piétons, qu'il convient de sécuriser et de compléter par une offre de déplacement alternatif permettant de réduire l'usage de l'automobile.

#819 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 2.1 du Plan des mobilités pour la marche, et par l'action 8.1 pour le partage multimodal de la voirie en milieu urbain.

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

Action 4.1 - Développer les infrastructures cyclables

Dans le cadre du développement du réseau « vélo Ile-de-France » ou RER V, il est prévu la création d'une piste cyclable passant par la ZAC du Sycomore ainsi que le futur REM de Bussy-Saint-Georges pour' desservir la ZAC de la Rucherie. Cette infrastructure doit être représentée- sur la cartographie page 205.

#820 Avis de IDF Mobilités :

Cet itinéraire est bien représenté sur la carte régionale mais peu lisible à cette échelle. Il est bien visible sur la carte à l'échelle départementale en annexe du Plan.

Bussy-Saint-Georges est partie prenante du développement des aménagements cyclables. Mais qu'est-il prévu au niveau régional pour faire évoluer les habitudes de mobilités (campagne de communication, maintien des financements pour l'aide à ^acquisition de vélos, autres...) ?

#821 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est principalement traité dans l'action 4.3.

Action 4.2 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

Mesure 4-2.3 Développer le stationnement vélo sur voirie

Cette mesure va dans le sens d'une évolution des modalités de transport alternatives à la voiture, mais elle cristallise des changements de pratiques majeurs (qui font aussi partie des objectifs du plan).

Un point de vigilance peut être identifié pour ne pas faire l'erreur de poser un objectif sans en avoir mis en place les moyens pour la population, Il serait plus judicieux de s'assurer au préalable d'une véritable augmentation de la part relative du vélo pour mettre en place cette mesure. La temporalité de cette action doit être reportée.

#822 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

En effet, la commune de Bussy-Saint-Georges n'est pas suffisamment équipée en infrastructures cyclables, ni suffisamment desservie par les transports collectifs pour que les usagers délaissent la

voilure -au profit du vélo. Dans ce cadre, la prescription de création d'une place vélo pour trois places voitures ne paraît pas adaptée aux besoins des usagers, vu le taux de motorisation des ménages.

#823 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

La prescription doit pouvoir être déclinée en cohérence avec le tissu urbain et les besoins des usagers de chaque collectivité. Dans le cas de Bussy-Saint-Georges, il paraît nécessaire d'assouplir la prescription avec l'application d'un ratio moins important. Pour répondre à l'objectif de création de stationnement vélo public, i| pourrait notamment être proposé d'aménager des places sur l'espace public de manière générale et non pas spécifiquement sur la voirie. Ce type d'aménagement peut être envisagé dans le cas d'espaces publics généreux, de sorte à conserver suffisamment d'espace alloué aux piétons.

#824 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Mesure 4.2.4 - Intégrer dans les PLU(I) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et projets de modification du bâti existant

Les normes minimales établies par le PDMIF sont une déclinaison des normes de l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, La Ville s'interroge au sujet des raisons pour lesquelles ces normes n'ont pas été reprises telles quelles dans le PDMIF, notamment pour la destination bureau, il apparaît essentiel de proposer une annexe méthodologique complète permettant de comprendre comment les dispositions de l'arrêté ont été déclinées dans le PDMIF.

Aussi, l'application d'un ratio établi à partir du pourcentage des effectifs permet de se rapprocher au mieux des besoins des activités concernées, ce qui n'est pas le cas lorsque le nombre de places de stationnement est défini selon la surface de plancher d'un bâtiment. A titre d'exemple, deux entreprises peuvent accueillir des effectifs variables au sein de deux bâtiments d'une surface de plancher identique. C'est pourquoi la Ville demande la reprise des dispositions fixées par l'arrêté dans le PDMIF, permettant la définition de normes de stationnement dépendantes du pourcentage des effectifs présents dans les bâtiments.

#825 Avis de IDF Mobilités :

Le formulaire de demande de permis de construire ne comporte pas d'éléments sur le nombre de salariés prévus dans la future construction, qu'elle ait une vocation de bureau, de commerce, d'industrie ou d'entrepôt, ce qui complexifie l'instruction des autorisations d'urbanisme. C'est pourquoi le Plan des mobilités propose une adaptation de ces normes en fonction de la surface de plancher (qui figure elle dans le formulaire de demande), selon une méthodologie détaillée dans la mesure 4.2.4.

Action 4-3 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

Dans l'objectif de participer à la réduction du recours à l'automobile individuelle et ainsi de réduire les temps de trajet, il est demandé qu'une aide régionale soit mise en place afin d'aider les communes et les EPCI à maintenir des offres de vélo en libre accès adaptées aux zones périurbaines, même avec une rentabilité moindre.

#826 Avis de IDF Mobilités :

Une telle aide n'est pas prévue à ce jour.

AXE 6 - Renforcer intermodalité et la multimodalité

Action 6.1 - Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une Intermodalité renforcée

La cartographie page 231 identifie les pôles d'échanges multimodaux en Ile-de-France. La représentation des pôles intermodaux (projet de pôle en cours d'étude ou de réalisation dans le cas de Bussy-Saint-Georges) et de la ligne de RER A porte à confusion car elle laisse penser que les pôles sont connectés à la ligne de RER A, ce qui n'est pas le cas concernant le projet ce PEM de Bussy-Saint-Georges. La cartographie doit être corrigée pour clarifier la localisation du futur pôle et sa connexion avec l'A4.

A Bussy-Saint-Georges, il existe le besoin de conforter l'intermodalité notamment pour le « dernier kilomètre ». Le contrat TIER va toutefois être arrêté faute de rentabilité. Qu'est-il prévu pour ce cas rie figure dans les zones périurbaines moins densément desservies en transports collectifs ?

#827 Avis de IDF Mobilités :

L'ensemble de l'action 6.1 vise à favoriser l'intermodalité autour des pôles, par des mesures concernant l'ensemble des modes de rabattement : parcs-relais, aménagements cyclables et stationnement vélo, cheminements piétons, rabattement bus et éco-stations bus...

La carte page 231 représente les pôles d'échanges multimodaux ferrés (action 6.1), et non les projets de pôles d'échanges multimodaux routiers qui sont identifiés sur la carte page 240 (action 6.2).

Action 71 - Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien

Mesure 7.1,2 - Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité

Afin de favoriser la réduction des nuisances du réseau magistral, cette mesure prévoit la régulation et l'abaissement des vitesses maximales autorisées. Des études mises en œuvre sur une période prolongée doivent être réalisées par la Région pour connaître l'impact d'une telle mesure sur la réduction des nuisances liées au trafic et pour vérifier qu'elle ne trouble pas l'écoulement des flux de circulation sur |e réseau. Aussi, afin d'évaluer l'impact des mesures d'abaissement des vitesses et facilite' la mise en œuvre des objectifs de réduction des nuisances, il serait intéressant de définir des paliers d'abaissement des vitesses.

#828 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 7.1.2 précise bien que les mesures d'abaissement des vitesses maximales autorisées sur le réseau magistral feront l'objet d'expérimentations et d'évaluation.

Action 7.3- Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral

Mesure 7.3.1 - Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral

En grande couronne, l'offre de transports collectifs n'est pas suffisamment développée pour que les usagers délaissent la voiture au profit des transports collectifs. Dans ce contexte, la mise en place de ce dispositif ne paraît pas adaptée aux besoins et aux usages de la population. Si l'utilisation de la voiture individuelle demeure aussi importante et que la fréquentation du réseau reste identique, la création de voies réservées aux transports collectifs sur |'A4 risque d'avoir un impact négatif sur l'écoulement des flux de circulation sur le réseau. Nous préconisons ainsi la suppression de cette mesure. Cette mesure pourra être requestionnée dès lors que des investissements conséquents auront été mis en place sur le réseau de transports collectifs, afin de réduire les temps de parcours.

#829 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités prévoit bien que dans le cas où une voie réservée est réalisée sur une voie existante, son aménagement ne doit pas se traduire par des débords de congestion trop importants (qui pourraient notamment pénaliser les cars circulant en amont de la voie réservée), ni par un report de trafic sur le réseau secondaire. À cet égard, une évaluation des impacts potentiels sur le trafic doit être réalisée au stade des études amont, et un observatoire mis en place sur les tronçons concernés, afin de suivre les effets de l'aménagement sur le trafic de l'axe et du réseau environnant.

AXE 8 - Mieux partager la voirie urbaine

Action 6,2 - Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

Mesure 8.2.1 - Généraliser la vitesse à 30km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées

Il est nécessaire de préciser dans la mesure que la mise en œuvre de l'objectif de réduction de vitesse à 30km/h sur la voirie urbaine locale doit permettre de conserver la fluidité de la circulation du réseau, notamment en limitant la réduction de vitesse aux axes stratégiques. Cette vérification pourra être effectuée avec le lancement au préalable d'études de circulation permettant de confirmer l'amélioration et la sécurisation du réseau.

#830 Avis de IDF Mobilités :

La généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h, préconisée sur la voirie urbaine locale, n'est pas antinomique avec le maintien de la fluidité sur ce réseau. Il est également précisé dans cette mesure que, sur la voirie urbaine structurante, la limitation à 30 km/h est à apprécier au cas par cas. Des études préalables et une évaluation des mesures prises seront à effectuer par les gestionnaires de voirie.

AXE 9 - Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Action 9,1 - Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche Intercommunale

Mesure 9.1.1 - Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux - et - Mesure 9.1.2 - Utiliser les PLM pour coordonner les politiques de stationnement entre communes voisines

La définition d'une politique de stationnement mutualisée sur le territoire de la communauté d'agglomération risque de ne pas être adaptée aux contextes locaux. En effet, les besoins des différentes collectivités et quartiers peuvent s'avérer différents,

Nous préconisons ainsi d'intégrer à la mesure la possibilité de conserver une gestion locale des politiques de stationnement, afin qu'elles soient adaptées au mieux aux spécificités de chaque territoire.

#831 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif d'une politique de stationnement mutualisée à l'échelle d'un EPCI est d'offrir aux habitants des règles cohérentes mais pas nécessairement uniformes sur l'ensemble du territoire, et notamment d'éviter les effets de bord et de report entre communes.

Action 9,2 - Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace publique et pour une mobilité plus durable

Mesure 9.2,1 - Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés

L'instauration du stationnement payant dans les quartiers de gare en grande couronne ne doit pas être systématique. Il serait opportun de préciser dans la mesure que la pertinence de ce type de politique dans les contextes locaux doit être vérifiée au préalable par des études d'impact sur le partage de l'espace public et la rotation du stationnement des véhicules.

#832 Avis de IDF Mobilités :

Agir sur l'offre et la réglementation du stationnement constitue un levier majeur pour inciter à des changements de comportements, et modifier les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs et des modes actifs. L'objectif de la mise en place du stationnement payant à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs. La tarification du stationnement aux abords des gares contribue à

l'atteinte de ces objectifs. Des études préalables et une évaluation après la mise en œuvre seront nécessaires.

Action 9.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé

Mesure 9.3.2 - Adapter l'offre de stationnement automobile dans les Immeubles de logements neufs aux besoins des habitants

La réduction de l'offre de stationnement dans les immeubles de logements neufs n'est pas pertinente dans le cas de Bussy-Saint-Georges car le taux de motorisation des ménages n'a pas baissé. Le respect des normes actuelles du PDMIF pour les constructions à plus de 500m d'une gare engendra un report du stationnement privatif sur l'espace public, ce qui est contraire aux ambitions de ce plan. Cela vient notamment en contradiction avec la mesure 4.2.3 qui prévoit une diminution du stationnement automobile sur voirie. Il convient donc de revoir ces normes à la hausse, en conservant le mode de calcul suivant pour définir les normes de stationnement automobile dans les constructions à plus de 500m d'une gare : TM x 1,5 = norme minimale à ne pas dépasser.

#833 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents).

Le coefficient multiplicateur appliqué au taux de motorisation est ainsi passé de 1,5 dans le PDUIF pour l'ensemble de la région à des coefficients multiplicateurs différenciés selon la zone et la desserte ou non par des transports collectifs structurants, le maximum étant de 1,1 pour la zone 6 (petites villes et communes rurales). Il est toutefois rappelé que ces normes sont des recommandations et non des prescriptions du Plan des mobilités, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

AXE 10 - Soutenir une activité logistique performante et durable

Action 10,3- Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

Mesure 10.3.2 - Adapter l'offre d'aires de livraison aux besoins de la logistique actuelle

Cette mesure doit préciser les modalités d'application des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés afin de permettre une meilleure compréhension de ce qui est attendu. Ci-après nos interrogations :

- Quelles sont les caractéristiques à respecter pour la création des aires de livraisons des bureaux, activités et équipements publics ?
- Les normes définissent une surface de plancher à partir de laquelle une aire de livraison doit être créée. La surface de plancher à prendre en compte correspond-elle à la somme des surfaces de commerces ou bureaux + activités + équipements publics inscrite au permis de construire ? Est-ce plutôt une application à la coque commerciale pour les commerces. Y-a -t-il des espaces non compris dans le calcul de la surface ?

#834 Avis de IDF Mobilités :

Un appui aux collectivités territoriales est prévu par Île-de-France Mobilités pour faciliter la mise en œuvre du Plan des mobilités.

Mesure 10.3.4 - Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services

Plusieurs questions se posent également concernant la mise en œuvre de cette mesure :

- La mesure est-elle applicable aux zones d'activités économiques existantes ?
- Quels seront les modalités do soutien financier dont il est fait mention dans la mesure ?
- Quels sont les critères de mutualisation du stationnement poids lourds ?
- Comment la gestion de ces aires de stationnement et leur sécurisation sont-elles envisagées ?

Cette mesure risque de créer de problèmes de sécurisation des espaces privatifs. Elle n'est pas applicable si elle concerne deux activités ayant le même mode de fonctionnement et les mêmes horaires. Or, il n'est pas possible d'anticiper la future occupation des zones d'activités et la complémentarité entre deux activités.

#835 Avis de IDF Mobilités :

Les précisions concernant cette mesure doivent être apportées dans le cadre de la définition d'un maillage régional d'aires de stationnement poids lourds. La mutualisation des aires de stationnement telle qu'inscrite au SDRIF-E n'implique pas nécessairement un foisonnement des activités.

Action 10.4 - Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises

Qu'est-il prévu peur l'accompagnement des communes/EPCI au développement de réseaux d'avitaillement GNV électrique et hydrogène aux abords des zones logistiques ?

#836 Avis de IDF Mobilités :

Les différents dispositifs sont décrits dans l'axe 11 du Plan des mobilités.

AXE 11 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Action 11-1 - Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

La mesure vise à créer 550 points de recharge d'accès public d'ici 2030 à l'échelle de la communauté d'agglomération Marne-et-Gondoire. Le territoire étant composé de 20 communes, cela revient à créer seulement 27 bornes par commune. Il est nécessaire de préciser dans la mesure que la répartition des bornes de recharge doit être adaptée à la taille, aux usages et besoins de la population des communes concernées.

#837 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure est une recommandation. Toutefois, l'objectif de points de charge du Plan des mobilités est nécessaire pour atteindre la part de 20% de véhicules électriques dans le parc à horizon 2030, comme modélisé par Enedis pour les différents territoires.

Action 11.3-Développer la mobilité hydrogène bas carbone

La mobilité hydrogène est à ses débuts (600 véhicules en France), En Ile-de-France, 400 véhicules hydrogène, soit deux tiers de la flotte française, sont en circulation. Le réseau d'avitaillement est en cours de déploiement au niveau régional, avec huit stations ouvertes, mais presque 50 en projets en 2023, dont les deux tiers sont financés par l'ADEME et la Région Ile-de-France ou l'Europe via le CEF (Connecting Europe Facility).

Les demandes, pour le moment faibles mais grandissantes, d'hydrogène dans les mobilités terrestres, fluviales à court terme el aériennes à plus long terme, nécessiteront des productions massives d'hydrogène renouvelable et bas carbone. L'évolution du domaine de pertinence de la technologie hydrogène doit cependant être observée au cours de la prochaine décennie, au regard notamment de l'amélioration rapide des technologies de véhicules lourds à batterie électrique.

La coopération public-privé apparaît nécessaire pour soutenir l'industrialisation de la filière, la sécurisation du foncier et des premiers usages (transport de personnes et services techniques notamment) via notamment des appels à projets de l'État et des collectivités locales. Les acteurs publics (État, Région, EPCI, Communes) contribuent au développement du réseau d'avitaillement en hydrogène.

Quelle visibilité d'opportunités et d'accompagnement pour de nouveaux projets hydrogène portés par des communes ?

#838 Avis de IDF Mobilités :

Les dispositifs de financement existants doivent être mobilisés, la liste des financeurs potentiels est indiquée dans l'encart "financeurs" de la mesure 11.3.1 (CPER, subventions Région, SEM Sigeif mobilités, Métropole du Grand Paris etc.)

Action 11,4 -Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

Mesure 11.4,3 - Achever la transition énergétique des flottes de l'Etat, des collectivités locales et de tous leurs établissements

La mesure impose aux collectivités publiques disposant d'un parc de plus de 20 véhicules, de renouveler leur flotte de véhicules avec l'acquisition de véhicules à faibles ou très faibles émissions, afin d'atteindre d'ici 2030 un parc composé à 100% de ce type de véhicules.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, les collectivités ont besoin de stabilité concernant les dispositifs de soutien financier. Aujourd'hui, d'une année à l'autre les taux de subventions sont encore trop variables pour une programmation budgétaire efficace.

#839 Avis de IDF Mobilités :

Les dispositions de la mesure 11.4.3 sont en réalité dans leur majeure partie un rappel des obligations réglementaires instaurées au niveau national. Il est simplement précisé en complément qu'il est souhaitable d'atteindre un parc 100 % à faibles ou très faibles émissions à horizon 2030. Le Plan des mobilités ne peut fixer des dispositifs de subvention, qui dépendent des budgets des organismes qui les distribuent.

Axe 14- Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Action 14.1 - Sensibiliser les franciliens à des transports plus durables

La PDMIF désigne les collectivités comme un acteur principal de la sensibilisation des franciliens en Vue de changements de rom portement s.

A-t-on de véritables retours concernant l'efficacité des initiatives de communication (campagne de communication, semaine de la mobilité, événements « sans voiture », de marches ou de parades urbaines à vélo) ?

#840 Avis de IDF Mobilités :

Il n'est pas aisé de mesurer l'impact des événements et campagnes de communication pour changer les comportements de mobilité. Néanmoins, ils participent d'une politique globale, qui couplée avec des évolutions d'offre (amélioration des transports collectifs, aménagements cyclables, espaces publics pacifiés, régulation du stationnement...) forment un cadre incitatif fort à ces changements.

Au-delà des animations, l'objectif pour les communes est de pouvoir mesurer une évolution des pratiques.

Action 14.2 - Développer l'écomobilité scolaire

Mesure 14.2.2-Aménager les abords des établissements d'enseignement

L'objectif d'écarter la circulation des voitures à proximité des écoles n'est pas pertinent dans le cas de la commune de Bussy-Saint-Georges. En effet, de nombreux usagers déposent et récupèrent leurs enfants en automobile à l'école, puis poursuivent leurs déplacements pour rejoindre d'autres lieux {travail, habitation, etc.,). La réalité du tissu urbain, et la situation de la commune jouent un rôle majeur dans le mode de déplacement priorisé par les usagers do la commune, notamment dans le cadre des déplacements pendulaires. L'éloignement vis-à-vis des pôles urbains voisins, la répartition des fonctions dans la ville, ainsi que le manque d'options en transports collectifs favorisent l'usage de l'automobile., qui représente ainsi le premier moyen de transport à Bussy-

Saint-Georges. Enfin la carte scolaire, induite par le développement urbain exponentielle de la Ville et la concentration des groupes scolaires dans certains quartiers, allonge les distances de parcours entre les logements et les écoles.

Cette mesure provoquera un report de ces stationnements dans des secteurs non prévus à cet effet. La Ville demande la suppression de cette mesure.

#841 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif de la mesure est avant tout un objectif de sécurité routière ; il s'agit de reporter la circulation et le stationnement automobile au-delà de la proximité immédiate des écoles, afin de créer un espace public apaisé à leurs abords immédiats et de sécuriser les accompagnements à pied et à vélo. Cette mesure doit être étudiée en concertation avec les établissements et les parents d'élèves, ce qui peut être l'occasion de réinterroger les pratiques de mobilité de ces derniers et de conduire à des évolutions qui peuvent être accompagnées par la collectivité : pedibus... Enfin, il s'agit d'une recommandation, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Pour conclure, les ambitions présentées dans le plan servent les objectifs de développement d'une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement et de la santé, mais plusieurs mesures soulèvent des questions financières, de mise en œuvre, de temporalité et dévaluation :

- Attente de définition des moyens qui seront déployés pour la mise en œuvre des actions au niveau des collectivités
- Travailler les offres de mobilités et les changements de pratiques avant d"imposer des restrictions
- La voirie locale (communes et EPCI) représente presque 80% du linéaire routier en IDF et donc des dépenses associées. La mise en place de stationnement sur voirie payant est -elle la principale mesure prévue par le PDMIF afin de dégager du financement pour l'entretien des voiries ou l'aménagement cyclables ? Des financements supplémentaires de type subventions seront-ils prévus ?
- Stabiliser l'accompagnement financier pour le déploiement des véhicules électriques dans les communes
- Accompagner et fiabiliser les projets avancés des communes ayant des opportunités dans le cadre de la consolidation de- la filière hydrogène Mieux accompagner l'offre de mobilités alternatives en zone périurbaines où les modèles économiques de Paris et de la petite couronne ne seront pas aussi rentables
- Mieux évaluer l'impact des actions de communication ayant pour but de faire évoluer la mobilité dos franciliens
- Evaluer les dispositifs mis en place sur les modes de déplacements et les temps de parcours

#842 Avis de IDF Mobilités :

Des réponses à ces différents points ont été apportées dans les paragraphes précédents.

3.1.1.23. Commune de Chevry en Sereine

Remarques :

Regret du peu d'intérêt que porte le projet de plan des mobilités en Ile-de-France pour une commune rurale comme Chevry-en-Sereine

#843 Avis de IDF Mobilités :

La stratégie d'action du Plan des mobilités est déclinée en fonction des contextes territoriaux (section 4.2). Pour les communes rurales, le Plan des mobilités en Île-de-France identifie comme principaux leviers d'action d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent (modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande).

Inquiétude sur la perte de service de proximité

#844 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à déterminer les actions relatives au maintien des services de proximité et à la revitalisation des centres-bourgs, toutefois il prend bien en compte les enjeux de mobilité des territoires ruraux.

S'il n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport, le Plan des mobilités souligne la nécessité de développer des solutions adaptées aux territoires ruraux, en particulier des services de transport à la demande qui peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié (mesure 1.5.1), ce qui est déjà le cas pour la commune de Chevry-en-Sereine.

Reste dubitatif quant au développement de pistes cyclables sur le territoire

#845 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités vise à conforter le développement d'aménagements cyclables dans l'ensemble de la région. Les schémas cyclables portés par la Région, les Départements et les EPCI permettront le déploiement coordonné de telles infrastructures, en les adaptant aux contextes territoriaux (le Plan cible l'aménagement des centres-bourgs par exemple).

Regret qu'aucun engagement de résultat ne soit retranscrit dans le projet du plan des mobilités en Ile-de-France

#846 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités fixe des objectifs d'évolution des parts des différents modes de transport dans les déplacements des Franciliens pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (chapitre 3. Objectifs de la partie "Stratégie d'action"). Il définit ensuite une stratégie (chapitre 4) et précise les moyens d'action existants pour y parvenir (chapitre 5, notamment dans sa section Financement). Toutes les actions du Plan sont également associées à des objectifs chiffrés, toutefois leur atteinte dépendra de l'implication de l'ensemble des acteurs concernés par les mesures du Plan.

Interrogation sur le montant de la participation financière qui serait demandé à une commune rurale du Sud de la Seine-et-Mame

#847 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités vise à encadrer les politiques de mobilité à l'échelle locale, toutefois il ne crée pas d'obligation de dépenses. Chaque commune continue à s'engager à la hauteur de ses moyens et de ses ambitions.

3.1.1.24. Commune de Mery sur Marne

La commune formule le vœu d'une amélioration de la desserte des transports en commun sur la commune de Méry-sur--Marne en dehors des périodes scolaires.

#848 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.1.1.25. Commune de Buthiers

Remarques :

Amélioration de la liaison des lignes desservant les lycées entre La Chapelle-la-Reine et Fontainebleau, en coordination avec le département pour la liaison Buthiers et La Chapelle-la-Reine.

#849 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Amélioration des services dans les zones rurales et périphériques : le Conseil Municipal insiste sur le besoin de développer des solutions de transport adaptées au* zones périphériques et rurales de la commune, souvent mal desservies par les transports en commun. Il est proposé de mettre en place des services de transport à la demande (TAD} ou de renforcer le maillage intercommunal.

#850 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport À la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

Solliciter une meilleure concertation avec la Région Ile-de-France pour la mise en œuvre des actions spécifiques sur le territoire communal, afin d'assurer que les projets du plan des mobilités répondent de manière adéquate aux besoins des habitants et entreprises de Buthiers.

#851 Avis de IDF Mobilités :

La mise en œuvre des actions du Plan des mobilités relève de l'ensemble des acteurs de la mobilité. Un dispositif global de suivi du Plan des mobilités est prévu (partie Stratégie - Pilotage).

3.1.1.26. Commune de Quincy Voisins

La commune formule le souhait que le financement suive pour les multiples actions inscrites au PDMIF.

#852 Avis de IDF Mobilités :

Les mécanismes de financement des différents volets du Plan des mobilités sont abordés dans le chapitre "Mise en œuvre" section "Financement du Plan des mobilités". Il s'agit pour la plupart de mécanismes existants, qui confèrent au Plan son opérationnalité.

3.1.1.27. Commune d'Esmans

La commune souligne l'importance de renforcer les dessertes de transport en commun dans les zones rurales.

#853 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.1.1.28. Commune de Montereau sur le Jard

Deux réserves :

Prolongement de la ligne 51 jusqu'à la ZAC du tertre de Montereau de manière à répondre aux besoins des usagers pour se rendre sur le site de leur lieu de travail.

#854 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Adapter l'offre de transport aux petites communes qui ne bénéficient pas toujours de moyens appropriés à leurs besoins de mobilité.

#855 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.1.2. Communes de Seine et Marne ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations :

3.1.2.1. Commune de Férolles Attilly

La commune donne un avis réservé avec les remarques suivantes :

Le projet est louable sur le papier mais manque d'objectifs concrets.

#856 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités est un document d'échelle régionale et définit donc des objectifs de mobilité et des objectifs chiffrés pour la mise en œuvre des actions à cette échelle. Il n'a pas vocation à fixer des objectifs ni des actions à l'échelle de chaque territoire. La définition d'un grand nombre d'actions du Plan relève des collectivités locales (communes, EPCI) et doit donc se décliner à l'échelle locale, en prenant en compte des enjeux et spécificités de chaque territoire.

Le projet semble trop ambitieux et ne semble pas réalisable dans les délais exposés et qu'il aurait mieux valu se concentrer sur 2 ou 3 sujets.

#857 Avis de IDF Mobilités :

Les sujets abordés dans le Plan des mobilités sont ceux définis par l'article L.1214-2 du Code des transports dont le contenu est rappelé dans le chapitre 1 "Préambule" de la partie "Stratégie d'action" (section 1.1 Cadre réglementaire).

Ils s'inquiètent du budget qui sera alloué à cette ambition.

#858 Avis de IDF Mobilités :

Les mécanismes de financement des différents volets du Plan des mobilités sont abordés dans le chapitre "Mise en œuvre" section "Financement du Plan des mobilités". Il s'agit pour la plupart de mécanismes existants, qui confèrent au Plan son opérationnalité.

La ruralité n'est pas suffisamment prise en compte dans les objectifs, notamment concernant le développement des transports en commun et les problèmes de stationnements aux abords des stations.

#859 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités est un document d'échelle régionale, mais sa stratégie d'action est bien déclinée en fonction des contextes territoriaux (section 4.2). Pour les communes rurales, le Plan des mobilités en Île-de-France identifie comme principaux leviers d'action d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent (modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande).

Il n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine en transports en commun à l'échelle de chaque territoire. En outre, la mise en œuvre de nombreuses actions relève des collectivités locales (communes, EPCI) et doit donc se décliner à l'échelle locale, en prenant en compte des enjeux et spécificités de chaque territoire.

Les enjeux de desserte par les transports en commun sont traités dans l'axe 1. La question du stationnement aux abords des gares est traitée dans la mesure 6.1.5 (Parkings relais) et dans la mesure 9.2.1 relative aux politiques de stationnement sur voirie.

3.1.2.2. Commune de Saint Mars Vieux Maisons

La commune de Saint-Mars-Vieux-Maisons n'approuve pas les 3 documents du plan des mobilités d'Ile de France au motif que :

Ce projet n'est pas adapté à notre secteur rural et géographique.

#860 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités est un document d'échelle régionale, mais sa stratégie d'action est bien déclinée en fonction des contextes territoriaux (section 4.2). Pour les communes rurales, le Plan des mobilités en Île-de-France identifie comme principaux leviers d'action d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent (modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande).

Il n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine en transports en commun à l'échelle de chaque territoire. En outre, la mise en œuvre de nombreuses actions relève des collectivités locales (communes, EPCI) et doit donc se décliner à l'échelle locale, en prenant en compte des enjeux et spécificités de chaque territoire.

3.1.2.3. Commune d'Isles les Villenoy

La commune d'Isles lès Villenoy émet un avis défavorable au projet de plan des mobilités en Ile de France sans mentionner de réserves ou d'observations particulières.

#861 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

3.1.2.4. Commune d'Hondevilliers

La commune d'Hondevilliers refuse le projet de de plan des mobilités en Ile de France sans mentionner de réserves ou d'observations particulières.

#862 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

3.1.2.5. Commune de Signy Signets

La commune de Signy Signets a voté contre le projet de plan des mobilités en Ile de France sans faire état de réserves ou de recommandations particulières.

#863 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

3.1.2.6. Commune de Rumont

La commune de Rumont émet un avis défavorable au projet de plan des mobilités en Ile de France sans mentionner de réserves ou d'observations particulières

3.2. Avis des communes des Yvelines

3.2.1. Communes des Yvelines ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations :

3.2.1.1. Commune de Buchelay

La commune de Buchelay émet la réserve suivante :

L'obligation de rendre le stationnement payant dans les zones de gares ne pourra être effective qu'à la condition, pour la commune de Buchelay, d'étoffer considérablement l'offre de transport urbain tant dans la zone gare qui la concerne que sur l'ensemble du territoire communal.

Cette augmentation du transport urbain devra être mis en place conjointement avec la Municipalité de Buchelay au travers d'indispensables réunions préliminaires.

#864 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs. Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation. Par ailleurs, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.2.1.2. Commune de Saint-Cyr l'Ecole

La commune de Saint Cyr l'Ecole souhaite la prise en compte des remarques et réserves suivantes :

Si la Ville de Saint Cyr-l 'Ecole ne peut [lier J'investissement de la région IDF dans le domaine de la sûreté dans les transports, avec notamment la création d'une brigade régionale de sécurité, elle considère que ces missions relèvent de la responsabilité de l'Etat et des acteurs directs des transports, qui doivent chacun en ce qui les concerne s'en saisir. La Ville déplore le désengagement de l'Etat et estime qu'il n'appartient pas aux communes de le compenser par le déploiement, à bord des véhicules de transport en commun, de polices municipales qui ont déjà fort à faire dans leurs missions du quotidien, dans un contexte où L'Etat entend réduire leurs dépenses de fonctionnement.

#865 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités rappelle la possibilité accordée par la loi « Savary » du 22 mars 2016 aux policiers municipaux et intercommunaux d'intervenir et de constater les infractions relatives à la police des transports (mesure 1.7.2). Il s'agit d'une possibilité et non d'une obligation pour les collectivités.

La Ville de Saint-Cyr-L'Ecole partage la préoccupation de la région IDF quant à l'impératif de dédier aux piétons des espaces de qualité. Elle rappelle néanmoins qu'il convient de tenir compte de la réalité de l'espace disponible de façade à façade, en lien avec les autres usages de l'espace public. À cet effet, la Ville rappelle que la norme actuelle du CEREMA préconise une largeur de trottoir de 1,40 mètre libre de tout obstacle afin de garantir le passage des PMR, qu'elle s'efforce de respecter dans ses nouveaux aménagements. Toute surlargeur, bien que souhaitable, ne pourra être offerte qu'au regard des réalités locales, étudiées au cas par cas lors des réaménagements.

#866 Avis de IDF Mobilités :

Les normes du Cerema rappelées dans le Plan des mobilités sont des recommandations. Si la norme est bien d'1,40 mètre, élargir les trottoirs à 1,80 mètre partout où cela est possible permet d'offrir un cheminement confortable aux piétons.

La Ville de Saint-Cyr-L'Ecole considère qu'il doit être tenu compte des spécificités locales dans la définition de la politique de stationnement autour des gares, Le système payant ne peut être la réponse à tout, il convient également de considérer le déploiement de stationnement gratuit à durée réglementée (« zone bleue ») qui permet également une rotation des véhicules.

#867 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

La Ville de Saint-Cyr-l'Ecole rappelle que, les communes ne disposent pas de compétence directe en matière de transports. Il apparaît donc difficile d'anticiper sur les besoins d'IDFM en termes de lieux de remisage, en tenant compte de la cohérence du réseau, ii conviendrait que l'autorité organisatrice fasse connaître ses besoins lors des procédures de révision des PLU et PLUi (par exemple en sollicitant la création d'emplacements réservés), et soit en capacité de procéder aux acquisitions foncières rendues nécessaires par ces projets, afin d'assurer leur concrétisation.

#868 Avis de IDF Mobilités :

En cas de besoin identifié pour la création ou l'extension d'un centre opérationnel bus, Île-de-France Mobilités alerte effectivement les collectivités dans le cadre des procédures de révision des PLU(i), auxquelles elle est associée.

La Ville de Saint-Cyr-l'Ecole souhaite que soit mis l'accent sur la responsabilisation de l'ensemble des acteurs de La chaîne de production ferroviaire : opérateurs, gestionnaires d'infrastructures, autorité organisatrice, afin de garantir le bon accomplissement des missions au service des usagers, y compris lors des phases de travaux, où de trop nombreuses restitutions tardives et fermetures anticipées des lignes sont à déplorer.

#869 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.2.1 vise effectivement à limiter les perturbations liées aux travaux, à améliorer l'information et à proposer une offre de substitution fiable et efficace.

Le PDMIF se doit de garantir la bonne mise en œuvre du Schéma directeur d'accessibilité programmée (Sd'Ap) afin de permettre un bon accès aux gares à feu semble Lies usagers, et notamment aux personnes à mobilité réduite, À cet effet, la Ville de Saint Cyr L'Ecole reformule son souhait que la gare de Saint-Cyr, inscrite au Sd'Ap mais non-encore accessible, soit traitée dans la période 2025-2030 à laquelle se réfère le présent Plan.

#870 Avis de IDF Mobilités :

Les études d'avant-projet du pôle de Saint-Cyr sont engagées par la SNCF sous financement CPER pour répondre à l'enjeu capacitaire et de mise en accessibilité. Le calendrier de réalisation sera précisé ultérieurement.

La Ville de Saint-Cyr-L'Ecole salue la réflexion portant sur le déploiement de liaisons express par autocars depuis la Grande couronne en rabattement vers les TC lourds (train, métro historique, Grand Paris Express...), et tient à ce que la ligne 17 du réseau « DSP 38 — Lignes Île-de-France Ouest » ((Plaisir Grignon - Boulogne Pont de Sèvres, via Saint Cyr L'Ecole), soit intégrée à cette stratégie régionale et bénéficie d'un renfort d'offre et d'une identité visuelle (matériel roulant, livrée

extérieure…) de nature à faire connaître et rendre attractive cette liaison qui permettra de rejoindre le GPE en une vingtaine de minutes depuis Saint-Cyr-L' Ecole (Métro 15 à Pont de Sèvres) en empruntant la future voie réservée de l'autoroute A13.

#871 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes de cars Express inscrites au Plan des mobilités à créer ou à renforcer (mesure 1.4.2) est issue du Schéma directeur des Cars Express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, élaboré en concertation avec les territoires concernés.

3.2.1.3. Commune de Chaufour-lès-Bonnières

La commune de Chaufour lès Bonnières présente les deux suggestions suivantes :

Il faut prévoir plus de bus scolaire et diversifier les destinations, notamment pour les lycées selon les spécialités étudiées.

#872 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Le dispositif de Transport à la Demande (TAD) est une bonne initiative mais de nombreuses personnes n'arrivent pas à obtenir de créneau car ce service est surchargé. Il faudrait renforcer les disponibilités de créneaux et les axer selon les correspondantes des trains.

#873 Avis de IDF Mobilités :

Le développement et l'amélioration de la qualité de service des réseaux de Transport À la Demande (TàD) sont des enjeux traités dans l'action 1.5 du Plan des mobilités.

3.2.1.4. Commune du Mesnil-Saint-Denis

La commune du Mesnil Saint Denis fait part des remarques et suggestions suivantes :

Loger les travailleurs près de leur travail :

Réduire le besoin de transport en permettant aux travailleurs de se loger près de leur lieu de travail n'est pas abordé. Traverser l'Ile-de-France pour aller au travail est encore le quotidien de beaucoup trop de travailleurs.

#874 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans le SDRIF-E, document de référence pour l'aménagement de la région, qui porte un développement fondé sur le polycentrisme.

Le coût des heures perdues dans les embouteillages et les retards des transports en commun gagnerait à être étudié dans un plan de mobilité.

#875 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités en Île-de-France est avant tout un plan d'action construit pour atteindre des objectifs. L'évaluation du PDUIF réalisée en amont de l'élaboration du Plan des mobilités a présenté des éléments concernant la congestion et la régularité des transports en commun au cours de la décennie 2010.

Le transport urbain par câble pour désengorger la voirie et utiliser la 4ème dimension aérienne n'est pas suffisamment étudié et ne fait pas l'objet d'un plan de déploiement :

Cette solution française largement présente dans de nombreuses métropoles mondiales ne fait l'objet en Ile de France que d'une expérimentation à Créteil.

Cette solution est adaptée au désenclavement qualitatif des quartiers sensibles parfois enclavés par la coupure formée par les infrastructures. (Autre exemple, le déploiement dans les favélas du Brésil livrées aux gangs a permis à l'Etat brésilien de reprendre le contrôle de ces quartiers).

Après l'aire des Tramway, l'aire des Transports Urbains par Câble aura eu toute sa place au sein d'une politique de décarbonation des transports al répondrait à la pénurie de conducteurs de bus.

#876 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de câble 1 doit être mis en service fin 2025 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges. Une étude stratégique sur une série de projets de télécabines réalisée en 2018 a conclu que les autres projets franciliens n'avaient pas à ce jour d'opportunité socioéconomique évidente en tenant compte des prévisions de fréquentation, des contraintes technologiques du mode connues actuellement et des coûts estimés. Le domaine de pertinence du transport par câble en milieu urbain reste restreint :

- Risque d'une faible acceptation par les riverains du survol ou du passage à proximité immédiate de bâti, en particulier de logements
- Difficulté d'insertion du transport par câble en milieu urbain du fait de la volumétrie des stations et pylônes, et conduisant souvent à un coût supérieur à un bus en site propre
- Vitesse commerciale du câble aérien peu différente du bus (sauf dans des secteurs très congestionnés, ou sur lesquels des itinéraires routiers n'existent pas).

Le transport par câble est donc surtout adapté au franchissement ponctuel d'obstacles importants avec de forts dénivelés, à l'instar du câble C1, permettant des gains de temps élevés par rapport à des solutions de surface ou sur des secteurs ne disposant pas d'infrastructures routières adaptées. Île-de-France Mobilités se concentre donc aujourd'hui sur la réussite du Câble 1 qui doit permettre de lever certaines craintes par rapport à ce nouveau mode et de démontrer sa bonne intégration dans le territoire, avant d'envisager l'éventualité d'autres projets en Île-de-France.

Le développement du fret et la décarbonisation :

Le développement du fret est une bonne intention, les mesures proposées pour le mettre en place ne sont pas clairement définies dans le document. De même, en ce qui concerne la décarbonation des transports de marchandises, il n'y a pas de détails sur les moyens qui seront mis en œuvre à ce stade.

#877 Avis de IDF Mobilités :

S'il s'agit bien du fret ferroviaire qui est évoqué dans cette remarque, alors il convient de rappeler que la majorité des mesures permettant le développement de ce mode dépend du niveau national. Le développement de terminaux combinés à l'échelle régionale inscrit au Plan des mobilités en Île-de-France constitue une avancée importante en termes d'infrastructures dédiées à ce mode. De façon générale, l'action 10.2 propose une série de mesures pour préserver la possibilité de le développer.

Par ailleurs, l'action 10.4 est dédiée aux mesures concourant à l'accélération de la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises : développement des réseaux d'avitaillement, aides à l'achat, accompagnement du développement de la cyclologistique.

S'agissant des remarques de la Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse citées par cette commune, se reporter au paragraphe **2.5.3** développé ci-avant.

3.2.1.5. Commune de Bois d'Arcy

La commune de Bois d'Arcy souhaite la prise en compte des remarques et réserves suivantes :

Elle insiste sur la responsabilisation de tous les acteurs de la chaire de production : opérateurs, gestionnaires d'infrastructure, autorité organisatrice, afin de garantir un service de qualité pour les

usagers Cela est d'autant plus crucial lors des phases travaux, où les retards de remise en service et les fermetures anticipées de lignes sont encore trop fréquents.

#878 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité de service sur le réseau de Train / RER est un objectif prioritaire du Plan des mobilités en Île-de-France, traduit dans l'action 1.1.

Une attention particulière sera portée aux périodes de travaux afin d'en limiter l'impact sur les voyageurs au quotidien (mesure 1.2.1 du Plan).

Le PDMIF souligne l'importance d'anticiper les emplacements des futurs Centres Opérationnels Bus (C0B) et écostations bus (ESB) dès la conception des documents d'urbanisme, en insistant sur le rôle moteur des communes et groupements de communes qui devraient en prendre l'initiative.

#879 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.3.7 présente une liste de secteurs en tension en matière de centres opérationnels bus, où la libération de foncier par les collectivités pour construire de nouveaux COB est prioritaire. Lorsqu'un besoin est identifié dans un secteur, Île-de-France Mobilités en informe les collectivités concernées, notamment dans le cadre des procédures de révision des PLU(i). Il est alors attendu de leur part qu'elles soient facilitatrices dans le repérage du foncier et dans sa mobilisation pour construire de nouveaux COB, en particulier à travers les documents d'urbanisme locaux.

La commune de Bois d'Arcy rappelle que les communes ne disposent pas de compétence directe en matière de transports, ce qui rend difficile l'anticipation des besoins d'IDFM en termes de lieux de remisage, tout en maintenant la cohérence du réseau. Il serait souhaitable que l'autorité organisatrice communique ses besoins lors des procédures d'évolution du PLU, et dispose des moyens nécessaires pour réaliser les acquisitions foncières indispensables à la concrétisation de ces projets.

#880 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.3.7 présente une liste de secteurs en tension en matière de centres opérationnels bus, où la libération de foncier par les collectivités pour construire de nouveaux COB est prioritaire. Lorsqu'un besoin est identifié dans un secteur, Île-de-France Mobilités en informe les collectivités concernées, notamment dans le cadre des procédures de révision des PLU(i). Il est alors attendu de leur part qu'elles soient facilitatrices dans le repérage du foncier et dans sa mobilisation pour construire de nouveaux COB, en particulier à travers les documents d'urbanisme locaux.

En lien avec cette mesure et dans le cadre de la mise en service du Grand Paris Express la commune de Bois d'Arcy insiste sur la pertinence d'une réflexion globale sur la création de points d'arrêts de bus dont certains passeraient par Bois d'Arcy pour desservir Saint-Cloud, point de départ de la future ligne 15. Une telle approche permettrait d'améliorer le maillage du territoire et d'ajuster l'offre de bus aux besoins locaux Une telle mesure pourrait désencombrer les autres modes de transports et notamment l'usage de la voiture, et ainsi s'intégrer pleinement dans les objectifs environnementaux et de mobilité à l'échelle régionale.

#881 Avis de IDF Mobilités :

Comme cela est rappelé dans la mesure 1.1.1, la mise en service du Grand Paris Express sera accompagnée systématiquement de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles et répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements. Toutefois, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Bien que la responsabilité de cette mesure incombe à IDFM dans le cadre des DSP qu'elle conclue avec les opérateurs des réseaux de bus, il est essentiel qu'IDFM prenne l'initiative d'améliorer la communication et de partager les données issues des analyses et des contrôles effectués Ce partage devrait être systématique et transparent, afin que les résultats soient effectivement communiqués aux communes, facilitant ainsi un suivi optimal de la qualité ou service.

#882 Avis de IDF Mobilités :

Dans le cadre des contrats de DSP, la rémunération des opérateurs varie en fonction du respect d'indicateurs de qualité de service. Ces indicateurs sont communiqués aux collectivités locales dans le cadre des comités de suivi des DSP.

Sur le volet de la sûreté la commune plébiscite les objectifs inscrits dans le PDMIF avec notamment la création de 1000 postes d'agents de sécurité, l'accroissement de la vidéoprotection et la création d'une brigade régionale de sécurité. Cependant le PDMIF tend à taire peser sur les communes, et notamment les policiers municipaux une responsabilité de sécurisation initialement confiée à la police des transports

La commune rappelle que les polices municipales ont déjà fort à faire dans leurs missions du quotidien, et ne doivent pas être la réponse à l'objectif de l'Etat de réduire ses dépenses de fonctionnement La commune insiste donc pour que la sécurité des transports, mission relevant de la responsabilité de l'Etat et des acteurs directs du transports, doive être assuré par ces acteurs.

#883 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités rappelle la possibilité accordée par la loi « Savary » du 22 mars 2016 aux policiers municipaux et intercommunaux d'intervenir et de constater les infractions relatives à la police des transports (mesure 1.7.2). Il s'agit d'une possibilité et non d'une obligation pour les collectivités.

Le PDMIF prévoit à l'échelle de chaque commune, un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes sur voirie Pour Bois d'Arcy, ce ratio est fixé à 1 place vélo pour 3 places voiture sur voirie. Ces places devront être équipées d'un système d'accroche vélo.

Cette mesure et le ratio imposé, semblent toutefois excessivement contraignantes et rigides. Il serait préférable de laisser la main aux communes en mesure d'identifier précisément leur besoin et ainsi de répondre au mieux à l'offre.

#884 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

3.2.1.6. Commune de Chevreuse

La commune de Chevreuse émet les 3 remarques suivantes :

S'agissant de l'objectif dit « Zéro Carbone », la Commune regrette que le TAD desservant son territoire soit dorénavant assuré par dies véhicules thermiques et non électriques comme précédemment, et remarque que cette nouvelle flotte dédiée au service de transport à la demande est contraire à l'objectif « Zéro Carbone » et constitue une régression quant à la décarbonation du parc des véhicules franciliens et au développement des modes de déplacement vertueux.

#885 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 11.4.2 vise bien l'achèvement de la transition énergétique du parc de bus et cars publics, avec pour objectif 100 % de véhicules propres à horizon 2030 (électrique, biométhane ou hybride). Cet objectif concerne également les services de transport à la demande, pour lesquels le renouvellement de véhicules interviendra à partir de 2026.

S’agissant de l'objectif tendant à développer les alternatives à la voiture Individuelle, la commune rappelle la nécessité de préserver et surtout de développer les lignes de bus régulières sur son territoire afin de garantir aux habitants une possible alternative à l'utilisation de la voiture individuelle et ce, tout au long de la journée et de l'année. De même, la commune rappelle la nécessité de renforcer la TAD qui est un outil adapté pour répondre aux difficultés de déplacements en secteur rural, en permettant on particulier la desserte des hameaux éloignés des lignes régulières de transport. Enfin, la commune rappelle que la CCHVC participe activement et souhaite poursuivre sa participation en matière de mobilité dès lors que celles-ci -ci apportent un service eux habitants. Ainsi, la CCHVC accueille, actuellement sur son territoire une expérimentation tendant au développement du covoiturage et espère qu'à l‘issue de cette phase expérimentale, cette solution alternative pourra être développée dès lors qu'elle a prouvé un intérêt pour la population.

#886 Avis de IDF Mobilités :

L’offre bus fait l’objet d’adaptations en continu, pour tenir compte de l’évolution des besoins à l’échelle des territoires. Le Plan des mobilités, d’échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l’objet d’échanges à l’échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport, qu’il s’agisse des lignes régulières (mesure 1.3.2) ou des services de transport à la demande qui sont déployés de façon complémentaire (mesure 1.5.1).

L'expérimentation engagée par la CCHVC en matière de covoiturage va dans le sens des principes d’action exposés dans l’action 5.1 du Plan des mobilités.

Enfin, s'agissant de l'objectif du développer et promouvoir l'intermodalité. La commune souhaite insister sur la nécessité que la CCHVC soit accompagnée de façon active el pérenne pour le développement des liaisons douces et plus particulièrement des pistes cyclables. En effet, la réalisation de pistes cyclables et leur développement répondent aux objectifs définis dans ce projet de plan des mobilités : développer les alternatives à la voiture individuelle, améliorer te partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements en veillant notamment à la sécurité des usagers, Inciter les pratiques de mobilité durables dans les déplacements du quotidien, faciliter et améliorer l’intermodalité.

#887 Avis de IDF Mobilités :

Les actions des collectivités locales en faveur des mobilités actives font bien l'objet de différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...) rappelés dans les fiches actions correspondantes (notamment action 4.1) et dans le chapitre “Mise en œuvre” du Plan des mobilités.

3.2.1.7. Commune de Boissy sans Avoir

La commune émet les réserves et demandes suivantes :

Baisser les déplacements motorisés en massifiant et en facilitant le recours aux transports publics.

#888 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif présenté ci-dessus fait partie de la stratégie en cours de définition à l’échelle locale par la communauté de communes Cœur d’Yvelines, dont fait partie la commune de Boissy-sans-Avoir. Il est tout à fait cohérent avec les objectifs du Plan des mobilités.

Augmenter l'offre de transports en commun sur la commune de Boissy sans Avoir.

#889 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif présenté ci-dessus fait partie de la stratégie en cours de définition à l’échelle locale par la communauté de communes Cœur d’Yvelines. L’offre de transports collectifs fait l’objet d’adaptations

régulières, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Ces adaptations qui font l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

Augmenter de manière significative les déplacements en vélo en favorisant les itinéraires de rabattement vers les arrêts des lignes Express, vers les gares du territoire, et la création de maillages locaux de liaisons douces.

#890 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif et les leviers d'action identifiés par la communauté de communes Cœur d'Yvelines sont tout à fait cohérent avec les objectifs du Plan des mobilités et les mesures listées dans l'action 4.1.

Encourager le covoiturage en promouvant les dispositifs existants pour réduire l'autosolisme.

#891 Avis de IDF Mobilités :

L'objectif et le levier d'action identifiés par la communauté de communes Cœur d'Yvelines sont tout à fait cohérent avec les objectifs du Plan des mobilités et les mesures listées dans l'action 5.1.

Améliorer la communication autour de l'offre existante en diffusant les informations autour de l'offre de transport en commun existante et sur les autres alternatives à l'autosolisme.

#892 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu identifié par la communauté de communes Cœur d'Yvelines est tout à fait cohérent avec les actions 1.6 (information voyageurs dans les transports collectifs), 6.3 (développement de l'information multimodale) et 14.1 (sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable) du Plan des mobilités.

Obtenir des précisions sur l'intermodalité envisagée sur site multimodal logistique de Méré-Montfort-Galluis cité dans ce projet et cartographié.

#893 Avis de IDF Mobilités :

La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer (mesure 10.1.3) est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

Maintenir à minima les offres (dessertes et fréquences) de transport en commun actuel.

#894 Avis de IDF Mobilités :

L'offre de transports collectifs fait l'objet d'adaptations en continu, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport, qu'il s'agisse des lignes régulières (mesure 1.3.2) ou des services de transport à la demande qui sont déployés de façon complémentaire (mesure 1.5.1).

Associer l'EPCI systématiquement en tant que partenaire d'IDFM.

#895 Avis de IDF Mobilités :

Les EPCI sont associés systématiquement aux échanges relatifs à la desserte fine des territoires qui se tiennent entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

Renforcer l'intermodalité et la multimodalité en créant et en multipliant les gares en pôles d'échanges multimodal (connexion des différents modes de transport voiture, bus, train, vélo, covoiturage}.

#896 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 6.1 du Plan des mobilités.

Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs en modifiant les lignes express existantes et en créant des lignes de cars express.

#897 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 1.4 du Plan des mobilités.

Considérant que la position de Cœur d'Yvelines qui est un territoire multipolaire, qui également celle de la commune de Boissy Sans Avoir, est de privilégier un maillage de l'offre et de cohérence territoriale et non un rabattement vers un seul point centralisant tout type de déplacement.

#898 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2). Le maillage des territoires par des services de transport adaptés (services de transport à la demande notamment) fait partie des leviers d'action mis en avant par le Plan.

Considérant que la position de Cœur d'Yvelines, qui est également celle de la commune de Boissy-sans-Avoir, est de maintenir à minima l'offre actuelle sur ses 2 lignes express existantes, et en aucun cas de réduire les dessertes, mais au contraire de les augmenter compte tenu notamment de l'accroissement sensible de sa population.

#899 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes Express inscrites au Plan des mobilités (mesure 1.4.2) est issue du Schéma directeur des Cars Express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, élaboré en concertation avec les territoires concernés. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.2.1.8. Commune de Follainville-Dennemont

La commune fait part de sa seule réserve suivante :

Densification du réseau urbain de bus dans les communes rurales et moyennes.

#900 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 1.3. Toutefois, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.2.1.9. Commune de Neauphle-le-Château

La commune émet les réserves suivantes :

Renforcer l'intermodalité et la multimodalité en créant et en multipliant les gares en pôles d'échanges multimodaux (connexion des différents modes de transport voiture, bus, train, vélo, covoiturage)

#901 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 6.1 du Plan des mobilités.

Poursuivre le développement de transports collectif attractifs en modifiant les lignes expresse existantes et en créant des lignes de cars express.

#902 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 1.4 du Plan des mobilités.

La position de la commune de Neauphle-le-Château, est de maintenir à minima l'offre actuelle sur la ligne express existante, et en aucun cas de réduire les dessertes, mais au contraire de les augmenter compte tenu notamment de l'accroissement sensible de sa population.

#903 Avis de IDF Mobilités :

La liste des lignes Express inscrites au Plan des mobilités (mesure 1.4.2) est issue du Schéma directeur des Cars Express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, élaboré en concertation avec les territoires concernés. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.2.1.10. Commune de Villennes sur Seine

La commune de Villennes sur Seine fait part des points de vigilance suivants :

Le premier point de vigilance concerne le refus de la commune du tracé du projet de Ligne Nouvelle Paris- Normandie (LNPN) : le tracé présenté aux élus prévoit la sortie du tunnel Nanterre - Orgeval/Villennes en entrée de ville et à l'entrée du golf. Ce tracé est destructeur de l'environnement, d'un équipement (le golf) irradiant toute la région, apportant des nuisances graves aux habitants de la commune (bruit, génération d'encombrements de la circulation). La CU GPSEO ainsi que la Commune ont voté une motion de rejet de ce projet.

#904 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Outre le sujet LNPN, la Commune émet les appels à vigilance selon les axes du projet :

AXE 1 : Développement du transport collectif

Action 1.3 (Développer les réseaux de surface) :

Anticiper la création de nouvelles lignes reliant le nouveau quartier de Fauveau (610 logements au total dans le futur) au centre-ville et à la gare d'une part, aux équipements (Maison Médicale, complexe sportif) et au centre commercial des 40 sous d'autre part. Mettre en service des bus de plus petite taille dénommés « Midibus » pour les dessertes du centre-ville et de la gare ainsi que le trajet de la ligne 43

#905 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

AXE 4 : Conforter la dynamique de l'usage du vélo

Action 4.1 (Développer les infrastructures cyclables) :

Il est prévu au PDMIF une continuité des pistes vélo au plan intercommunal.

Viabiliser le chemin de Fauveau afin de donner un accès sécurisé à vélo et à pied aux collégiens de Villennes Sur Seine scolarisés à Poissy, par une piste cyclable via la zone de la Coudraie, malgré les obstacles politiques et financiers.

#906 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des infrastructures cyclables, de façon coordonnée grâce au déploiement de plans vélo à différentes échelles (Région, Département, EPCI et communes), constitue un objectif du Plan des mobilités en Île-de-France (action 4.1). Toutefois ce dernier n'a pas vocation à définir l'intégralité du réseau cyclable francilien, dont la construction doit faire l'objet d'échanges à une échelle plus locale.

Action 4.2 (Accroitre et sécuriser l'offre de stationnement vélo) :

Il apparait que l'offre de stationnement vélo aux environs de la gare, conforme au cahier des charges IDFM, est saturée.

Augmenter l'offre de stationnement vélo sécurisé en différents points de la commune, requérant des investissements que la commune ne peut supporter seule. De plus, il sera nécessaire d'augmenter la capacité de stockage des vélos dans les transports en commun ferroviaires (train du Transilien) en vue d'une incitation plus forte à l'usage du mix mobilité vélo et transport en commun.

#907 Avis de IDF Mobilités :

L'emport des vélos est possible sur certaines lignes en heures creuses et le week-end. Pour le confort de l'ensemble des voyageurs, le développement de l'intermodalité Train + vélo doit être privilégié (mesures 6.1.4 et 4.2.2). L'enjeu d'augmentation de l'offre de stationnement vélo en gare est traité dans ces mesures.

Concernant le stationnement vélo sécurisé en différents points de la commune, outre les subventions d'Île-de-France Mobilités pour le déploiement à proximité des gares, des aides financières existent pour appuyer les communes dans leur développement, comme des subventions de la Région ou des appels à projet de l'Etat (action 4.2).

AXE 6 : Intermodalité

Action 6.1 (Aménager les pôles d'échange)

La gare EOLE est au cœur de la ville. Selon les prévisions, elle est et sera utilisée à 60% environ par des habitants des communes alentour.

L'accès au parking de la gare en centre-ville se fait par les voies étroites de celui-ci.

Le rabattement peut être effectué de deux façons. Soit un parking relai en limite de commune avec navettes de celui-ci à la gare, soit des services de bus depuis et vers les autres communes (Orgeval et Morainvilliers), assurés avec des bus de taille réduite (« Midibus »).

La solution services de bus est bien préférable, la rupture engendrée par un éventuel parking relai en limite de ville étant rejetée par les usagers. Un système d'information sur l'occupation du parking de la gare de centre-ville, déjà prévu, doit être installé aux entrées de la ville.

#908 Avis de IDF Mobilités :

La mise en service du prolongement du RER E à l'ouest sera accompagnée de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles et répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

AXE 7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

Action 7.2 (Améliorer la Sécurité routière)

Le passage à niveau (PN) de Villennes-sur-Seine ne figure pas dans la liste des passages à niveau du Plan des Mobilités. Cette liste est consultable page 259, sous le thème " Améliorer la sécurisation des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et transports scolaires.

Obtenir la disparition du PN, tout en étant bien conscient du coût élevé des travaux, du fait notamment de la proximité de la Seine et d'éventuelles expropriations.

#909 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 7.2.4 reprend la liste des passages à niveau franciliens inscrits au programme de sécurisation nationale publiée en juillet 2023 sous l'égide de l'Etat.

AXE 8. Mieux partager la voirie urbaine

Action 8.1 (définir des principes de partage de la voirie)

Apaiser la cohabitation des différents modes de transport au centre de la commune en poursuivant les actions de la Mairie permettant de réduire la vitesse (ralentisseurs, balises « J11l » offrant des espaces sécurisés pour les piétons et les vélos).

Souligner que l'application de la réglementation sur les ralentisseurs est parfois inadaptée aux contraintes de terrain de notre ville.

#910 Avis de IDF Mobilités :

Les évolutions de la réglementation ne sont pas du ressort du Plan des mobilités.

Faire évoluer le code de la route pour permettre d'interdire la circulation de transit au travers de la ville aux heures pleines.

#911 Avis de IDF Mobilités :

Les évolutions de la réglementation, qu'elle soit nationale ou qu'elle relève du pouvoir de police de la circulation (arrêtés municipaux en général) ne sont pas du ressort du Plan des mobilités.

Action 8.2 (Résorber la coupure urbaine Fauveau - centre-ville)

Créer un passage aérien (passerelle) pour vélos et piétons de Fauveau au centre-ville

#912 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

AXE 9 : Politique de stationnement

Actions 9.1 et 9.2 (Politiques de stationnement intercommunales et locales)

Réglementer le nombre de places de parking dans l'espace privé à un niveau suffisant pour éviter le report du stationnement sur l'espace public déjà saturé, tout en poursuivant la coopération en matière de transport avec les communes environnantes et au vu de la topographie de la ville (grand dénivelé).

#913 Avis de IDF Mobilités :

Agir sur l'offre et la réglementation du stationnement constitue un levier majeur pour inciter à des changements de comportements, et modifier les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs et des modes actifs. Le Plan des mobilités prône une approche conjointe des politiques de stationnement sur la voirie et dans les espaces privés (normes dans les documents d'urbanisme).

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2) à inscrire dans les PLU(i), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux

besoins de stationnement des résidents). Elles tiennent compte du taux de motorisation réel des ménages et de la desserte en transports en commun. L'objectif poursuivi n'est pas un report du stationnement bien sur la voirie mais d'éviter une incitation à la multi motorisation des ménages lorsque les alternatives existent.

De même, les prescriptions du Plan des mobilités concernant les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU(i) tiennent compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

AXE 10 : Soutenir une logistique performante et durable

Action 10.3 (Distribution en zone urbaine).

Adapter la réglementation et soutenir les investissements éventuels pour permettre à la commune de réguler l'approvisionnement des commerces de centre-ville.

#914 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 10.3 du Plan des mobilités.

3.2.1.11. Commune de Conflans Sainte Honorine

La ville de Conflans Sainte Honorine demande la prise en compte des points suivants :

Article 1 : Rééquilibrage de l'offre sur la branche Cergy du RER A, desservant la gare de Conflans Fin d'Oise en intermodalité avec les lignes J et H, à l'arrivée d'Eole à Poissy.

L'enjeu est l'amélioration de la desserte par le RER A, la branche de Cergy offrant un cadencement insuffisant au regard de sa fréquentation. La mauvaise qualité de desserte est un préjudice majeur pour les territoires desservis par cette branche (d'Achères-Villes à Cergy-le-Haut, en passant par Conflans, Neuville, Cergy-Préfecture et Cergy-St- Christophe), qu'il s'agisse de la qualité de vie des habitants concernés ou de l'attractivité économique des territoires.

En effet, pour une fréquence similaire de 5 trains aujourd'hui pour chacune des branches, le nombre d'usagers est 4 fois plus important à Cergy qu'à Poissy. Cette amélioration est indispensable pour l'attractivité du territoire de Cergy-Pontoise et pour la qualité de vie de ses habitants amenés à voyager quotidiennement à bord du RER A, dans des conditions inacceptables de saturation des rames à ce jour.

La Ville de Conflans-Sainte-Honorine demande l'ajout de ce rééquilibrage d'offre sur la branche Cergy du RER A dans son Plan des Mobilités d'Ile de France 2030. Elle demande également à être associée an suivi des études permettant ce rééquilibrage à terme.

#915 Avis de IDF Mobilités :

En vue d'actualiser le schéma directeur du RER A, Île-de-France Mobilités a commandé des études à SNCF Réseau pour étudier les possibilités techniques permettant ce renfort d'offre. Les conclusions de ces études n'ayant pas encore été rendues, une évolution de l'offre sur cette branche ne peut être inscrite au Plan des mobilités, qui n'a en outre pas vocation à exposer le détail des modifications d'offre ferroviaire envisagées. Les collectivités concernées seront informées dans le cadre des comités de ligne.

Article 2 : Mise en œuvre du prolongement du T13 jusqu'à Cergy-Pontoise pour le taire correspondre au SDRIFe

Le SDRIFe fait apparaitre ce prolongement du TI3 d'Achères jusqu'à Cergy-Pontoise, en passant par Conflans-Sainte-Honorine. Les études seront engagées en 2025.

La Ville de Conflans-Sain te-Honorine demande l'inscription du T13 dans le Plan des mobilités d'Ile-de-France pour harmoniser l'ensemble de ces documents de planification, la reprise des études correspondantes inscrites au CPER au plus tôt et l'inscription des crédits de travaux au prochain CPFR.

#916 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement du T13 d'Achères à Cergy-Pontoise est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Article 3 t Réaménagement du Pôle Gare Conflans -Sainte-Honorine ! Romagné.

Si la gare Conflans/Fin d'Oise est bien identifiée comme un pôle d'intermodalité dans le plan des mobilités d'île de France, ce n'est pour le moment pas le cas de la gare principale de Conflans-Sainte-Honorine desservie par la ligne J ainsi qu'un grand nombre de lignes de bus, et qui dispose d'un parking de rabattement conséquent.

Le quartier autour de la gare Conflans-Romagné a par ailleurs été identifiée dans le cadre du SRBFe comme un pôle à fort potentiel de densité.

Il est à noter également que la gare routière attenante, sur des foncier SNCF, n'est pas aménagée pour être accessible pour tous, générant de fait des ruptures de service pour une partie de la population.

Enfin, le grand nombre d'équipements publics desservis à immédiate proximité nécessiterait un réaménagement conséquent pour faciliter l'utilisation des transports en commun et le développement des mobilités actives,

La Ville de Conflans Sainte Honorine demande l'inscription de la gare de Conflans Sainte Honorine et le quartier Romagné comme pôle d'échange multimodaux et le lancement d'une étude de pôle en lien avec les projets d'aménagement qui pourraient y être développés.

#917 Avis de IDF Mobilités :

La carte des pôles du Plan des mobilités comprend les projets de pôles (avec intervention sur le périmètre intermodal) mis en service depuis 2010 ou en cours d'étude ou de réalisation lors de l'arrêt du Plan par le Conseil Régional en mars 2024.
Les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter Île-de-France Mobilités pour envisager le lancement d'une étude de pôle.

Article 4 : Développement des aménagements cyclables

La ville de Conflans-Sainte-Honorine est traversée par plusieurs aménagements structurants : le Paris-Londres, le réseau VIF, la Seine à vélo. Les investissements de la Région dans les financements nécessaires à la création de ces réseaux est notable.

Toutefois, ces grands aménagements sont insuffisants sans maillage fin des territoires. La ville souhaiterait être mieux accompagnée sur l'élaboration de stratégie locale et le financement des aménagements identifiés dans ce cadre alors même que la gestion des voiries a été transférée à l'échelle communautaire.

Par ailleurs, se pose la question de l'entretien des ouvrages historiques. Dans le cadre de la loi Didier, la passerelle Saint-Nicolas, réalisée par le ministère de l'équipement dans les années 80 au-dessus de ta Seine, et entretenu depuis par VNF, a été récemment remis en gestion d'autorité à la ville.

Cette passerelle, essentielle aux trois itinéraires structurants cités plus haut, mérite une attention particulière et des financements ad-hoc pour permettre à la ville d'en reprendre financièrement l'entretien et la maintenance dans de bonne condition.

#918 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu du maillage du réseau cyclable à l'échelle locale est traité dans l'action 4.1.

Il ne revient pas au Plan des mobilités de définir les modalités de prise en charge de la maintenance et l'entretien des ouvrages d'art relevant de la loi Didier tels que la passerelle citée.

Article 5 : Accroitre et sécuriser l'offre de stationnement vélo

La ville souscrit à la nécessité d'accroitre le nombre de stationnement vélo et engage une réflexion sur ce sujet dans le cadre de l'élaboration d'un plan communal spécifique. Elle approuve aussi la recommandation du plan des mobilités de [a légion de remplace*! 30%des places à proximité des passages piétons par du stationnement vélo.

Cependant, le projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France prévoit une nouvelle prescription consistant à appliquer un ratio du nombre de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile sur voirie par zone géographique. Il est prévu pour la ville de Conflans-Sainte-Honorine 1 place vélo pour 3 places voilure sur voirie, sans distinction des quartiers concernés, y compris dans les quartiers strictement pavillonnaires.

La ville de Conflans-Sainte Honorine émet **un avis défavorable** quant à cette dernière prescription qui ne semble pas cohérente en grande couronne, le stationnement vélo résulte d'un besoin selon les typologies urbaines du territoire plutôt que d'un ratio défini par zones établies en fonction de leur niveau d'accessibilité en transports collectifs. Un tel ratio théorique ne correspond pas à la réalité des usages et besoins. **Nous préférons le principe d'un déploiement d'arceaux lorsque cela est identifié comme nécessaire {desserte équipement, commerces...). Des arceaux de vélos inefficaces pourraient encombrer l'espace public au détriment d'autres usages.**

#919 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Article 6 : Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire

Le projet MÀGEO prévoit l'approfondissement de la rivière de l'Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres actuellement), et à adapter ce chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large, 5,25 de hauteur soit l'empilement de deux couches de conteneurs). La navigation des grands convois composés d'un pousseur et de deux barges sera également possible avec pour certaines sections, des passages en alternat,

Compte tenu rie l'importance de ce projet, sans renier son intérêt positif sur Je plan économique et écologique global par le moindre recours au transport routier, lu ville de Confions-Sainte-Honorine :

- **Rappelle les attentes et les exigences du territoire sur la neutralité hydraulique du projet MAGEO ;**
- **Rappelle les engagements de VNF sur la compensation de l'érosion accélérée des berges dans le Val d'Oise du fait du futur passage des grands rhénans ;**
- **Demande à être considérée comme un des partenaires privilégiés de VNF et à être informée spécifiquement et régulièrement de chaque avancement du projet** ;

#920 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à déterminer les conditions de conception et de mise en œuvre du projet MAGEO (mise au gabarit européen de l'Oise), dont VNF assure la maîtrise d'ouvrage.

Nous tenons à rappeler l'importance de veiller à garantir une continuité de performance du service voyageur pour les lignes impactés par le développement du fret ferroviaire. Le territoire de Conflans-Sainte-Honorine est concerné par le fret de la ligne Serqueux-Gisors en lien avec la ligne transilien J.

Par ailleurs, le développement du Fret sur la Ligne Serqueux-Gisors génère également des nuisances sonores significatives pour les riverains qui habitent le long de cette voie aujourd'hui non protégée. La ville, en partenariat avec BruitParif et la SNCF tente d'objectiver ces nuisances au

regard des différents seuils de tolérance existants et souhaite ensuite que la Région et la SNCF finances les mesures de protection nécessaire pour les riverains.

La ville de Conflans-Sainte Honorine souhaite obtenir des garanties pour limiter les nuisances des confia nais et un engagement de la Région et de la SNCF à financer les mesures de protection des riverains contre le bruit généré par l'augmentation du fret ferroviaire.

#921 Avis de IDF Mobilités :

Les travaux d'électrification de la ligne Serqueux – Gisors pour développer les capacités et ainsi favoriser le transport ferroviaire entre les ports du Havre et de Rouen et l'Île-de-France se sont achevés en 2021. La question des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est traitée dans la mesure 1.1.8, qui s'applique au transport de voyageurs mais aussi au fret ferroviaire. Elle est également traitée de façon plus spécifique pour le fret dans la mesure 10.2.5. Des secteurs prioritaires de bruit ferroviaire ont été identifiés par la Région dans le cadre de son Plan anti-bruit afin de prioriser les opérations. Des secteurs prioritaires de bruit ferroviaire ont été identifiés par la Région dans le cadre de son Plan anti-bruit adopté en septembre 2024, afin de prioriser les opérations. Des études d'identification des points noirs de bruit ferroviaire doivent désormais être réalisées et des mesures de résorption adaptées doivent être mises en place pour chacun de ces secteurs prioritaires. La Région valorise par ailleurs dans le volet mobilités 2023-2027 du CPER une enveloppe destinée à la lutte contre le bruit ferroviaire de 30 millions d'euros.

Article 7 : Faciliter l'entretien des ouvrages à proximité des lignes ferroviaires

La lot Didier a clarifié les responsabilités d'entretien des ouvrages d'art. Dans ce cadre, de nombreux ouvrages réalisés par les compagnies ferroviaires ont été transférés aux collectivités territoriales.

Toutefois, les fonds nécessaires à leur entretien manquent et leur accès est rendu très compliqué dans le cadre de l'exploitation des voies. Cela conduit par exemple à la fermeture de passerelles piétonnes où à appliquer des restrictions de circulation durant des années faute de pouvoir intervenir.

Il est demandé la mise en place, auprès des gestionnaires de réseaux ferrés, des modalités d'intervention simplifiées et gratuites, ainsi que des obligations de délais maximum d'intervention permettant l'entretien des ouvrages surplombant les voies.

#922 Avis de IDF Mobilités :

Il ne revient pas au Plan des mobilités de définir les modalités de prise en charge de la maintenance et l'entretien des ouvrages d'art relevant de la loi Didier.

3.2.1.12. Commune de Saint Forget

La commune de Saint-Forget fait part des trois remarques suivantes :

-S'agissant de l'objectif dit « Zéro Carbone », la commune regrette que le TAD desservant son territoire soit dorénavant assuré par des véhicules thermiques et non décarbonés comme précédemment et remarque que cette nouvelle flotte dédiée au service de transport à la demande est contraire à l'objectif « Zéro Carbone » et constitue une régression quant à la décarbonation du parc des véhicules franciliens et au développement des modes de déplacement vertueux.

#923 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 11.4.2 vise bien l'achèvement de la transition énergétique du parc de bus et cars publics, avec pour objectif 100 % de véhicules propres à horizon 2030 (électrique, biométhane ou hybride). Cet objectif concerne également les services de transport à la demande, pour lesquels le renouvellement de véhicules interviendra à partir de 2026.

S'agissant de l'objectif tendant à développer les alternatives â la voiture Individuelle. Je conseil municipal rappelle la nécessité de préserver et surtout de développer les lignes de bus régulières sur son territoire et plus généralement sur les territoires ruraux afin de garantir aux habitants une possible alternative â l'utilisation de la voiture individuelle et ce, tout au long de la journée et de l'année. De même, le conseil municipal rappelle la nécessité de renforcer le TAD qui est un outil adapté pour répondre aux problématiques des déplacements en secteur rural, en permettant en particulier la desserte des hameaux éloignés des lignes régulières de transport. Enfin, la commune rappelle qu'elle participe activement et souhaite poursuivre sa participation aux expérimentations en matière de mobilité dès lors que celles-ci apportent un service aux habitants.

#924 Avis de IDF Mobilités :

L'offre bus fait l'objet d'adaptations en continu, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport, qu'il s'agisse des lignes régulières (mesure 1.3.2) ou des services de transport à la demande qui sont déployés de façon complémentaire (mesure 1.5.1).

Enfin, s'agissant de l'objectif de développer et promouvoir l'intermodalité, le conseil municipal souhaite Insister sur la nécessité d'un accompagnement financier pérenne pour le développement des liaisons douces et plus particulièrement des pistes cyclables, En effet, la réalisation de pistes cyclables et leur développement répondent aux objectifs définis dans ce projet de plan des mobilités : développer les alternatives à la voiture individuelle, améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements en veillant notamment à la sécurité des usagers, inciter les pratiques de mobilité durables dans les déplacements du quotidien, facilité et améliorer l'intermodalité.

#925 Avis de IDF Mobilités :

Les actions des collectivités locales en faveur des mobilités actives font bien l'objet de différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...) rappelés dans les fiches actions correspondantes (notamment action 4.1) et dans le chapitre "Mise en œuvre" du Plan des mobilités.

3.2.1.13. Commune d'Osmoy

La commune fait état de la préconisation suivante :

Il est demandé, pour la gare d'Orgerus-Béhoust, une meilleure cadence sur les bus environnants, et qu'ils soient mieux à l'heure avec les trains de la ligne N, et ajouter également 1 à 2 bus le matin et le soir, au départ et en direction de la gare d'Orgerus-Béhoust.

#926 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.2.1.14. Commune de Boinville en Mantois

La commune de Boinville en Mantois :

Déplore que la commune soit un territoire à forte exclusion de transports en commun.

#927 Avis de IDF Mobilités :

Pour les communes rurales, le Plan des mobilités en Île-de-France identifie comme principal enjeu d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent,

notamment par la mise en place de services de transport à la demande dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié, ce qui est le cas pour Boinville-en Mantois (action 1.5).

Notre faible densité démographique n'incite pas notre autorité organisatrice de la mobilité locale, compétente sur notre territoire, à la mise en place d'un système de transports réguliers et équitable.

Pourquoi ne pas proposer une ligne régulière permettant d'offrir un service de qualité sur des liaisons et des périodes où la demande est suffisamment forte pour justifier la mise en place d'un tel service ? Pour exemple, des bus réguliers circulent à 2 kms de notre commune.

#928 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.2.2. Communes des Yvelines ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations ou s'étant abstenues :

3.2.2.1. Commune du Tartre-Gaudran

La commune du Tartre Gaudran s'est majoritairement abstenue sur le projet de plan des mobilités en Ile de France sans mentionner de réserves ou d'observations particulières.

3.2.2.2. Commune de Marly-le-Roi

La commune de Marly-le-Roi argumente son avis défavorable sur les deux considérants suivants :

Considérant que le projet de PDMIF recommande de tendre le stationnement payant dans un large périmètre autour de la gare ce qui est en contradiction avec le schéma directeur du Pôle d'Echange Multimodal qui prévoit une zone de stationnement réglementée de type zone bleue dans un rayon de 300 mètres autour de la gare,

#929 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

Considérant que le projet de PDMIF 2050, en identifiant la Route Nationale 186 comme un axe routier magistral, aurait des conséquences néfastes peut la Ville de Marly-le-Roi et pour la qualité de vie des Marlychois, comme l'augmentation du nombre de poids lourds utilisant cet axe et l'aggravation du risque de report de transit sut l'avenue de l'Abreuvoir,

#930 Avis de IDF Mobilités :

Le SDRIF-E a défini le réseau magistral comme étant le réseau composé des routes nationales et des autoroutes. La RN186 étant une route nationale, elle fait partie du réseau magistral.

3.2.2.3. Commune de Notre Dame de la Mer

La commune de Notre Dame de la Mer a émis un avis défavorable sur le projet de plan des mobilités en Ile de France sans mentionner de réserves ou d'observations particulières.

3.2.2.4. Commune de Port Marly

L'avis défavorable de la commune de Port Marly est étayé par le considérant suivant :

Considérant que le projet de Plan des mobilités en Ile de France, en érigeant la RN 186 au rang d'axe routier magistral, aurait des conséquences néfastes pour la Ville du Port Marly et pour la qualité de vie des Marlyportains.

#931 Avis de IDF Mobilités :

Le SDRIF-E a défini le réseau magistral comme étant le réseau composé des routes nationales et des autoroutes. La RN186 étant une route nationale, elle fait partie du réseau magistral.

3.2.2.5. Commune de Saint Arnoult en Yvelines

La commune de Saint Arnoult en Yvelines a émis un avis défavorable sur le projet de plan des mobilités en Ile de France sans mentionner de réserves ou d'observations particulières.

3.3. Avis des communes de l'Essonne

3.3.1. Communes de l'Essonne ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations :

3.3.1.1. Commune de Villejust

La commune de Villejust fait part de la réserve suivante :

Que des adaptations soient prévues notamment pour les communes plus rurales, avec une prise en considération des développements urbains qui nous sont par ailleurs imposés et nécessitent un développement, notamment en fréquence, des transports collectifs.

#932 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la section « Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux » de la partie « Enjeux » du Plan des mobilités.

La mesure 1.3.2 vise explicitement l'adaptation de l'offre bus en fonction du développement urbain et des besoins locaux.

3.3.1.2. Commune du Plessis-Pâté

La commune émet les trois réserves suivantes :

Renforcer la fiabilité de la ligne C du RER

#933 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.1.3 du Plan des mobilités.

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

S'opposer au projet de débranchement nord de la ligne C du RER

#934 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après.

Les études ultérieures permettront d'identifier dans quelle mesure une adaptation intermédiaire de l'offre pourrait être effectuée à l'horizon 2030.

Renforcer et soutenir l'offre de desserte en transport en commun de l'ancienne base aérienne 217.

#935 Avis de IDF Mobilités :

La desserte de la base 217 est inscrite dans les projets routiers listés dans la mesure 7.4.1. L'offre bus évoluera au fur et à mesure de l'aménagement de la base, avec de potentiels aménagements ponctuels en faveur des bus sur les voiries alentours.

Concernant le niveau d'offre et les liaisons à développer, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.3.1.3. Commune de Brétigny-sur-Orge

La commune fait état des réserves suivantes :

L'Indispensable amélioration des conditions de circulation du RER C et le développement de l'intermodalité passent par la réalisation des projet* essentiels et structurants que sont le nœud ferroviaire du Val d'Orge et le pôle gare de Brétigny-sur-Orge.

#936 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les principaux projets nécessaires à la mise en œuvre du schéma seront intégrés dans le Plan des mobilités.

Les engagements pris à l'occasion de l'approbation du Schéma directeur 2035 du RER C lors du conseil d'administration d'IDFM en date du 3 avril 2024 doivent être rappelés et mis en œuvre, à savoir ;

- Prolonger de deux trains par heure entre Brétigny et Saint-Martin d'Etampes en heures de pointe.

#937 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- Maintenir des trains reliant le centre de Paris pour les branches de Dourdan et Saint- Martin d'Etampes.

#938 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- Renforcer la desserte d'heures creuses afin de diminue r le temps de parcours d'accès à Paris pour les branches de Dourdan et Saint-Martin d'Etampes.

#939 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

- Accélérer le renouvellement du matériel roulant sur les branches de Dourdan et de Saint-Martin d'Etampes en utilisant les marchés disponibles.

#940 Avis de IDF Mobilités :

Le renouvellement du matériel roulant est envisagé au-delà de l'horizon 2030 dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma directeur du RER C.

La desserte des terrains de l'ancien CEV doit être renforcée, en particulier s'agissant des modes actifs et des transports en commun, et faire l'objet d'une réflexion spécifique s'agissant de la connexion avec la gare et le centre-ville de Brétigny.

#941 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.3.1.4. Commune de Morsang-sur-Seine

La commune de Morsang sur Seine émet les réserves suivantes :

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs :

Développer et améliorer le réseau structurant ;

- Augmenter la fréquence des trains de la ligne D s'arrêtant à la gare du Plessis Chenet

#942 Avis de IDF Mobilités :

Cette mesure ne figure pas au Schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les collectivités concernées, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023.

- Maintien de temps de parcours attractifs entre l'Agglomération et Paris

#943 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les collectivités concernées, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, vise à améliorer la fiabilité de la ligne.

- Maintien des trains semi-directs Sénart

#944 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, permettra l'amélioration de la performance de la ligne. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens (mesure 1.1.3). Les études pour préciser l'évolution de la desserte du RER D dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du RER D sont en cours.

Développer la performance des TC en site propre et des bus de voirie :

- Desservir de façon systématique les deux arrêts situés à Morsang-Sur-Seine : Compagnie des Eaux et Mairie de Morsang concernant les lignes de bus 302 et 312.

#945 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

- Modifier le Plan : identifier les secteurs prioritaires pour du développement d'offres bus en accompagnement de l'urbanisation prévue par le SDRIF-E (Le Coudray-Montceaux, Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel ; Identifier les liens inter-agglomérations à renforcer.

#946 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Axe 2 : Placer le piéton au cœur des poétiques de mobilité :

Elaboration par tous les EPCI d'un plan pour la mobilité piétonne :

Disposer d'une aide financière pour l'élaboration d'un plan pour la mobilité piétonne et pour sa réalisation, comme pour les plans vélo.

#947 Avis de IDF Mobilités :

Des possibilités de financement existent via certains appels à projets par exemple de l'Ademe. Les Plans locaux de mobilités, dont l'élaboration est accompagnée financièrement pas la Région et Île-de-France Mobilités, sont également l'occasion d'aborder le sujet de la marche au niveau intercommunal.

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

La Commune demande que l'application de ratios de places de stationnement cyclable sur voirie ne soit pas prescriptive, permettant ainsi de mieux tenir compte des contextes locaux pour sa mise en œuvre.

#948 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable (réseau magistral et voirie hors agglomération)

Demander à l'Etat l'engagement sur :

- La voie réservée sur la RN 104 entre Sainte Geneviève des Bois et Evry (lignes 91-04, 91-05 et projets lignes express Sainte-Geneviève des Bois - Evry et Etampes-Evry.

#949 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

- Une voie sur la Francilienne entre Lieusaint et Tigery et une voie réservée aux TC entre Tigery/St-Pierre du Perray et Evry (ligne 50 Express, Tzen 1, ligne 03, ligne 91 01)}

#950 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de l'Etat.

- Une voie réservée sur l'A6 entre Le Coudray-Montceaux et l'intersection avec la RN 104 à Lisses (projets lignes Express Fontainebleau - Evry, Milly — Evry, Ballancourt- Evry)

#951 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de voie réservée sur l'A6 au niveau du Coudray-Montceaux est un projet porté par le concessionnaire autoroutier. Sa réalisation et son horizon de mise en service dépendent du concessionnaire maître d'ouvrage sur ce projet.

Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux :

Supprimer la recommandation de rendre le stationnement payant 500 mètres autour des stations de TC en site propre.

#952 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable :

Soutenir le développement des ports d'Evry et de Corbeil par une réorganisation des flux et une évolution partielle de leur activité vers une logistique fluviale urbaine.

#953 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.1.3 du Plan des mobilités.

Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable :

Réaffirme le souhait d'améliorer l'accès du territoire â la grande vitesse, notamment avec une gare TGV à Lieusaint.

#954 Avis de IDF Mobilités :

La desserte TGV n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

3.3.1.5. Commune de Massy

La commune fait part des réserves et/ou recommandations suivantes :

La création d'une gare au Pileu, sur la ligné V entre Massy-Palaiseau et Versailles- Chantiers, en cours d'étude par la SNCF avec objectif d'une réalisation avant 2030.

#955 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de création d'une gare Massy-Pileu sur la branche Massy-Versailles est inscrit au SDRIF-E. Ce projet, en cours d'étude, pourrait être mis en service à l'horizon 2030. Il sera ajouté à la liste des projets sur le réseau de mass transit du Plan des mobilités.

La prise en compte du Pôle Massy-Palaiseau comme un pôle majeur pour l'ensemble du sud francilien, qui sera encore renforcé à l'arrivée de la ligne 19 du Grand Paris Express ce qui implique :

- La réouverture de la passerelle historique pour la mise en service de la ligne 18 en 2026. En l'absence de ce deuxième lien, les études de flux réalisées mettent en évidence un risque majeur pour le fonctionnement du pôle en situation perturbée pouvant aboutir à la fermeture de l'accès au RER B. selon l'analyse de la RATP, Au-delà de ce risque majeur, la réouverture de ce lien est nécessaire pour assurer un confort d'usage convenable à tous les usagers, notamment aux usagers duT12 en correspondance.

#956 Avis de IDF Mobilités :

Le pôle de Massy-Palaiseau est inscrit au Plan des mobilités comme pôle nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire (dont interconnexions Grand Paris Express), à finaliser d'ici 2030, et identifié à ce titre comme pôle francilien majeur (mesure 6.1.1). Les études se poursuivent sur la gestion des flux à l'échelle du pôle.

- La définition d'un dispositif collectif durable pour la gestion unifiée et la pérennité de l'ensemble des ouvrages de ce pôle majeur.

#957 Avis de IDF Mobilités :

Il convient de se référer aux principes retenus dans le Schéma de référence du pôle, qui sera finalisé au cours du premier trimestre 2025

Le projet de TCSP Massy-Les Champarts-RN20 permettant de connecter le pôle multimodal de Massy-Palaiseau à |a RN20 — et indirectement à toutes les communes situées le long de cet axe structurant - ainsi qu'à Orly et l'ensemble des zones d'activité situées notamment à Wissous et Chilly-Mazarin.

#958 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Il convient par ailleurs de rappeler les réserves émises par la ville de Massy sur le projet de la Gare de Rungis. Il est important d'assurer que ce projet ne dégradera pas |a desserte TGV de la Gare Massy TGV. Il est également indispensable de détailler les conditions dans lesquelles sera assuré la connexion entre l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy par la ligne 18, la gare de Massy étant, de facto, la gare TGV d'Orly pour de nombreuses années.

#959 Avis de IDF Mobilités :

La création d'une gare TGV ou l'évolution de la desserte TGV ne sont pas du ressort du Plan des mobilités.

Concernant le lien entre l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy, il sera effectivement assuré par la ligne 18 à sa mise en service.

Pour finir |e PDMIF identifiant |a commune de Massy comme une commune centralité de |a 2ème couronne, recommande la généralisation du stationnement payant â moins de 500 m d'une gare de transports collectifs. La commune de Massy ne souhaite pas développer le stationnement payant en particulier dans les quartiers denses et sans stationnement en sous- sol, notamment le quartier de Massy Opéra, et souhaite privilégier la mise en place d'une zone de stationnement réglementée à durée limitée de manière à limiter l'impact pour le stationnement résidentiel.

#960 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

3.3.1.6. Commune de Yerres

La commune d'Yerres fait part de ses réflexions et interpellations sur les points suivants :

Elle exige de la part d'Ile de France Mobilités et de la Région Ile-de-France un accroissement des rames de transport et une amélioration drastique de la qualité du service rendu sur le tronçon Paris-Melun de la ligne D du RER pour permettre :

- un gain de temps et d'accessibilité des habitants et usagers,
- un développement de !'attractivité économique et touristique du territoire,
- une meilleure connexion ion et complémentarité des différents modes de transfert (vélo).

#961 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités comprend des mesures visant à améliorer la qualité de service pour l'ensemble des réseaux de transport collectif. La révision du Schéma Directeur du RER D, prévue à la mesure 1.1.3 du Plan des mobilités, permettra l'amélioration de la performance de la ligne.

Elle exige plus de transparence et un délai de prévenance avant chantier accru vis-à-vis des usagers au sujet des travaux en cours et à venir (date de début et de fin des travaux, durée, et explication de leur finalité), ainsi qu'une meilleure offre de transport alternative pendant les travaux avec la mise en place d'un service minimum de trains (les itinéraires de bus proposés aujourd'hui multiplient la durée des voyages par deux).

#962 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité de service des lignes de Train / RER est un objectif prioritaire du Plan des mobilités en Île-de-France, traduit dans l'action 1.1.

Une attention particulière est portée aux périodes de travaux afin d'en limiter l'impact sur les voyageurs du quotidien (mesure 1.2.1 du Plan).

Elle rappelle que le développement ambitieux des lignes du Grand Paris Express ne doit pas se faire au détriment de l'entretien et du développement des lignes de RER existantes, notamment la ligne D empruntée par 660 000 personnes par jour et dont le trafic augmente chaque année avec le développement immobilier de la grande couronne.

#963 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités comprend des mesures visant à améliorer la qualité de service pour l'ensemble des réseaux de transport collectif, en complément de la mise en service du Grand Paris Express. Le Schéma Directeur du RER D, prévu à la mesure 1.1.3 du Plan des mobilités, permettra l'amélioration de la performance de la ligne.

Elle interpelle Ile de France Mobilités et la Région Ile-de-France au sujet de la gestion commune du tunnel reliant Châtelet et gare du Nord qui engendre de nombreuses problématiques de trafic sur les lignes B et D du RER.

#964 Avis de IDF Mobilités :

La création d'un centre de commandement unique pour les lignes B et D a été décidée en 2024 pour une réalisation à l'horizon 2030. Elle permettra d'améliorer la gestion commune du tunnel Châtelet - Gare du Nord.

Elle interpelle Ile-de-France Mobilités et la Région Ile-de-France sur l' illisibilité de l'organisation partagée de la ligne D du RER entre la RATP et la SNCF dans les gares parisiennes, qui engendre une exploitation laborieuse des lignes, voire des blocages du trafic, et impacte fortement les usagers sur l'ensemble du parcours.

#965 Avis de IDF Mobilités :

La mise en place du centre de commandement unique (CCU) pour les lignes B et D permettra de faciliter l'exploitation des deux lignes, notamment en rapprochant les opérateurs dans un lieu unique.

Elle interpelle Ile-de-France Mobilités et la Région Ile-de-France quant à la sécurité dans les transports et la nécessité d'assurer une présence régulière d'agents dans les trains, notamment en soirée, comme dans les gares en mobilisant des personnels à demeure et bien formés pour accompagner le public.

#966 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité à la mesure 1.7.1 du Plan des mobilités.

Elle interpelle sur la nécessité de moderniser l'infrastructure de la ligne D, notamment dans ses portions partagées avec la ligne B. par exemple en créant un ouvrage de type « saut-de- mouton » à hauteur de la gare de Bercy.

#967 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER D, prévu à la mesure 1.1.3 du Plan, permettra l'amélioration de la performance de la ligne. Il intègre bien la création d'un saut-de-mouton à Bercy.

Elle interpelle Ile-de-France Mobilités et la Région Ile-de-France, afin d'engager les moyens nécessaires au développement de la ligne D du RER desservant la commune, notamment en déployant au plus vite - et en tout état de cause avant 2028 - le système d'exploitation Nexteo pour permettre la « 3ème mission au quart d'heure branche Melun ».

#968 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement de NExTEO sur le RER D est prévu à partir de 2029.

La mise en service de la "3e mission Melun" est prévue à partir de 2031.

Elle rappelle la nécessité de proposer un service de transports en commun de qualité et ambitieux afin de permettre le report modal des automobilistes vers des modes de transports plus respectueux de l'environnement.

#969 Avis de IDF Mobilités :

De façon générale, l'amélioration de la performance d'exploitation des transports en commun afin de développer leur attractivité constitue une priorité du Plan des mobilités.

La mesure 1.1.3 vise l'amélioration de la performance d'exploitation du réseau ferré francilien.

Dans le cadre des contrats d'exploitation, la rémunération des opérateurs des réseaux de bus intègre des objectifs de qualité de service. En plus des actions d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs de transport pour traiter les causes internes d'irrégularités, des actions peuvent être mises en place sur la voirie par les collectivités gestionnaires pour traiter les points durs de circulation (voir mesure 1.3.4).

3.3.1.7. Commune de Morsang-sur-Orge

La commune fait part de ses réflexions et demandes suivantes :

Soutenir une vision structurelle forte concernant le RER C qui est la ligne la plus ancienne de la région Ile-de-France, utilisée chaque jour par plus de 550 000 voyageurs, et qui nécessite des investissements majeurs par la Région et l'Etat tant en termes d'infrastructures dans le cadre du CPER que d'entretien et de renouvellement des matériels roulants dans le cadre des décisions prises par IDFM, autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France.

#970 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des

mobilités à horizon 2030. Les principaux projets nécessaires pour la mise en œuvre du schéma seront intégrés dans le Plan des mobilités.

Intégrer les priorités du territoire de Cœur d'Essonne Agglomération telles que :

- L'intégration des projets de site propre sur RN104 et RN20,

#971 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la RN 104, le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Concernant le projet de TCSP RN20, il est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

- L'inscription de la fiche action relative aux transports en commun de La Base 217 et de la requalification des RDI 17 et RD445.

#972 Avis de IDF Mobilités :

La desserte de la base 217 est inscrite dans les projets routiers listés dans la mesure 7.4.1. L'offre bus évoluera au fur et à mesure de l'aménagement de la base, avec de potentiels aménagements ponctuels en faveur des bus sur les voiries alentours.

Concernant le niveau d'offre et les liaisons à développer, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

- L'intégration de la gare de Marolles-en-Hurepoix dans le programme régional de mise en accessibilité des gares.

#973 Avis de IDF Mobilités :

La gare de Marolles-en-Hurepoix ne figure pas au SD'AP actuel et sa mise en accessibilité n'est pas prévue à l'horizon 2030.

La prise en compte des coupures majeures à traiter sur le territoire de Cœur d'Essonne pour favoriser la pratique des modes actifs.

#974 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

3.3.1.8. Commune d'Igny

La commune demande :

L'inscription à ce plan des mobilités d'une ligne de bus régulière Nord/Sud avec une origine/destination Châtenay-Malabry T10 - Campus Paris-Saclay desservant Verrières-le- Buisson, la gare d'Igny, le quartier Joliot Curie et le quartier haut Plateau-Gommonvilliers. L'augmentation des fréquences des lignes de bus aux heures de pointe, en soirée et le week- end.

#975 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

L'inscription définitive de la gare du Pi leu avec un calendrier prévisionnel.

#976 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de création d'une gare Massy-Pileu sur la branche Massy-Versailles est inscrit au SDRIF-E. Ce projet, en cours d'étude, pourrait être mis en service à l'horizon 2030. Il sera ajouté à la liste des projets sur le réseau de mass transit du Plan des mobilités.

La création d'un axe cyclable transversal sur la route de Vauhallan (axe départemental-RD60) permettant de relier la coulée verte de Massy (via l'avenue Jean Jaurès à Igny) à Saclay par le chemin du Trou Rouge.

#977 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des infrastructures cyclables, de façon coordonnée grâce au déploiement de plans vélo à différentes échelles (Région, Département, EPCI et communes), constitue un objectif du Plan des mobilités. Toutefois, ce dernier n'a pas vocation à définir l'intégralité du réseau cyclable francilien, dont la réalisation doit faire l'objet d'échanges à une échelle plus locale.

Le déploiement des rames PMR sur la ligne V du RER

#978 Avis de IDF Mobilités :

Des réflexions sont en cours concernant le renouvellement du matériel roulant et l'amélioration des quais et des gares de la Ligne V, dans l'optique d'améliorer l'accessibilité de la ligne aux personnes à mobilité réduite.

La réalisation d'un parking vélo sécurisé à la gare d'Igny en améliorant le mode de réservation.

#979 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à déterminer la création de parkings vélo sécurisés pour chaque gare. Toutefois, il existe un projet de parking vélos sécurisé de 12 places en gare d'Igny. L'offre en stationnement vélo pourra également évoluer en cas de requalification du parvis.

3.3.1.9. Commune des Molières

La commune fait part de ses réflexions et demandes suivantes :

Elle déplore les dysfonctionnements quotidiens dans les transports en commun au niveau régional supposés être en service actuellement et notamment : dysfonctionnements des lignes de transports scolaires, retards et annulation des métros, tram et trains des réseaux RATP et SNCF.

#980 Avis de IDF Mobilités :

De façon générale, l'amélioration de la performance d'exploitation des transports en commun afin de développer leur attractivité constitue une priorité du Plan des mobilités.

La mesure 1.1.3 vise l'amélioration de la performance d'exploitation du réseau ferré francilien.

Dans le cadre des contrats d'exploitation, la rémunération des opérateurs des réseaux de bus intègre des objectifs de qualité de service. En plus des actions d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs de transport pour traiter les causes internes d'irrégularités, des actions peuvent être mises en place sur la voirie par les collectivités gestionnaires pour traiter les points durs de circulation (voir mesure 1.3.4).

Elle estime par conséquent que le bon fonctionnement et la modernisation des transports en commun actuels serait déjà une grande avancée vers l'atteinte des objectifs fixés en matière d'incitation à l'usage des transports en commun et d'émission des gaz à effet de serre.

#981 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités partage ce constat. C'est pour cela que le Plan des mobilités comprend des mesures de développement de l'offre de transports collectifs mais également des mesures pour améliorer la qualité du service offert aux voyageurs.

Elle déplore l'absence d'une vraie politique de service public pour le transport en commun dans les zones rurales et périurbaines obligeant les habitants à utiliser leurs véhicules particuliers pour tout déplacement aussi bien local que pendulaire.

#982 Avis de IDF Mobilités :

Les enjeux de mobilité pour les zones rurales et périurbaines sont précisés dans la partie Enjeux, à la section "Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contexte territoriaux" du Plan des mobilités.

Il s'agit pour les territoires ruraux d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque cela est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

Plusieurs mesures ciblent plus particulièrement les secteurs ruraux comme l'action 1.4 Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie et 1.5 Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses.

Elle estime que les contrats de service avec les opérateurs de transport de nature commerciale, donc focalisés sur la notion de rentabilité, sont un frein au développement du transport en commun dans les zones rurales et péri urbaines.

#983 Avis de IDF Mobilités :

La notion de rentabilité n'est pas le fondement des contrats de service avec les opérateurs de transport. La définition des services de transports en commun vise avant tout à répondre aux besoins des usagers.

La part financée par les usagers est en moyenne minoritaire dans le financement des coûts d'exploitation et la rémunération des opérateurs ne repose pas sur les recettes tarifaires du service qu'ils exploitent mais sur une rémunération apportée par Île-de-France Mobilités, financée notamment par les recettes du Versement Mobilité et les contributions statutaires des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités (Région, départements, Ville de Paris).

Elle déplore le manque de coordination au niveau régional ainsi que la mise à disposition de moyens techniques et financiers pour la création de voies douces et de pistes cyclables sécurisées sur les territoires.

#984 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 4.1 du Plan des mobilités. Chaque gestionnaire de réseau est responsable de l'aménagement de ses voiries. Pour autant, dans un souci de développement d'une

culture cyclable commune en Île-de-France et avec l'objectif de cesser le saupoudrage d'infrastructures, la Région s'engage pour la mise en œuvre de réseaux de pistes cyclables. La Région coordonne le déploiement du réseau Vélo Île-de-France (VIF), réseau à haut niveau de service à l'échelle régionale, pensé comme la colonne vertébrale des déplacements cyclables franciliens. Pour ce faire, la Région contribue au financement de la réalisation de ce réseau et un cahier des charges technique a été établie par le Cerema pour l'accompagner. Elle anime également des instances de gouvernances spécifiques au VIF qui permettent de coordonner, à l'échelle d'une ligne, les actions des différents maîtres d'ouvrages dans une synergie d'amélioration collective et de retour d'expérience. En complément, la Région accompagne financièrement la réalisation de schémas cyclables et la réalisation d'aménagements par les Départements, les EPCI et les communes via son Plan Vélo Régional.

Elle estime que la mobilité douce active est une source d'économie en termes de moyens financiers à déployer pour la mise d'une alternative aux transports en commun et à l'usage de la voiture, permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, à un effet bénéfique sur la santé des pratiquants et participe à l'objectif de réduction des accidents de la circulation si les infrastructures sont sécurisées et dédiées à ce mode de transport.

#985 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les axes 3, 4 et 8 du Plan des mobilités.

3.3.1.10. Commune de Limours

La commune fait part de ses remarques

Sur le projet de PDMIF lui-même :

Concernant l'action 11 4, la transition vers le parc électrique doit prendre en compte les difficultés des collectivités, dont les moyens ne permettent plus, pour la plupart l'achat de véhicules électriques (VE) utilitaires. Une aide à l'acquisition de VE serait appréciable.

#986 Avis de IDF Mobilités :

Les flottes de véhicules des collectivités sont soumises à des objectifs réglementaires de transition énergétique fixés par le code des transports. Des aides financières sont disponibles pour les communes de moins de 10 000 habitants auprès de la Région Île-de-France.

Concernant l'action 14.3, l'hypothèse Télétravail évoquée à de nombreuses reprises doit intégrer le mouvement actuel des entreprises qui tend à le voir se réduire, de manière à ce que les hypothèses de réduction des flux n'aboutissent pas à des mesures sous- dimensionnées.

#987 Avis de IDF Mobilités :

Les évolutions du télétravail seront suivies avec attention. L'objectif de diminution des flux routiers s'appuie sur de nombreux leviers dont le télétravail. Les hypothèses prises concernant le télétravail se sont basées sur les dernières données disponibles lors de l'élaboration du Plan des mobilités. À ce stade, une diminution n'est pas observée.

Concernant le développement du réseau de circulation Vélo, il est nécessaire de prévoir une charge de maintenance et d'entretien courant de ces voies dans le budget de fonctionnement régional.

#988 Avis de IDF Mobilités :

L'entretien des aménagements cyclables est fondamental pour permettre leur utilisation dans les meilleures conditions de sécurité et de confort par les cyclistes. Il n'existe pas de subvention dédiée pour cela, la charge de l'entretien incombant aux gestionnaires de voirie.

Plus généralement, les politiques cyclables (aménagement de voirie, création de stationnement vélo, promotion de la pratique) semblent relever essentiellement de la responsabilité des communes, des EPCI et des départements : le financement de ces politiques n'est pas abordé.

#989 Avis de IDF Mobilités :

Pour chaque mesure, le Plan des mobilités précise quels en sont les maîtres d'ouvrages, les financeurs possibles et mentionne les dispositifs de subventions existants en particulier pour la réalisation des aménagements cyclables ou la création de stationnement vélo aux abords des gares.

Concernant l'enjeu 2.2.1. Accompagnement de la mise en œuvre d'une région polycentrique, ne pas négliger le développement nécessaire des liaisons vélo entre les petites villes contiguës (< 5 km de centre à centre).

#990 Avis de IDF Mobilités :

La réalisation d'un plan vélo à l'échelle intercommunale, intégrant le réseau VIF et les plans départementaux, permet de travailler ces liaisons intercommunales à vélo. Pour ce faire, la Région peut notamment subventionner le développement de réseaux cyclables via son Plan Vélo Régional.

Sur les aspects du projet de PDMIF relatifs au territoire de Limours et ses environs :

Dans le plan des mobilités, Limours est considérée comme "petite ville", formant un bloc avec Forges-les-Bains et Briis-sous-Forges.

#991 Avis de IDF Mobilités :

Les entités territoriales utilisées dans le Plan des mobilités correspondent à celles retenues pour le SDRIF-E.

La Communauté de Communes du Pays de Limours (CCPL) n'est pas soumise à l'obligation d'établir un Plan Local de Mobilité (PLM), ce qui ne l'empêche pas d'élaborer un PLM à titre volontaire, auquel cas il convient de suivre la même procédure que les autres EPCI.

#992 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités et la Région saluent l'initiative de la CCPL d'élaborer un PLM sans en avoir l'obligation. Il convient effectivement de suivre la même procédure que pour les PLM à caractère obligatoire

Le principe de généralisation des 30 km/h sur les voiries locales est suggéré.

#993 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 8.2.1 est en effet une recommandation du Plan des mobilités.

Le nombre de points de recharge (>= 24 kW) sur la CCPL est ciblé à 100 pour 2030.

#994 Avis de IDF Mobilités :

Il s'agit bien du nombre de points de recharge recommandé dans la mesure 11.1. du Plan des mobilités.

L’évolution du réseau cyclable en tant que réseau structurant n'est pas projeté sur notre territoire d’ici 2030, seuls sont identifiés les segments existants.

#995 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse.

3.3.1.11. Commune de Varennes Jarcy

La commune demande la prise en compte des observations suivantes :

Nécessité de développer les transports en commun : demande de passage plus nombreux et réguliers avec des navettes dimensionnées en fonction des horaires Nécessité de créer un réseau de pistes cyclables raccordé entre chaque département et intercommunalité.

#996 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d’échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l’objet d’échanges à l’échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Nécessité de créer de vrais parkings à vélo dans les gares.

#997 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 4.2.2 du Plan des mobilités.

Rendre obligatoire auprès des bailleurs sociaux la création de borne de recharge pour véhicule électrique.

#998 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 11.1.4 rappelle les obligations réglementaires issues du code de la construction en la matière, qui s’appliquent également aux immeubles de logements sociaux.

Suppression de la carte scolaire au bénéfice du pass Navigo universel pour tous les étudiants.

#999 Avis de IDF Mobilités :

Les forfaits Navigo Junior et Imagine R Scolaire permettent d'inciter à l'usage des transports collectifs pour les scolaires, avec des prix attractifs et des conditions d'usage adaptés aux besoins.

3.3.1.12. Commune de Bièvres

La commune demande la prise en compte des points suivants :

Poursuite du projet de construction des installations de protection phonique le long de la RN 118 à hauteur de Bièvres, en particulier au niveau de la rue Antoine, et du quartier du Chat Noir.

#1000 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités. Le recensement de points locaux générateurs de bruit n'est pas de l'échelle du Plan des mobilités établi à l’échelle régionale.

Une desserte efficace depuis Bièvres, du lycée international Palaiseau-Paris- Saclay, de l'université de Paris-Saclay et des grandes écoles (écoles et laboratoires de l'université Paris Saclay et celles de ('Institut Polytechnique de Paris), de l'hôpital Paris-Saclay et des nombreuses entreprises qui y sont installées.

#1001 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Un nouvel axe cyclable sur le réseau Vélo Ile-de-France (VIF) entre Clamart et le Plateau de Saclay via Bièvres (Action n°41 du PDMIF)

#1002 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre les itinéraires de principe du réseau VIF définis par le Conseil Régional en 2020.

L'aménagement de la traversée de Bièvres pour les cyclistes est inscrit au schéma directeur des circulations de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, approuvé en 2022, en tant qu'itinéraire cyclable intercommunal à aménager à l'horizon 2026. A cet horizon, il devrait donc exister un itinéraire cyclable entre Clamart et Saclay passant par Bièvres.

Le renforcement de la desserte en bus entre Bièvres et le pôle de transports du Pont de Sèvres, le pôle économique du Plateau de Saclay et le pôle universitaire Paris-Saclay, Un bus reliant le Pont de Sèvres au Plateau de Saclay en traversant Bièvres répondrait en grande partie à ce besoin.

#1003 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Le renforcement de la desserte en bus entre la station des tramways T6 et T10 à l'hôpital Béclère et le Plateau de Saclay en passant par Bièvres.

#1004 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Une desserte de la Commune de Bièvres le week-end et en soirée par les transports publics, tant depuis Versailles que depuis Massy.

#1005 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

L'amélioration de l'accessibilité de la ligne V aux personnes à mobilité réduite.

#1006 Avis de IDF Mobilités :

Des réflexions sont en cours concernant le renouvellement du matériel roulant et l'amélioration des quais et des gares de la Ligne V, dans l'optique d'améliorer l'accessibilité de la ligne aux personnes à mobilité réduite.

La réduction des nuisances sonores et des vibrations induites par la circulation du fret ferroviaire sur la ligne V (RER C).

#1007 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 1.1.8 du Plan des mobilités. Elle tient compte du Plan anti-bruit adopté par la Région en septembre 2024 qui vise en particulier à identifier les 100 principaux points noirs du bruit routier et ferroviaire au regard de l'impact sanitaire sur les habitants.

3.3.1.13. Commune de Ballancourt sur Essonne

La commune met en exergue les points suivants :

L'axe 1 appelle les remarques suivantes relatives au développement des réseaux et à l'amélioration de leur performance par un renforcement de la future ligne S du RER.

#1008 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.1.2 du Plan des mobilités inclut l'amorce d'une liaison directe Paris - Malesherbes ("Ligne S"). Une offre d'amorce (8 liaisons quotidiennes) sera mise en place dès 2025. La pérennisation voire le développement de cette offre à partir de 2028 sera étudiée pour tenir compte de la mise en service des installations de maintenance de Villeneuve Saint Georges (projet "Villeneuve Demain") en fonction du retour d'expérience observé sur l'offre d'amorce du SA2025, en particulier sur la fréquentation des trains entre Juvisy et Paris.

Il y a urgence à rétablir une liaison directe avec Paris.

#1009 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.1.2 du Plan des mobilités inclut l'amorce d'une liaison directe Paris - Malesherbes ("Ligne S"). Une offre d'amorce (8 liaisons quotidiennes) sera mise en place dès 2025. La pérennisation voire le développement de cette offre à partir de 2028 sera étudiée pour tenir compte de la mise en service des installations de maintenance de Villeneuve Saint Georges (projet "Villeneuve Demain") en fonction du retour d'expérience observé sur l'offre d'amorce du SA2025, en particulier sur la fréquentation des trains entre Juvisy et Paris.

L'axe 3 vise à poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs et que l'accès à la gare RER et aux trains pour Ballancourt reste très compliqué pour les personnes à mobilité réduite.

#1010 Avis de IDF Mobilités :

La gare de Ballancourt-sur-Essonne ne figure pas au SD'AP actuel et sa mise en accessibilité n'est pas prévue à horizon 2030.

3.3.1.14. Commune de Maisse

La commune demande :

Un renforcement de la desserte ferroviaire de la commune indispensable pour garantir une meilleure accessibilité aux habitants des zones rurales.

#1011 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.1.2 du Plan des mobilités inclut l'amorce d'une liaison directe Paris - Malesherbes ("Ligne S"). Une offre d'amorce (8 liaisons quotidiennes) sera mise en place dès 2025. La pérennisation voire le développement de cette offre à partir de 2028 sera étudiée pour tenir compte de la mise en service des installations de maintenance de Villeneuve Saint Georges (projet "Villeneuve Demain") en fonction du retour d'expérience observé sur l'offre d'amorce du SA2025, en particulier sur la fréquentation des trains entre Juvisy et Paris.

Une prise en compte urgente par le département des besoins en infrastructures cyclables afin de faciliter les déplacements Domicile/Travail et les liaisons inter-villages, garantissant ainsi une mobilité douce et sécurisée.

#1012 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par les mesures 4.1.2 et 4.1.3 du Plan des mobilités.

3.3.1.15. Commune du Coudray-Montceaux

La commune demande la prise en compte des demandes suivantes :

L'amélioration et le maintien des transports urbains, intercommunaux et interdépartementaux tant au niveau routier que mobilité douce.

#1013 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités dans le Plan des mobilités.

L'augmentation de la sécurité et le perfectionnement des infrastructure routières concernant la circulation des poids lourds autour des sites logistiques et plus largement des grands axas routiers (AS, N7. N1.91).

#1014 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 7.4.1 du Plan des mobilités qui prévoit que des améliorations puissent être apportées à l'infrastructure routière, notamment aux abords des sites logistiques.

La mise en œuvre d'un traitement efficace pour la limitation des nuisances sonores concernant le fret fluvial et ferroviaire.

#1015 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu des nuisances sonores ferroviaires est traité dans la mesure 1.1.8 du Plan des mobilités. L'enjeu des nuisances sonores fluviales est mentionné dans la mesure 10.2.7 du Plan des mobilités.

Le maintien des infrastructures multimodales, la révision et l'augmentation du nombre de dessertes, RER ou bus, afin de favoriser l'utilisation des transports en commun.

#1016 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités par les axes 1 et 6 du Plan des mobilités.

Le maintien des dessertes et l'amélioration significative de la qualité de service concernant les transports scolaires, que cela soit au niveau de la sécurité, de la ponctualité, et plus globalement le respect du cahier des charges.

#1017 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.3.2. Communes de l'Essonne ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations ou s'étant abstenues :

3.3.2.1. Commune de Boutervilliers

L'avis défavorable est motivé par les considérations suivantes :

Développement des projets de transport en commun dans les territoires les plus éloignés de la capitale et dans les zones rurales.

Il serait opportun d'apporter des garanties aux territoires plus ruraux quant à la pérennisation et au développement des transports en commun de surface. A l'heure actuelle, trop peu de solutions sont apportées pour améliorer l'utilisation des transports en commun sur le territoire ; le RER C connaissant de nombreux problèmes de fiabilité et les bus ne desservant pas suffisamment les communes du Sud-

Le PDM IF doit permettre d'apporter des réponses à ces enjeux car, dans les faits, si les transports en commun sont trop rares, il est difficile de mettre en place des solutions de rabattage vers les gares routières et ferrées puisque le manque de desserte est dissuasif.

#1018 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la partie "Enjeux", à la section "Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contexte territoriaux" du Plan des mobilités.

Il s'agit pour les territoires ruraux d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque cela est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

La question du rabattement est traitée dans l'axe 6 du Plan des mobilités, néanmoins les solutions proposées dans les territoires ruraux ne peuvent être les mêmes que dans les territoires denses, au regard des équilibres économiques. Les Parkings relais, le transport à la demande ou encore le covoiturage font partie des solutions alternatives aux lignes de bus régulières qui peuvent trouver leur sens en zone rurale.

L'outil logistique au service de la métropole parisienne.

Concernant la question des axes de transport favorisant la logistique, la Commune de Boutervilliers attire l'attention sur son souhait de ne pas voir le développement dos entrepôts logistiques engendrer une densification et une saturation des axes sous l'égide de la spécialisation des axes de transit sur du poids lourd.

A l'échelle locale, le territoire Sud-Essonne est déjà fortement impacté par le trafic desservant le nord du département et de la région, et rejoignant les plateformes situées dans les départements voisins, à proximité directe des frontières de l'Ile-de-France. Pour exemple, le sud de la route nationale 20 est peu adapté à un développement du fret logistique car accidentogène et déjà sujet aux questionnements concernant la réduction de ces nuisances. Cette question fait écho â la proximité de l'A10 plus adaptée à ces usages et aux enjeux de sa gratuité sur l'Ile-de-France à l'instar des autres axes autoroutiers sur le territoire.

Un point d'attention est également à porter sur l'évolution du fret ferroviaire courte distance Il est indispensable de ne pas générer des plateformes en grande couronne qui permettent de réduire globalement les émissions mais qui génèrent les nuisances environnementales sur les territoires qui subissent déjà les externalités négatives de l'Ile-de-France « urbaine » sans bénéficier des retombées.

#1019 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures 10.1.3 et 10.1.4 du Plan des mobilités, en alignement avec le SDRIF-E, visent à lutter contre l'étalement logistique en maintenant les entrepôts existant en zone dense et en facilitant l'accueil de nouveaux. L'objectif est de ne pas favoriser l'implantation de nouveaux entrepôts en grande couronne, notamment dans les secteurs qui seraient déjà fortement concernés.

Le développement de la capacité des terminaux combinés en Île-de-France, tel que prévu par la mesure 10.2.1 du Plan des mobilités, est une nécessité pour permettre de répondre aux perspectives de croissance de ce segment dynamique du fret ferroviaire. L'enjeu d'éventuelles nouvelles implantations est en cours de réflexion au sein des services de l'Etat et intègre la question des externalités négatives.

La sécurisation et la limitation des nuisances

Les propositions de partage de la voirie sur le sud du département de l'Essonne est extrêmement limité, même à moyen terme Les questions de partage de voirie bus/Vélo/Véhicule restent très éloignées des possibilités de territoires ruraux comme le Sud-Essonne territoire traversé par un axe structurant (RN20) qui assure un accès aux bassins d'emplois pour lesquels les citoyens dépendent du véhicule

L'enjeu de la sécurisation et de la limitation des nuisances reste prioritaire. La Commune de Boutervilliers insiste sur les potentielles nuisances pouvant impacter te territoire dans te cadre d'un partage de la voirie sur l'axe structurant que représente la RN20. En effet, si le partage de voirie occasionne des nuisances liées aux difficultés de circulation, notamment plus au Nord du département, les répercussions se feront grandement sentir sur les populations du territoire pour qui l'automobile reste indispensable.

#1020 Avis de IDF Mobilités :

La question du partage de la voirie se pose de manière différenciée suivant les contextes territoriaux comme indiqué dans le Plan des mobilités (axes 7 et 8).

3.3.2.2. Commune de Champmotteux

L'avis défavorable est motivé par les mêmes considérations que celles exprimées par la commune de Boutervilliers ci-dessus.

3.3.2.3. Commune de Brouy

L'avis défavorable est motivé par les mêmes considérations que celles exprimées par la commune de Boutervilliers et Champmotteux ci-dessus.

3.3.2.4. Commune de Puiselet-le-Marais

L'avis défavorable est motivé par les mêmes considérations que celles exprimées par la commune de Boutervilliers, Champmotteux et Brouy ci-dessus.

3.3.2.5. Commune d'Ormoy-la-Rivière

L'avis défavorable est motivé par les mêmes considérations que celles exprimées par la commune de Boutervilliers, Champmotteux, Brouy et Puiselet-le-Marais ci-dessus.

3.3.2.6. Commune de Leuville-sur-Orge

La commune motive son avis défavorable par le considérant suivant :

Considérant que le Plan régional des Mobilités arrêté est très insuffisant sur la prise en compte de ces besoins et l'intégration des projets de transport et de mobilité, pourtant indispensables pour répondre aux besoins déjà existants, à la dynamique démographique et économique du territoire, ainsi qu'aux enjeux de la transition écologique et de préservation de la qualité de vie des habitants.

#1021 Avis de IDF Mobilités :

Voir les réponses apportées à la commune de Boutervilliers.

3.3.2.7. Commune d'Ollainville

La commune demande de faire évoluer le PDMIF sur les points suivants :

L'accélération de l'amélioration des conditions de desserte du RER C au regard des difficultés que rencontrent les voyageurs depuis des années, et qui se sont davantage dégradées ces derniers mois, la poursuite des démarches de « schéma directeur » pour le RER C tel qu'indique n'étant pas suffisante voire pénalisante pour la branche de Dourdan qui n'aurait plus de trains traversant Paris, car rendus terminus à Austerlitz avec la mise en place d'une correspondance obligatoire, compliquant ainsi les trajets quotidiens des Ollainvillois.

#1022 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les études pour adapter le schéma directeur en lien avec les demandes exprimées par les communes du Sud Essonne sont en cours.

L'intégration du projet de modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge dans la liste des gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire.

#1023 Avis de IDF Mobilités :

La modernisation ferroviaire du Val d'Orge est un projet de modernisation des infrastructures ferroviaires et non un projet de pôle. Il sera ajouté dans la mesure 1.1.3.

L'intégration des projets de site propre sur la RN104 et RN20.

#1024 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la RN 104, le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Concernant le projet de TCSP RN20, il est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

L'inscription dans la fiche action relative aux transports collectifs, la desserte en transport en commun de la Base 217 et la requalification des RD117 et RD445.

#1025 Avis de IDF Mobilités :

La desserte de la base 217 est inscrite dans les projets routiers listés dans la mesure 7.4.1. L'offre bus évoluera au fur et à mesure de l'aménagement de la base, avec de potentiels aménagements ponctuels en faveur des bus sur les voiries alentours.

Concernant le niveau d'offre et les liaisons à développer, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Concernant les RD117 et RD445, l'étude Île-de-France Mobilités n'a pas débouché sur des préconisations de TCSP (sites propres continus) sur ces deux axes. Le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister d'éventuels aménagements ponctuels.

L'intégration de la gare de Marolles-en-Hurepoix dans le programme régional de mise en accessibilité des gares.

#1026 Avis de IDF Mobilités :

La gare de Marolles-en-Hurepoix ne figure pas au SD'AP actuel et sa mise en accessibilité n'est pas prévue à horizon 2030.

L'augmentation des modalités de financement d'IDFM pour les parkings en ouvrage, nécessaire au regard des réalités financières des projets.

#1027 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités ne prévoit pas à ce jour de faire évoluer les dispositifs de financement de Parkings relais.

La prise en compte des coupures majeures à traiter sur le territoire de Cœur d'Essonne pour favoriser la pratique des modes actifs.

#1028 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'axe 8 du Plan des mobilités

.

3.3.2.8. Commune de Saint-Escobille

L'avis défavorable de la commune est motivé par les observations suivantes :

Développement des projets de transports en commun dans les territoires les plus éloignés, de la capitale et dans les zones rurales :

Il serait opportun d'apporter des garanties aux territoires plus ruraux quant à la pérennisation et au développement des transports en commun de surface. A l'heure actuelle, trop peu de solutions sont apportées pour améliorer l'utilisation des transports en commun sur Je territoire ; le RER C connaissant de nombreux problèmes de fiabilité et les bus ne desservant pas suffisamment les communes du Sud-Essonne.

Le PDMIF doit permettre d'apporter des réponses à ces enjeux car dans les faits, si les transports en commun sont trop rares, il est difficile de mettre en place des solutions de rabattage vers les gares routières et ferrées puisque le manque de desserte est dissuasif.

#1029 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la partie "Enjeux", à la section "Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contexte territoriaux" du Plan des mobilités.

Il s'agit pour les territoires ruraux d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque cela est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

La question du rabattement est traitée dans l'axe 6 du Plan des mobilités, néanmoins les solutions proposées dans les territoires ruraux ne peuvent être les mêmes que dans les territoires denses, au regard des équilibres économiques. Les Parkings relais, le transport à la demande ou encore le covoiturage font partie des solutions alternatives aux lignes de bus régulières qui peuvent trouver leur sens en zone rurale.

L'outil logistique au service de la métropole parisienne.

Concernant la question des axes de transport favorisant la logistique, la Commune de Saint-Escobille attire l'attention sur son souhait de ne pas voir le développement des entrepôts logistiques engendrer une densification et une saturation des axes sous l'égide de la spécialisation des axes de transit sur du poids lourds.

A l'échelle locale, le territoire Sud-Essonne est déjà fortement impacté par le trafic desservant le nord du département et de la région, et rejoignant les plateformes situées dans les départements voisins, à proximité directe des frontières de l'Ile de France. Pour exemple, le sud de la route nationale 20 est peu adapté à un développement du fret logistique car accidentogène et déjà sujet aux questionnements concernant la réduction de ces nuisances. Celle question fait écho à la proximité de l'A10, plus adaptée à ces usages et aux enjeux de sa gratuité sur l'Île-de- France à l'instar des autres axes autoroutiers sur le territoire.

Un point d'attention est également à porter sur l'évolution du fret ferroviaire courte distance. Il est indispensable de ne pas générer des plateformes en grande couronne qui permettent de réduire globalement les émissions mais qui génèrent les nuisances environnementales sur les territoires qui subissent déjà les externalités négatives de l'Ile-de-France « urbaine » sans bénéficier des retombées positives sur le territoire.

#1030 Avis de IDF Mobilités :

Les mesures 10.1.3 et 10.1.4 du Plan des mobilités, en cohérence avec le SDRIF-E, visent à lutter contre l'étalement logistique en maintenant les entrepôts existant en zone dense et en facilitant l'accueil de nouveaux. L'objectif est de ne pas favoriser l'implantation de nouveaux entrepôts en grande couronne, notamment dans les secteurs qui seraient déjà fortement concernés.

Le développement de la capacité des terminaux combinés en Île-de-France, tel que prévu par la mesure 10.2.1 du Plan des mobilités, est une nécessité pour permettre de répondre aux perspectives de croissance de ce segment dynamique du fret ferroviaire. L'enjeu d'éventuelles nouvelles implantations est en cours de réflexion au sein des services de l'Etat et intègre la question des externalités négatives.

La sécurisation et la limitation des nuisances

Les propositions de partage de la voirie sur le sud du département de l'Essonne sont extrêmement limitées, même à moyen terme. Les questions de partage de voirie bus/vélo/véhicule restent très éloignées des possibilités de territoires ruraux comme le Sud-Essonne, territoire traversé par un axe structurant (RN20) qui assure un accès aux bassins d'emplois pour lesquels les citoyens dépendent du véhicule personnel.

L'enjeu de la sécurisation et de la limitation des nuisances reste prioritaire. La Commune de Saint-Escobille insiste sur les potentielles nuisances pouvant impacter le territoire dans le cadre d'un partage de la voirie sur l'axe structurant que représente la RN20- En effet, si le partage de voirie occasionne des nuisances liées aux difficultés de circulation, notamment plus au Nord du département, les répercussions se feront grandement sentir sur les populations du territoire pour qui l'automobile reste indispensable.

#1031 Avis de IDF Mobilités :

La question du partage de la voirie se pose effectivement de manière différenciée suivant les contextes territoriaux comme indiqué dans le Plan des mobilités (axes 7 et 8).

3.3.2.9. Commune d'Authon-la-Plaine

L'avis défavorable de la commune reprend les observations citées ci-dessus par la commune de Saint Escobille.

3.3.2.10. Commune d'Angerville

L'avis défavorable de la commune reprend les observations citées ci-dessus par la commune de Saint Escobille et d'Authon la Plaine.

3.3.2.11. Commune de Bruyères-le-Châtel

La commune demande faire évoluer le PDMIF sur les points suivants :

L'accélération de l'amélioration des conditions de desserte du RER C au regard des difficultés que rencontrant les voyageurs depuis des années, et qui se sont davantage dégradées ces derniers mois, la poursuite des démarches de « schéma directeur + pour le RER C tel qu'indiqué n'étant pas suffisante.

#1032 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur du RER C a été élaboré en concertation avec les territoires concernés et approuvé par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités du 3 avril 2024, avec les grands principes de l'offre à l'horizon 2035 et après, qui n'ont pas lieu d'être détaillés dans le Plan des mobilités à horizon 2030. Les principaux projets nécessaires pour la mise en œuvre du schéma directeur seront intégrés dans le Plan des mobilités.

L'intégration du projet de modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny sur Orge dans la liste des gares nécessitant une Intervention sur le périmètre ferroviaire.

#1033 Avis de IDF Mobilités :

La modernisation ferroviaire du Val d'Orge est un projet de modernisation des infrastructures ferroviaires et non un projet de pôle. Il sera ajouté dans la mesure 1.1.3.

L'intégration des projets de site propre sur la RN104 et RN20.

#1034 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la RN104, le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Concernant le projet de TCSP RN20, il est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

3.3.2.12. Commune de Guillerval

L'avis défavorable de la commune reprend les observations citées ci-dessus par la commune de Saint Escobille, d'Authon la Plaine et d'Angerville.

3.3.2.13. Commune d'Arrancourt

L'avis défavorable de la commune reprend les observations citées ci-dessus par la commune de Saint Escobille, d'Authon la Plaine, de Guillerval et d'Angerville.

3.3.2.14. Commune de Saint-Cyr-la-Rivière

L'avis défavorable de la commune reprend les observations citées ci-dessus par la commune de Saint Escobille, d'Authon la Plaine, de Guillerval, d'Angerville et d'Arrancourt.

3.3.2.15. Commune de Sainte-Geneviève-des-Bois

L'intégration du projet de modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge dans la liste des gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire.

#1035 Avis de IDF Mobilités :

La modernisation ferroviaire du Val d'Orge est un projet de modernisation des infrastructures ferroviaires et non un projet de pôle. Il sera ajouté dans la mesure 1.1.3.

La commande d'un matériel roulant neuf adapté au gabarit spécifique du tunnel intramuros du RER C.

#1036 Avis de IDF Mobilités :

Le renouvellement du matériel roulant est envisagé au-delà de l'horizon 2030 dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma directeur du RER C.

L'intégration des projets de site propre sur la RN104 et RN20.

#1037 Avis de IDF Mobilités :

Concernant la RN104, il s'agit de la mise en place de voies réservées. Cette demande est en cours d'instruction par les services de l'Etat.

Concernant le projet de TCSP RN20, il est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

L'inscription dans la fiche action relative aux transports collectifs, la dessertie en transport en commun de la Base 217 et k requalification des RD 117 et RD445 ;

L'intégration de la modernisation et de la sécurisation de l'échangeur de la N104 à Sainte Geneviève des Bois comme projet prioritaire d'intérêt public.

#1038 Avis de IDF Mobilités :

La desserte de la base 217 est inscrite dans les projets routiers listés dans la mesure 7.4.1. L'offre bus évoluera au fur et à mesure de l'aménagement de la base, avec de potentiels aménagements ponctuels en faveur des bus sur les voiries alentours.

Concernant le niveau d'offre et les liaisons à développer, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Concernant les RD117 et RD445, l'étude Île-de-France Mobilités n'a pas débouché sur des préconisations de TCSP (sites propres continus) sur ces deux axes. Le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister les éventuels aménagements ponctuels.

Concernant la sécurisation de l'échangeur de la N104, cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région.

La conservation d'un modèle incitatif et non coercitif en matière de réglementation des stationnements dans le cœur de l'Agglomération parisienne à laquelle fait partie Sainte-Geneviève des-Bois.

#1039 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

La poursuite des démarches d'obtention de l'autonomie fiscale auprès de L'Etat et une meilleure redistribution financière des ressources en direction des transports en grande couronne francilienne.

#1040 Avis de IDF Mobilités :

La question de la fiscalité n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

L'augmentation des modalités de financement d'IDFM pour les parkings en ouvrage, nécessaire au regard des réalités financières des projets.

#1041 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités ne prévoit pas à ce jour de faire évoluer les dispositifs de financement de Parkings relais.

La prise en compte des coupures majeures à traiter sur le territoire de Cœur d'Essonne pour favoriser la pratique des modes actifs.

#1042 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

L'inscription de dispositions financières soutenant l'innovation, en termes de mobilité dans les quartiers en politique de la ville.

#1043 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville est traité dans l'axe 12 du Plan des mobilités.

Le renforcement des dispositifs de solidarité en direction des usagers afin d'accélérer la transition des véhicules thermiques vers l'électrique.

#1044 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les mesures 11.4.1 et 12.1.2 du Plan des mobilités.

La révision du périmètre des zones à faibles émissions et la prise en compte de l'impact de leur mise en œuvre sur le déport du trafic.

#1045 Avis de IDF Mobilités :

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) découle d'une obligation réglementaire et la définition de son périmètre relève de la Métropole du Grand Paris. Le Plan des mobilités se concentre en revanche sur l'accompagnement des particuliers et des professionnels dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m (dispositifs d'aides pour la transition énergétique des véhicules, incitations au report modal, aide et accompagnement à la mobilité...).

La nécessité de rappeler l'importance et de soutenir le développement économique en grande couronne francilienne pour lutter contre l'allonge ment de la distance domicile — travail source de pollutions.

3.3.2.16. Commune de Congerville-Thionville

La commune reprend les observations développées ci-dessus par les communes de de Saint Escobille, d'Authon la Plaine, de Guillerval, d'Angerville et d'Arrancourt.

3.3.2.17. Commune de Chalo-Saint-Mars

La commune reprend les observations développées ci-dessus par les communes de de Saint Escobille, d'Authon la Plaine, de Guillerval, d'Angerville, d'Arrancourt et de Congerville-Thionville.

3.3.2.18. Commune de Saint-Hilaire

La commune reprend les observations développées ci-dessus par les communes de de Saint Escobille, d'Authon la Plaine, de Guillerval, d'Angerville, d'Arrancourt, de Congerville-Thionville et de Chalo-Saint-Mars.

3.3.2.19 Commune de Mérobert

La commune reprend les observations développées ci-dessus par les communes de de Saint Escobille, d'Authon la Plaine, de Guillerval, d'Angerville, d'Arrancourt, de Congerville-Thionville, de Chalo-Saint-Mars et de Saint-Hilaire.

3.4. Avis des communes des Hauts de Seine

3.4.1. Communes des Hauts de Seine ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations :

3.4.1.1. Commune d'Issy-les-Moulineaux

La commune fait état des deux réserves et de la remarque suivantes :

-Action 4 2.3 « Développer le stationnement vélo sur voirie » ; La prescription pour |e stationnement voirie est trop ambitieuse et irréaliste (pour ce qui concerne GPSO : 2 places vélo pour 1 place voiture à Issy-les-Moulineaux. Boulogne-Billancourt et Vanves, et 1 place vélo pour 2 places voitures à Meudon, Cheville, Sèvres, Ville-d'Avray et Marnes-la-Coquette). Le bloc local dispose d'une agilité et d'une rapidité d'action qui lui permettent d'intervenir et d'augmenter l'offre de stationnement vélo là et où le besoin se fait sentir Il s'agit de privilégier l'objectif de répondre aux besoins sans créer un

surplus de places de stationnement pour éviter tout encombrement inutile de l'espace public par du mobilier urbain.

L'objectif du Plan vélo territorial est de multiplier par deux le nombre de stationnements vélos dans l'espace public entre 2020 et 2025 Cet objectif est d'ores et déjà ambitieux.

#1046 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Action 4.2.4 « Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant ». Les normes retenues au PLUi arrêté sont conformes aux exigences du PDMIF, à l'exception des normes pour la construction de bureaux. Les exigences du PDMIDF varient, pour GPSO, entre 1 place pour 70m² de SDP (communes limitrophes) et 1 place pour 90m² de SDP.

Au regard des différents échanges que GPSO a pu avoir sur ce sujet lors de l'élaboration du PLUi, l'exigence de 1 place pour 70 m² est jugée trop forte.

#1047 Avis de IDF Mobilités :

Considérant l'objectif de triplement de la part modale du vélo d'ici à 2030 porté par le Plan des mobilités, lié notamment à l'essor de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, des normes plus exigeantes que la réglementation nationale ont été fixées pour les bureaux, en distinguant le niveau d'exigence selon les zones et la proximité du cœur de métropole. En effet, le seuil de 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment (arrêté du 30 juin 2022) correspond à une place pour six salariés, là où le Plan des mobilités vise une place pour quatre à cinq salariés. Les normes ont donc été renforcées par rapport au PDUIF dans la zone centrale afin de tenir compte de la plus forte densité d'emplois pour une même surface de plancher en cœur de métropole.

Il est également proposé de rappeler à la Région l'importance pour le territoire du prolongement de la ligne 12 jusqu'à Meudon, en passant par le futur hub de transports en communs que constitue la station Issy de la ligne 15 du Grand Paris Express, comme confirmé au SDRIFe et aux discussions engagées depuis de nombreuses années avec la Région et l'Etat. Dans ce contexte la Ville d'Issy-les-Moulineaux demande aux instances compétentes, de s'engager sur un calendrier de mise en œuvre de ce chantier essentiel pour notre territoire.

#1048 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 12 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

3.4.1.2. Commune de Saint-Cloud

La commune fait état des demandes suivantes :

La suppression de stationnement vélo sur voirie publique

#1049 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

La norme minimale pour le stationnement vélo dans les constructions neuves et les projets de réhabilitation du bâti existant pour les opérations de bureau et les immeubles à usage d'habitation, neufs ou rénovés.

#1050 Avis de IDF Mobilités :

Considérant l'objectif de triplement de la part modale du vélo d'ici à 2030 porté par le Plan des mobilités, lié notamment à l'essor de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, des normes plus exigeantes que la réglementation nationale ont été fixées pour les bureaux, en distinguant le niveau d'exigence selon les zones et la proximité du cœur de métropole. En effet, le seuil de 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment (arrêté du 30 juin 2022) correspond à une place pour six salariés, là où le Plan des mobilités vise une place pour quatre à cinq salariés. Les normes ont donc été renforcées par rapport au PDUIF dans la zone centrale afin de tenir compte de la plus forte densité d'emplois pour une même surface de plancher en cœur de métropole. Pour les immeubles à usage d'habitation les normes du Plan des mobilités sont proches de la réglementation nationale.

La norme de stationnement véhicules pour les opérations de bureaux neufs.

#1051 Avis de IDF Mobilités :

Les normes plafond de stationnement automobile dans les immeubles de bureaux neufs faisaient déjà l'objet d'une prescription dans le PDUIF. L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. En effet, l'analyse des PLU(i) de l'ensemble des collectivités concernées par ces normes prescriptives révèle que les deux tiers d'entre eux sont compatibles, voire plus volontaristes, que les normes du PDUIF. Par conséquent, il a été proposé de confirmer, voire de renforcer ces normes plafond dans le Plan des mobilités, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec le renforcement de la desserte transports collectifs, notamment via la mise en service à venir du Grand Paris Express (GPE).

L'adaptation du réseau cyclable structurant régional au contexte de Saint Cloud.

#1052 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre les itinéraires de principe du réseau VIF définis par le Conseil Régional en 2020 (mesure 4.1.1). Le tracé précis des itinéraires est défini dans le cadre des comités de ligne.

La prise en compte des opérations suivantes :

L'inscription du prolongement de la ligne de métro 10 en terminus à la gare ligne GPE de Saint Cloud conformément au SDRIF-E.

#1053 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 10 à Saint-Cloud est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

L'inscription de la coupure urbaine du la Passerelle de l'Avre en vue de sa résorption.

#1054 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

3.4.1.3. Commune de Sèvres

La commune fait état des deux remarques suivantes :

Que le prolongement de la ligne 12, jusqu'à Sèvres (grâce aux stations : Issy-RER. La Ferme-Musée Rodin, Brimborion-Ile Seguin et Musée de Sèvres), figure au plan des mobilités en Ile-de-France, au nombre des projets qui pourront être mis en service à horizon 2030.

#1055 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 12 à Sèvres est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Que dans le cadre de la concertation avec les huit villes de l'ouest parisien (Boulogne-Billancourt, Chaville. Issy-les-Moulineaux. Marnes-la-Coquette, Meudon. Sèvres. Vanves et Ville-d'Avray) les élus du conseil de territoire de Grand Paris Seine Ouest compétent et actif en matière de développement des transports en commun, de mobilités durables et de partage équilibré de l'espace public, émettent un avis commun sur le projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030 du Conseil Régional.

#1056 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse. Les réponses ont été formulées dans la section consacrée à l'avis de l'EPT Grand Paris Seine Ouest.

3.4.1.4. Commune de Sceaux

La commune demande que :

Que les rabattements vers les gares de ce réseau soient renforcés notamment pour assurer une meilleure desserte du quartier intercommunal des Blagis, quartier prioritaire de la politique de la Ville.

#1057 Avis de IDF Mobilités :

La mise en service du Grand Paris Express sera accompagnée systématiquement de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles et répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements (mesure 1.1.1). Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

La création d'une liaison par autobus à forte fréquence et haut niveau de service entre Sceaux et la ligne 4 du métro, station Lucie-Aubrac.

#1058 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.4.1.5. Commune de Vaucresson

La commune fait état des quatre réserves suivantes :

La Ville souhaite l'intégration de Vaucresson dans la zone « cœur d'agglomération » et non en zone « couronne », afin de respecter une logique territoriale cohérente de stratégie des mobilités à l'échelle du Département des Hauts-de-Seine et de la Métropole du Grand Paris.

#1059 Avis de IDF Mobilités :

La carte des entités territoriales est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

La Ville souhaite l'affirmation d'un objectif concret de prolongation de la ligne 18 (Versailles) jusqu'à la ligne 15 (Nanterre la folie), comme envisagé dans la programmation du Grand Paris Express,

avec réalisation d'une station sur une commune voisine de Vaucresson (Le Chesnay-Rocquencourt ou la Celle-Saint Cloud, par exemple), afin que la Ville puisse envisager les modalités de raccordement et de d'intermodalité avec cette station.

#1060 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 18 de Versailles à Nanterre est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

La Ville souhaite la mise en étude de la prolongation de la ligne 10 du métro de Pont de Saint-Cloud à la gare de Saint-Cloud (ligne L, ligne 15 et/ou T2), dans le but de favoriser les intermodalités.

#1061 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 10 à Saint-Cloud est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

La Ville souhaite, dans les PLU, l'instauration d'une pondération possible dans les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux, en fonction de la desserte en transports en commun de l'environnement direct des sites concernés.

#1062 Avis de IDF Mobilités :

Les normes plafond de stationnement automobile dans les immeubles de bureaux neufs faisaient déjà l'objet d'une prescription dans le PDUIF. L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. En effet, l'analyse des PLU(i) de l'ensemble des collectivités concernées par ces normes prescriptives révèle que les deux tiers d'entre eux sont compatibles, voire plus volontaristes, que les normes du PDUIF. Par conséquent, il a été proposé de confirmer, voire de renforcer ces normes plafond dans le Plan des mobilités, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec le renforcement de la desserte transports collectifs, notamment via la mise en service à venir du Grand Paris Express (GPE). La formulation des prescriptions et le zonage d'application défini tiennent compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

3.4.1.6. Commune de Marnes-la-Coquette

La commune fait état des remarques suivantes :

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs.

Les nouvelles lignes de cars express ont un impact positif sur la mobilité à l'échelle régionale mais leur introduction ne devra pas se faire au détriment des lignes urbaines, notamment dans les pôles d'échanges déjà fortement sollicités comme le Pont de Sèvres à Boulogne-Billancourt, et la qualité de l'insertion urbaine de leurs terminus devra être recherchée.

#1063 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités est attentive à ce que le développement des lignes de Cars Express ne se fasse pas au détriment de lignes urbaines existantes dans les pôles déjà fortement sollicités.

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

Un pilotage de la donnée à l'échelle régionale pour partager des données de comptage vélo serait un vrai plus à ajouter au plan d'action.

#1064 Avis de IDF Mobilités :

La Région subventionne la mise en place de comptages vélo sur l'ensemble des aménagements cyclables formant le Réseau Vélo Île-de-France (VIF) . Elle promeut également la publication des données de comptage sur la plateforme nationale des fréquentations gérée par le Réseau Vélo et Marche.

La carte page 205 (et l'annexe page 389) sera à mettre en cohérence avec le plan vélo départemental adopté par le conseil départemental en février 2022 (schéma directeur à terme).

#1065 Avis de IDF Mobilités :

Si un écart est constaté avec le schéma départemental de 2022, les cartes seront mises à jour dans la version finale du Plan des mobilités.

La prescription pour le stationnement voirie est trop ambitieuse et irréaliste (2 places vélo pour 1 place voiture à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, et 1 place vélo pour 2 places voitures à Meudon, Chaville, Sèvres, Ville-d'Avray et Marnes-la- Coquette).

#1066 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture

La commune de Marnes-la-Coquette souhaite être associée à la réflexion et souhaite interroger Ile-de-France Mobilités sur l'opportunité d'une ligne de covoiturage qui pourrait concerner le territoire.

#1067 Avis de IDF Mobilités :

Une vingtaine de lignes de covoiturage sont actuellement à l'étude (mesure 5.1.2). Le Plan des mobilités n'a pas vocation à inclure une liste détaillée des lignes de covoiturage, qui est susceptible d'évoluer sur la décennie en fonction des études et de la concertation qui sont en cours.

La commune de Marnes-la-Coquette est a priori favorable à une harmonisation et simplification du système de redevance ave et avec le fait d'instaurer une redevance unique à l'échelle métropolitaine. Toutefois, cette unification doit se faire tout en conservant le fléchage des recettes vers chaque territoire.

#1068 Avis de IDF Mobilités :

L'instauration d'une redevance unique à l'échelle métropolitaine, proposée au Plan des mobilités, consisterait en une harmonisation de la redevance à l'échelle de toutes les communes mais celles-ci gardent la compétence voirie et, par conséquent, conservent les recettes associées.

Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité :

Les départements sont aussi parfois propriétaires du foncier et doivent donc être identifiés parmi les responsables et financeurs de cette action.

#1069 Avis de IDF Mobilités :

Ce point sera pris en compte dans la version finale du Plan des mobilités.

Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

- La commune de Marnes-la-Coquette prend note que le PDMIF évoque la réalisation de voies réservées et que toutes les voies seront équipées de dispositif de contrôles automatisés (A13 et BP). Avant toute création de voie de réserve sur l'A13, il est impératif d'expérimenter un tel dispositif qui peut avoir de grosses répercussions de trafic sur les voies communales de Marnes-la-Coquette.

#1070 Avis de IDF Mobilités :

La voie réservée sur A13 a été mise en service le 3 mars 2025 par la DIRIF dans le cadre d'un dispositif expérimental qui fera l'objet d'une évaluation régulière par les services de l'Etat.

Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine :

Prescription bus : la prescription concernera principalement les réseaux de voirie départementale, une liste des voies concernées fournie par IDFM et actualisée chaque année serait appréciée.

#1071 Avis de IDF Mobilités :

La carte des axes à plus de 300 bus/jour (deux sens confondus) sera actualisée chaque année pour tenir compte des évolutions du réseau, et mise à disposition des collectivités.

3.4.2. Communes des Hauts de Seine ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations ou s'étant abstenues :

Aucune commune des Hauts de Seine n'a émis d'avis défavorable, réservé ou s'est abstenue.

3.5. Avis des communes de Seine Saint Denis

3.5.1. Communes de la Seine-Saint-Denis ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations :

3.5.1.1. Commune de Montreuil

La commune fait état de des deux réserves suivantes :

Le projet présenté par la Région n'engage pas la transformation nécessaire des autoroutes urbaines du Grand Paris. Les mesures proposées sur le réseau magistral ne suffisent pas à traiter l'ensemble des nuisances sanitaires, environnementales et urbaines des grands axes autoroutiers, particulièrement au cœur de l'Ile de France.

#1072 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'axe 7 du Plan des mobilités.

Le projet présenté par la Région ne permet pas de résorber entièrement le déséquilibre territorial, en termes d'offres en transports en commun. Un effort plus important doit être fail pour désenclaver Les territoires de l'est francilien : assurer la livraison des projets de transports, améliorer l'offre du réseau bus, lancer les études pour les projets de transports post Grand Paris Express.

#1073 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités dans l'axe 1 du Plan des mobilités. La mesure 1.1.1 qui porte sur le déploiement du Grand Paris Express indique qu'en application du SDRIF-E, des prolongements ou compléments à ce dernier pourront faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation à plus long terme, au-delà de l'horizon 2030. Le prolongement du T1 à Montreuil puis Val-de-Fontenay est bien inscrit au Plan des mobilités (mesure 1.3.1). Enfin, l'offre bus fait l'objet d'adaptations en continu, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.5.1.2. Commune de Sevran

La commune demande :

La mise en place de subventions régionales et métropolitaines pour l'aménagement des espaces publics en faveur des piétons.

#1074 Avis de IDF Mobilités :

Les actions en faveur de la marche s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

La mise en place de subventions régionales et métropolitaines pour la mise en accessibilité des espaces publics.

#1075 Avis de IDF Mobilités :

La mise en accessibilité de la voirie est une obligation fixée par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances. Les actions en faveur de l'accessibilité de la voirie s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

La mise en place de subventions régionales et métropolitaines pour des études de faisabilité de résorption dos coupures urbaines du canal de l'Ourcq et des voies du RER B en faveur des mobilités actives, ainsi qu'un soutien en ingénierie.

#1076 Avis de IDF Mobilités :

La liste des coupures inscrites au Plan des mobilités (mesure 8.2.3) a été établie à partir de la liste des coupures non traitées dans le PDUIF, complétée par une liste fournie par les Départements. Il revient à chaque maître d'ouvrage (Etat, départements...) de s'engager dans leur résorption pour améliorer la sécurité et le cadre de vie. Des subventions de la Région et de la Métropole du Grand Paris peuvent être sollicitées.

Une meilleure prise en compte du projet « Charles-de-Gaulle Express » dans les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement {PPBE) notamment en prenant en compte les projets urbains, ainsi que les incidences sur la faune et la flore.

#1077 Avis de IDF Mobilités :

La question des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est traitée dans la mesure 1.1.8. La définition du contenu des plans de prévention du bruit dans l'environnement n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Que les Délégations de Service Public {DSP} liées au réseau de bus prennent mieux en compte les déplacements entre Établissements publics territoriaux (EPT) métropolitains voisins.

#1078 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

A la Région d'organiser une journée du vélo régionale et annuelle dans le cadre de l'événement « Mai à vélo » organisé par l'Etat.

#1079 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de sensibilisation de tous les publics à la pratique du vélo est traité dans la mesure 4.3.5. Le Plan des mobilités n'a toutefois pas vocation à lister l'ensemble des opérations à mener sur le sujet.

3.5.1.3. Commune de Neuilly-sur-Marne

La commune fait part des remarques et demandes suivantes :

Remarque générale : Sur les cartographies, la ville de Neuilly-sur-Marne n'étant pas desservie par les lignes 14, 15 et 16 du GPE, elle devrait donc appartenir à la zone 4 et non la zone 3.

#1080 Avis de IDF Mobilités :

Pour élaborer le zonage commun à toutes les prescriptions et recommandations du Plan des mobilités relatives au stationnement, le principe a été de conserver des zones continues géographiquement, à l'instar du PDUIF. Ce principe a conduit à intégrer en zone 3 certaines communes qui ne sont pas desservies directement par le Grand Paris Express (GPE) mais qui disposent ou disposeront à l'horizon 2030 de capacités de rabattement sur le GPE en transports collectifs structurants. La demande concernant la modification de zonage de la commune de Neuilly-sur-Marne est en cours d'instruction par les services d'Île-de-France Mobilités et de la Région, considérant qu'elle n'est pas desservie par le réseau ferré, même en limite communale, et qu'elle ne le sera pas par le GPE.

Axe 1 - Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

L'axe 1 représente une priorité pour la commune, absente du maillage des transports en commun lourds. La Ville souhaiterait voir citer dans le plan d'actions (action 1.1 - Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience) le projet de prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy- Champs, projet indispensable pour une desserte complète du territoire et même s'il s'agit d'un projet à plus long terme que 2030. Il est également nécessaire de continuer à améliorer la desserte, le cadencement et la capacité du réseau bus.

#1081 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement de la ligne 11 du métro est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

L'amélioration du réseau de bus est traitée en particulier dans les mesures 1.3.1 (projets de TCSP dont Bus Bords de Marne), 1.3.2 (adaptation de l'offre) et 1.3.4 (performance d'exploitation).

Axe 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

La Ville souhaite la réalisation d'aménagements qui permettent un partage équilibré de la voirie entre les différents modes de déplacements (piétons, cycles, voitures, bus, etc.…).

Une réduction trop importante et/ou trop rapide de l'espace réservé aux véhicules pourrait créer des tensions sur le fonctionnement de la commune (commerces, stationnements, livraisons...) et contraindre les automobilistes qui n'ont pas d'alternatives viables dans l'attente de la réalisation du prolongement de la ligne 11, projet structurant pour le territoire.

Pour la réalisation de ces aménagements, la. Région Ile de-France et Ile-de-France Mobilités devront accompagner financièrement les communes qui sont déjà confrontées à de nombreuses contraintes budgétaires.

#1082 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les axes 2 (mesure 2.1.2) et 8 (mesure 8.1.2) du Plan des mobilités.

Les actions en faveur de la marche s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

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

La carte présentée dans l'action 4.1 - Développer les infrastructures cyclables - illustrant le réseau cyclable structurant en Ile-de France nécessite d'être précisée en faisant figurer notamment les bords de Marne.

#1083 Avis de IDF Mobilités :

La carte figurant à l'action 4.1 représente les aménagements cyclables structurants aux échelles régionale et départementales, en s'appuyant sur les schémas départementaux des itinéraires cyclables dont celui de la Seine-Saint-Denis. L'itinéraire des bords de Marne n'est pas inclus dans ce schéma départemental et n'a donc pas été inclus dans le réseau structurant d'échelle régionale.

La prescription 4.2.3 - Développer le stationnement vélo sur voirie - disposant que pour les zones 3 et 4, « une place veto pour deux places voitures sur voirie » devra être réalisée est trop ambitieuse.

#1084 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

La mesure 4.2.4 - Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant - prescrit un nombre de place de stationnement vélo par surface de plancher. Ce nombre de places vélo se décline en surface au sol à prévoir dans les constructions. On la Ville souhaiterait que le nombre de places de

stationnement vélo, pour toutes les destinations (logements, commerces, bureaux, etc..) puisse s'apprécier au regard d'un volume plutôt que d'une emprise au sol. En effet, il existe aujourd'hui une offre très importante de dispositif de stationnement des vélos qui permet de les superposer et gagner de l'espace au sol.

#1085 Avis de IDF Mobilités :

Les prescriptions relatives au stationnement vélo ne portent pas sur l'espace à consacrer à la réalisation de stationnement, mais donnent un nombre de places minimum à réaliser en fonction de la superficie du bâtiment concerné.

Axe 8 - Mieux partager la voirie urbaine

La cartographie proposée à l'action 8.2 - Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines - nécessite d'être complétée à minima par :

- La Marne et le projet de passerelle piétons/cycles en parallèle du pont de Neuilly,
- Le canal de Chelles,
- La RD934 et le projet de TCSR « Bus Bords de Marne »
- La RD970.

#1086 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Axe 9 - Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux.

La mesure 3.2.1 - Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux- roues motorisés - recommande la généralisation du stationnement payant à moins de 500m d'une gare ou d'une station de bus à haut niveau de service (BHNS) pour les zones 3,4 et 5. La règlementation du stationnement payant doit rester à l'appréciation de chaque commune qui ont des situations économiques et sociales très différentes. La zone bleue peut être une première solution pour lutter contre les véhicules ventouses sur certains secteurs.

#1087 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

La mesure 9.3.2. - Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants - définit de nouvelles bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les logements neufs qui ont pour effet de diminuer drastiquement le nombre de place de stationnement à réaliser dans les nouvelles constructions à Neuilly-sur-Marne :

- Moins de 500 m d'une gare :
- PLU - 1 place/logement PDMIF = 0,8 place/logement
- Plus de 500 m d'une gare :
- PLU - 1,36 place/logement PDMIF = 0,9 place/logement

La Ville s'oppose à cette recommandation qui ne tient pas compte du contexte local. Il ne peut pas être envisagé de réduire le nombre de place de stationnement à réaliser par logement sans offrir d'alternatives viables à l'utilisation de la voiture tel que le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs. De plus, l'espace public ne doit pas supporter le stationnement résidentiel et en est déjà saturé. En diminuant l'offre de stationnement dans les constructions individuelles et collectives, ce phénomène ne sera qu'accentué.

#1088 Avis de IDF Mobilités :

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2), le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents). Les nouvelles normes de stationnement recommandées ont été construites pour accompagner la démotorisation en cours dans la petite couronne, ce pour quoi elles s'appuient sur le taux de motorisation réel des ménages, auquel on applique un coefficient multiplicateur différencié selon la zone géographique et la desserte par des transports collectifs structurants. Il est toutefois rappelé que ces normes sont des recommandations, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

L'objectif n'est donc pas un report du stationnement sur la voirie, qui doit en effet être évité le plus possible. Pour cette raison, la mise en place des nouvelles normes de stationnement doit être articulée au mieux avec la politique de stationnement sur voirie (réglementation, stationnement payant, nombre de places offertes - voir actions 9.1 et 9.2).

Axe 11 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

La transition énergétique dans le secteur des transports est un enjeu majeur, notamment pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'accélération de cette transition peut notamment passer par l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques et la promotion des véhicules propres auprès des particuliers et des entreprises. Cependant, le coût de cette transition pourrait freiner sa mise en œuvre. La mise en place de dispositifs d'accompagnement financier est indispensable pour la réalisation de cet axe.

#1089 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques dans le domaine public est accompagné financièrement par la Région Île-de-France (mesure 11.1.1). Les dispositifs d'accompagnement financier des ménages et des professionnels franciliens (aides à l'achat ou au "rétrofit" de véhicules) sont exposés dans la mesure 11.4.1.

3.5.1.4. Commune de Montfermeil

La ville demande la prise en compte des points suivants :

La réalisation de la boucle du T4, par les rues Henri Barbusse et Général de Gaulle, afin de déployer ce mode en lourd en transport structurant, tel que prévu initialement, en assurant la prise en charge de l'indemnisation des commerçants, y compris les installations nouvelles, de la phase travaux concessionnaires à la fin des travaux du T4 et ce afin de garantir leur pérennité économique et conserver l'attractivité du centre-ville.

#1090 Avis de IDF Mobilités :

La réalisation de la boucle du T4 dans le centre de Montfermeil est bien inscrite au Plan des mobilités (mesure 1.3.1).

La réalisation d'une intermodalité optimale avec la gare de Clichy/Montfermeil de la ligne 16 du Grand Paris Express.

#1091 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 6.1.2 du Plan des mobilités.

La réalisation d'un parking relais pour desservir la gare de Clichy/Montfermeil telle que demandée depuis de longues années par la commune.

#1092 Avis de IDF Mobilités :

Les besoins en Parkings relais sont déterminés dans le cadre des études de pôles, qui associent collectivités locales, Société des Grands Projets et Île-de-France Mobilités (mesures 6.1.2 et 6.1.5). Le Plan des mobilités n'a pas vocation à déterminer la liste des Parkings relais à horizon 2030.

La réorganisation des lignes de bus, tant par un cadencement supérieur que la desserte améliorée des quartiers, et une qualité de service à retrouver.

#1093 Avis de IDF Mobilités :

La mise en service du Grand Paris Express sera accompagnée systématiquement de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles et répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements (mesure 1.3.2). Cet enjeu est également rappelé dans la mesure 1.1.1 sur l'accompagnement du déploiement des gares du Grand Paris Express.

La prise en compte de par la spécificité de l'étendue des nappes pavillonnaires du réel besoin de stationnement privé et le maintien des normes actuelles de stationnement dans le document d'urbanisme.

#1094 Avis de IDF Mobilités :

Les normes pour le stationnement automobile dans les constructions neuves à usage d'habitation s'appliquent à l'habitat collectif et non individuel (mesure 9.3.2).

3.5.1.5. Commune de Clichy-sous-Bois

La commune de Clichy-sous-Bois fait part des remarques suivantes :

Vers un renforcement des déplacements en transports en commun.

Le développement de l'offre de transport ne doit pas entrainer une remise en cause des autres modes de transport en commun, en particulier le réseau de bus irriguant le tissu urbain clichois, et largement utilisé par les habitants.

#1095 Avis de IDF Mobilités :

Le développement du Grand Paris Express s'accompagne systématiquement de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles mais aussi pour répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements (mesure 1.3.2). Il ne s'agit donc pas de remettre en cause l'ensemble de l'offre bus irriguant le territoire.

Un renforcement des transports rendu efficace par une attention accrue sur l'intermodalité et les rabattements.

L'arrivée de la Ligne 16 sur le territoire de la ville de Clichy-sous-Bois ne doit pas concourir à diminuer l'offre intermodale de proximité, en particulier le réseau de bus (en existence comme en fréquence).

#1096 Avis de IDF Mobilités :

Le développement du Grand Paris Express s'accompagne systématiquement de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles mais aussi pour répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements (mesure 1.3.2). Il ne s'agit donc pas de remettre en cause l'ensemble de l'offre bus irriguant le territoire.

L'accompagnement des publics éloignés des mobilités actives doit également passer par la sensibilisation et la formation. Des campagnes d'information, des ateliers pratiques ou des formations à la conduite de vélos en ville sont des mesures qui peuvent être mises en avant dans cette perspective.

#1097 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans les actions 4.3 et 14.1 du Plan des mobilités.

3.5.1.6. Commune de Coubron

La commune émet un avis favorable sous la réserve suivante :

Sous réserve de 1s prise en compte des remarques que le Territoire Grand Paris Grand Est a formulées, dans l'avis favorable qu'il a rendu lors du Conseil de Territoire du 12 novembre 2024, ce plan serait de nature à améliorer la mobilité sur le Territoire, en lien notamment avec les projets structurants portés par celui-ci tels que le prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs, le T-ZEN3 et son prolongement à Vaujours et le bouclage de ligne T4 à Montfermeil, ou Inaccessibilité aux futures gares du Grand-Paris Express,

#1098 Avis de IDF Mobilités :

Le bouclage du T4 et la création du TZen 3 sont bien inscrits au Plan des mobilités. Son prolongement à Vaujours est inscrit au SDRIF-E mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne fait figurer que les projets dont la mise en service est prévue d'ici 2030. Pour la même raison, le prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs n'est pas inscrite au Plan des mobilités.

3.5.1.7. Commune d'Epinay-sur-Seine

La commune demande la prise en compte des points suivants :

Le prolongement du T11 à l'Ouest et à l'Est.

#1099 Avis de IDF Mobilités :

Ce projet est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Le prolongement du T8 au nord.

#1100 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

L'amélioration des conditions de transport et de l'information des usagers.

#1101 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités dans l'axe 1 du Plan des mobilités.

La mise en accessibilité des transports en commun.

#1102 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 3.1 du Plan des mobilités.

La mise en place d'une tarification unique à l'unité de transport.

#1103 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

La résorption des dysfonctionnements sur les aménagements cyclables existants, notamment des discontinuités cyclables aux carrefours, en parallèle de la densification du maillage cyclable.

#1104 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 4.1.3 du Plan des mobilités.

Le développement des services aux vélos pour les cyclistes : stationnements sécurisés, prêt et/ou location, réparation.

#1105 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 4.3 du Plan des mobilités.

La prise en compte du confort d'été pour les déplacements actifs, piétons et vélos dans les aménagements existants et à venir.

#1106 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 2.1 et dans la mesure 8.1.2 du Plan des mobilités (notamment végétalisation et création d'ilots de fraîcheur).

L'étude fine de la gestion des livraisons des derniers kilomètres à l'échelle de la région Ile- de-France afin de ne pas faire supporter à un même territoire tous les désagréments liés aux plateformes logistiques et de développer des transports alternatifs aux transports routiers.

#1107 Avis de IDF Mobilités :

La définition d'une armature logistique régionale cible telle qu'inscrite dans la mesure 10.1.1 a pour but de rationnaliser l'organisation des flux de marchandises intrarégionaux, en améliorant l'équilibre entre plateformes et entre territoires.

L'action 10.2 a pour but le développement des modes alternatifs au fret routier.

3.5.2. Communes de la Seine-Saint-Denis ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations ou s'étant abstenues :

Aucune commune de la Seine-Saint-Denis n'a émis d'avis défavorable, réservé ou s'est abstenue.

3.6. Avis des communes du Val de Marne

3.6.1. Communes du Val-de-Marne ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations :

3.6.1.1. Commune de Saint-Maur-des-Fossés

La commune émet les observations et remarques suivantes et notamment elle :

Rappelle la nécessité de concilier le transport décarboné de marchandises, en particulier le fret ferroviaire et fluvial, avec la protection des habitants face aux nuisances qu'il engendre.

#1108 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'axe 10 du Plan des mobilités, entièrement dédié au développement d'une logistique durable.

Rappelle l'importance de maintenir au long cours les aides à l'investissement local Indispensables pour réussir la transition des mobilités.

#1109 Avis de IDF Mobilités :

Plusieurs dispositifs de subvention de la Région ou d'Île-de-France Mobilités existent pour accompagner les investissements des collectivités en termes de mobilités. Cet enjeu est traité dans la section « Le financement du Plan des mobilités ».

Réaffirme l'importance de tenir compte de l'échelon communal comme partie intégrante des politiques publiques de transport.

#1110 Avis de IDF Mobilités :

Pour chaque mesure, le Plan précise les acteurs maîtres d'ouvrage de la mesure.

Précise qu'il convient de maintenir la compétence décisionnelle et le pilotage à l'échelle communale afin de préserver l'efficacité de l'action et l'adéquation des réponses apportées aux problématiques rencontrées, sans pour autant exclure l'intérêt de l'échelle intercommunale pour un plan local des mobilités.

#1111 Avis de IDF Mobilités :

Par leurs compétences propres, les communes sont responsables de la mise en œuvre de nombreuses mesures inscrites au Plan des mobilités, notamment autour des sujets voirie et espaces publics, ou encore du stationnement. Néanmoins, le Plan – suivant en cela le code des transports - vise à améliorer la cohérence des politiques locales, grâce à un travail collaboratif entre EPCI et communes membres, en particulier dans le cadre des PLM.

Prend acte avec satisfaction de l'abandon du projet Est-TVM, dès lors que le Grand Paris Express a vocation à desservir la même aine urbaine.

#1112 Avis de IDF Mobilités :

La déclaration d'utilité publique du projet est caduque.

Propose qu'une concertation avec les collectivités territoriales sur la zone à faible émission (ZFE) soit mise en place afin de permettre un dialogue, une planification et un suivi efficaces de la mesure.

#1113 Avis de IDF Mobilités :

La définition du périmètre de la Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) et sa gouvernance relèvent de la Métropole du Grand Paris.

Renouvelle sa demande d'ouverture d'un moratoire concernant la décision de la ville de Paris à réduire à 50km/h la vitesse maximale autorisée sur le boulevard périphérique, très majoritairement emprunté par les Franciliens de banlieue et demande la création d'une gouvernance partagée.

#1114 Avis de IDF Mobilités :

La décision d'abaisser la vitesse du boulevard périphérique a été prise par la seule ville de Paris. Un suivi des effets de la mise en œuvre de la mesure est effectué par la Ville d'une part et par l'Institut Paris Region d'autre part. Les impacts de cette mesure sont suivis de près par les services de l'Etat et la Région.

Demande l'inscription de l'axe RD86 aux coupures urbaines à résorber dans le PDMIF.

#1115 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Demande de retirer des cartes des pistes cyclables les bords de Marne entre le quai de Bonneuil et le quai Beaubourg afin de préserver l'esprit de promenade défendu.

#1116 Avis de IDF Mobilités :

La carte des itinéraires cyclables a été établie en intégrant le « Réseau Vélo Île-de-France » (VIF) porté par la Région, le réseau porté par la Métropole du Grand Paris « Vélopolitain » et les réseaux départementaux. Or cet itinéraire est inscrit au SDIC du Val-de-Marne.

Réaffirme son engagement à rendre accessible l'espace public dans une planification au long cours compte-tenu des lourds investissements à porter et des 190 km de voirie à gérer.

#1117 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 3.2 du Plan des mobilités.

Indique que la Ville de Saint-Maur s'est portée candidate en 2023 pour accueillir une Maison du vélo ayant vocation à promouvoir ce mode de déplacement sur le territoire et qu'elle accompagnera IDFM dans la réussite de ce projet.

#1118 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 4.3.1 du Plan des mobilités.

Propose de prévoir des mesures complémentaires dans le plan régional des mobilités favorisant le développement de la cyclologistique.

#1119 Avis de IDF Mobilités :

La mesure concernant la cyclologistique inscrite au Plan des mobilités a volontairement mis l'accent sur les deux enjeux qui ressortent comme les leviers d'actions les plus efficaces à mettre en œuvre par les acteurs publics, pour cette filière encore naissante : la mise à disposition de foncier, primordiale pour le développement des activités de manutention associées, et l'exemplarité de la sphère publique pour donner une dynamique à la filière via les appels d'offres.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les mesures de développement du réseau cyclable et de pacification de la voirie contribuent directement à favoriser le développement de cette filière en permettant une cohabitation entre véhicules motorisés et vélos-cargos. De même, la mesure concernant le stationnement vélo sur voirie recommande l'installation d'arceaux pour vélo cargo, les besoins en stationnement de la cyclologistique étant par ailleurs faibles car les cyclologisticiens effectuent principalement des arrêts courts qui nécessitent simplement un accès bref au trottoir. Un renvoi vers ces mesures pourra être effectué dans la mesure concernant la cyclologistique pour davantage de clarté.

La question des infrastructures dédiées (pistes cyclables ou stationnement sécurisés spécifiques pour la cyclologistique) est apparue comme trop précoce lors de la concertation préalable auprès des collectivités et des autres acteurs de la logistique urbaine et n'a donc pas été abordée dans le plan d'action.

3.6.1.2. Commune de Villeneuve-Saint-Georges

La commune fait part des remarques et propositions suivantes :

Relancer l'activité du centre de Triage au Nord de Villeneuve-Saint-Georges. En effet, la commune de Villeneuve-Saint-Georges est dotée d'un centre de triage de la SNCF d'une superficie de 200 hectares. Sa relance faciliterait donc le développement du Fret en Île-de- France, un Contrat d'intérêt National (CIN) a d'ailleurs été signé en 2018. Des réunions ont eu lieu entre les différents acteurs mais le projet reste au point mort, certaines problématiques existantes telle que la création de la voie de desserte pour l'usage des véhicules de transport n'ont pas trouvé d'issues viables. Ce projet est nécessaire pour la commune et la Région et il faut s'engager pleinement dessus.

#1120 Avis de IDF Mobilités :

Le développement du fret ferroviaire est en effet un enjeu, inscrit au Plan des mobilités. Le maintien et le développement de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges y figurent dans la mesure 10.1.3.

Mobilités douces : le plan vélo Métropolitain s'arrêtant à Créteil, il serait judicieux de créer une continuité des pistes cyclables en longeant notamment les lignes RER, cela encouragerait la pratique du vélo de par la simplification du parcours et sa sécurité. En effet, la commune avait fait part à la Métropole du Grand Paris de son regret de voir que Villeneuve-Saint-Georges n'était pas incluse dans le périmètre du Plan Vélo Métropolitain, cet aspect freine l'avancée de la transition écologique pour les habitants de notre territoire et des communes limitrophes, ainsi que la connexion de Villeneuve-Saint-Georges vers les autres villes.

#1121 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande doit être discutée avec la Métropole du Grand Paris, le Plan des mobilités reprenant le plan « Vélopolitain » défini par cette dernière.

Apaiser la RN6 qui supporte aujourd'hui un flux de véhicule quotidien supérieur à 60 000 véhicules/jr et une congestion importante.

#1122 Avis de IDF Mobilités :

La RN6 à Villeneuve St Georges est un axe classé par le SDRIF-E dans le réseau magistral.

La régulation des vitesses sur le réseau magistral (homogénéisation des vitesses sur un linéaire, abaissement des vitesses maximales autorisées de manière permanente ou dynamique) est un levier important pour améliorer la sécurité routière, réduire le bruit et la pollution pour les riverains, et, dans certains cas, réduire la congestion par une meilleure régulation du trafic.

Les réflexions engagées sur ce sujet seront poursuivies pour d'éventuelles mises en œuvre dans les années à venir.

Réduire les nuisances sonores et relative à la qualité de l'air dues au trafic aérien et routier.

#1123 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités poursuit bien ces objectifs pour la route. Le transport aérien n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

La Région mise sur la création de nouveaux bassins d'emplois et le développement du télétravail afin de réduire le nombre et la distance de déplacements, la problématique est que cela n'est pas

de sa compétence et que les employeurs n'ont aucune obligation d'appliquer ces mesures. Ces nouveaux bassins seraient évidemment nécessaires pour réduire les déplacements mais pour cela la Région devra créer, en partenariat avec d'autres acteurs publics, notamment l'Etat, des moyens incitatifs pour les entreprises et employeurs de développer le télétravail.

#1124 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités prend en compte un objectif de développement du télétravail entre 2019 et 2030 qui correspond à la pratique déjà observée en 2025.

Concernant le Fret, il est légitime de s'interroger sur l'existence et/ou la fonctionnalité des infrastructures (plateforme de triage, port...) pour permettre un report modal significatif du transport de marchandises. En effet, pour compenser la diminution du recours aux camions, la flotte de bateaux et de trains doit être suffisante et fonctionnelle et les infrastructures adéquates, d'où la nécessité de mener à bien le projet du Contrat d'intérêt National de Triage qui ne progresse plus actuellement.

#1125 Avis de IDF Mobilités :

Le développement du fret ferroviaire est en effet un enjeu inscrit au Plan des mobilités. Le maintien et le développement de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges y figure dans la mesure 10.1.3.

Le sujet des nuisances sonores causées par le trafic aérien semble absent du Plan des mobilités. Cette absence est d'autant plus regrettable que comme évoqué précédemment, les nuisances sonores ont de graves conséquences sur les populations, et les habitants de Villeneuve-Saint-Georges sont fortement impactés par le passage incessant d'avions venus ou arrivant d'Orly. Notre commune serait favorable à un partage des nuisances sonores en mettant en place une alternance entre deux couloirs aériens ainsi que l'application d'une des mesures de la loi Climat et Résilience de 2021 qui devait interdire les lignes aériennes intérieures quand il existe une alternative courte en train.

#1126 Avis de IDF Mobilités :

Le transport aérien n’est pas du ressort du Plan des mobilités.

La Région prévoit une hausse des dépenses de fonctionnement des transports en commun. Cette hausse doit être financée par une hausse des ressources qui sera donc possible par une hausse des tarifs des transports en commun et des contributions des communes. Cela pose donc deux problèmes, dans un premier temps, cette hausse des tarifs constituera un frein d'usage pour les populations en difficultés financières mais non-éligibles aux aides sociales. Dans un deuxième temps, la hausse des contributions des communes pourrait augmenter les difficultés financières de certaines communes disposant de peu de budget notamment avec la non augmentation des finances des collectivités territoriales.

#1127 Avis de IDF Mobilités :

Les mécanismes de financement de l’augmentation des dépenses de fonctionnement des transports en commun sont précisés dans la section « Le financement du Plan des mobilités ». Ils ne reposent pas sur une contribution des communes.

Le réaménagement des espaces publics sur les territoires communaux (partage de la voirie, revêtement innovant par exemple) n'est pas toujours pris en compte par la Région concernant les subventions, ou alors insuffisamment. Il est nécessaire que les dispositifs vertueux et innovants soient mieux subventionnés.

#1128 Avis de IDF Mobilités :

La Région ne peut financer que des aménagements de sécurité et des équipements collectifs présentant un intérêt régional direct conformément à l'article L. 4413-3 et au 3° de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales.

3.6.1.3. Commune de Thiais

La commune fait part de ses réserves et demandes suivantes :

Concernant les dépenses sur le réseau viaire abordées dans le chapitre consacré au budget, il est demandé de prendre en considération dans l'élaboration des Contrats de Plans Etat Région (CPER.) l'entretien des ouvrages d'art situés sur la Commune de Thiais au-dessus des voies magistrales comme l'autoroute A86.

#1129 Avis de IDF Mobilités :

Le contenu des CPER n'est pas l'objet du Plan des mobilités en Île-de-France.

Concernant l'action 1.1 "développer le réseau de mass transit" figurant dans l'axe 1, il est demandé de prendre en considération le nécessité de réaliser des stationnements suffisants autour des gares GPE, en particulier celle située sur la Ville de Thiais.

#1130 Avis de IDF Mobilités :

Les besoins en stationnement (voiture et vélo) à l'échelle locale sont déterminés dans le cadre des études de pôle menées sur les gares du Grand Paris Express et Train/RER.

Concernant l'axe 2 "placer le piéton au cœur de la politique de mobilité" en particulier la demande d'élaboration des plans de mobilité par l'Etablissement Public Territorial et les modifications induites, il est rappelé que la Ville de Thiais n'a pas transféré son réseau viaire à cette intercommunalité. Le niveau communal est l'échelon pertinent pour mettre en œuvre cette action.

#1131 Avis de IDF Mobilités :

La loi précise que les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) sont par défaut de compétence communale et que leur mise en œuvre relève bien du gestionnaire de voirie. Néanmoins, les communes peuvent transférer à l'EPCI la compétence d'élaboration du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), ce qui peut permettre une mutualisation des moyens et des coûts.

Concernant l'axe 4 "conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo" et en particulier l'action 4.1, il est demandé une aide financière à la Région pour la création de zones 30 dans le cadre des plan vélo élaboré par les communes.

#1132 Avis de IDF Mobilités :

La Région subventionne la réalisation de zones 30 dans le cadre des schémas cyclables et au titre des aménagements de sécurité routière.

Concernant l'action 4,2 décrit dans le même chapitre, le ratio de stationnement vélo à réaliser sur l'espace public est jugé défavorable pour les usagers de la voiture. Il est demandé de la reconsidérer

#1133 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Concernant l'axe 6 et en particulier l'aménagement de pôles multimodaux, il est demandé une aide et une participation à la gestion et l'entretien de ces espaces publics majeurs autour des gares.

#1134 Avis de IDF Mobilités :

Des principes de répartition de la gestion et de l'entretien des différents espaces et équipements dans les pôles d'échanges multimodaux sont présentés dans le Guide d'aménagements des pôles d'échanges établi par Île-de-France Mobilités à destination des maîtres d'ouvrage, pour servir de base aux discussions à mener entre tous les maîtres d'ouvrage, les gestionnaires de voirie et les opérateurs. La gestion de l'espace public est du ressort des gestionnaires de voirie. Il est à noter qu'Île-de-France Mobilités finance déjà, via les contrats avec les opérateurs, les dépenses liées au domaine ferroviaire et aux éco-stations bus, et qu'elle subventionne également certaines dépenses de fonctionnement liées aux équipements d'intermodalité.

Concernant l'axe 7 et en particulier l'action 7.1, il est demandé de différer l'aménagement de voies multimodales sur les axes structurants et magistraux telle que l'A 86 qui traverse la Ville de Thiais.

#1135 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma Directeur des Voies Réservées est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Concernant l'axe 8 "mieux partager la voirie urbaine", il est demandé de reconsidérer cette action au regard des capacités à mettre en œuvre par les collectivités, en particulier pour la Ville de Thiais.

#1136 Avis de IDF Mobilités :

Les gestionnaires de voirie sont en responsabilité sur leur réseau et programment leurs interventions d'aménagement au regard de leurs enjeux et capacités, notamment financières. Les recommandations inscrites au Plan des mobilités sont destinées à les guider dans leurs choix pour atteindre les objectifs fixés.

Concernant l'axe 9 "adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux", il est rappelé que la Ville de Thiais n'envisage pas la tarification du stationnement ni le transfert de ce domaine a l'EPT. Il est rappelé que la gestion du stationnement relève du seul échelon communal.

#1137 Avis de IDF Mobilités :

La compétence stationnement relève des communes mais elle peut être transférée aux EPCI.

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Concernant l'axe 10 "soutenir une activité logistique performante et durable", la présence du Marché d'intérêt National de Rungis, situé en limite de la Commune de Thiais, justifierait à lui seul un traitement particulier dans le plan proposé.

#1138 Avis de IDF Mobilités :

Le traitement des stratégiques propres à des sites logistiques spécifiques relève des PLM et non du Plan des mobilités (PDMIF).

3.6.1.4. Commune de Sucy-en-Brie

La commune souhaite que soient prises en considération, pour la mise en œuvre des différents axes et actions proposés dans ce plan, les actions suivantes qui apparaissent prioritaires pour sa commune et son territoire :

AXE 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

Mesure 1-3 : développer les réseaux de surface et en améliorer les performances : renforcer les transports scolaires vers les collèges et lycées sur le territoire communal et permettre la mise en œuvre rapide du projet de centre bus prévu par le Plan Local de Mobilité de GPSEA qui s'avère indispensable au renforcement du réseau de bus, ainsi que leur transition vers la mobilité hydrogène bas carbone (mesure 11.3).

#1139 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités partage la volonté de mise en service rapide de nouveaux centres bus sur le territoire. Le centre-bus de Noiseau qui figure sur la carte de la mesure 1.3.7 devrait être mis en service en 2028.

Mesure 1 -5 : renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses : ce serait une solution plus souple et économique le week-end sur certaines dessertes de lignes peu utilisées.

#1140 Avis de IDF Mobilités :

Des services de Transport À la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

Mesure 1-6 : renforcer l'information voyageurs : compléments nécessaires sur les implantations de BIV.

#1141 Avis de IDF Mobilités :

La pose de bornes d'information voyageurs est aujourd'hui à la charge de l'opérateur bus local, mais cette compétence sera progressivement reprise par Île-de-France Mobilités. Ainsi, les abris voyageurs installés par les collectivités doivent prévoir l'accueil de BIV sous le toit de l'abri et l'installation des interfaces. Ces derniers seront conçus et installés par le propriétaire de l'abri.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités finance ces équipements à 100%.

Île-de-France Mobilités a récemment élaboré une note à l'intention des collectivités sur l'installation de différents équipements d'intermodalité, qui peut être transmise à la commune.

AXE 7 : Rendre la route plus modulable, sûre et durable

Mesure 7.4.1 : investir pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic : demande la remise en chantier immédiate de la prolongation de la RN 406 vers le port de Bonneuil, extension inscrite dans le CPER venant d'être signé entre la Région et L'Etat, et interrompue depuis plus de trois ans.

#1142 Avis de IDF Mobilités :

La desserte du Port de Bonneuil par la RN406 est un projet inscrit au Plan des mobilités en Île-de-France dans la mesure 7.4.1.

AXE 8 : Mieux partager la voirie urbaine

Mesure 8.2.3 : Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles

Les voies SNCF et RER A ainsi que la Marne constituent des coupures qui sont difficilement franchissables du fait de la vétusté des ponts existants, de leurs caractéristiques inappropriées à un usage partagé, au trafic venant du Plateau Briard et de Seine-et-Marne et au passage des bus,

En conséquence, la Ville de Sucy demande :

- La convocation, sous l'égide de l'Etat, des partenaires et maîtres d'ouvrage concernés par les deux ponts enjambant les voies ferrées à Sucy, les ponts dits « de Paris » et celui dit « de Bonneuil » inclus dans le recensement de l'arrêté du 22 juillet 2020 des ouvrages ne faisant pas l'objet de convention d'entretien et de partage des coûts, en vue d'obtenir la réalisation des travaux nécessaires à leur entretien en co-financement.

#1143 Avis de IDF Mobilités :

La coupure du "Pont de Paris" est inscrite au Plan des mobilités comme coupure à résoudre à horizon 2030 : il s'agit de la n°74 "RD111 - voies ferrées à Sucy-Bonneuil" (la coquille RD11 sera corrigée en RD111).

Concernant la coupure du pont "de Bonneuil" au-dessus des voies ferrées (à différencier de la coupure n°69) cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

- La reprise des études et la préservation des emprises dédiées an projet Altival phase 2 entre Sucy, Ormesson et Chennevières, indispensable pour répondre aux flux de circulation actuels et à venir.

#1144 Avis de IDF Mobilités :

Le projet Altival entre Noisy-le-Grand et Chennevières-sur-Marne est inscrit au Plan des mobilités, sa réalisation est donc prévue à horizon 2030. Le prolongement jusqu'à Sucy, inscrit au SDRIF-E, sera étudié au cours de la décennie mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne fait figurer que les projets dont la mise en service est prévue d'ici 2030.

3.6.1.5. Commune de Villecresnes

La commune souhaite la prise en considérations des remarques et demandes suivantes :

Faire évoluer les pratiques de mobilité vers un moindre recours aux modes individuels motorisés, ce qui requiert :

- Le développement du télétravail.

#1145 Avis de IDF Mobilités :

Il existe certains dispositifs régionaux soutenant le télétravail, comme le développement de tiers-lieux. Néanmoins, la mise en place et les modalités de déploiement du télétravail appartiennent à chaque entreprise.

- Un effort conséquent pour rendre attractives les solutions alternatives.

#1146 Avis de IDF Mobilités :

L'ensemble des axes du Plan des mobilités en Île-de-France vise à rendre plus attractives les solutions alternatives aux modes individuels motorisés.

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

- Mesure 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
- Mesure 1.5 Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
- Mesure 1.6 Proposer une information « voyageurs » de qualité dans tous les

Pour les territoires comme Villecresnes desservis par le réseau de bus, il est indispensable d'améliorer leur régularité et leur fréquence. L'offre doit être plus adaptée aux besoins, notamment le soir, le week-end et les jours fériés, en lien avec les horaires du réseau magistral. D'ailleurs, le transport à la demande serait une solution également pour les territoires de la « couronne de l'agglomération parisienne » les plus éloignés.

#1147 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la performance d'exploitation des bus est bien un objectif du Plan des mobilités en Île-de-France. En complément des actions d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs de transport pour traiter les causes internes d'irrégularité, des actions peuvent être mises en place sur la voirie par les collectivités gestionnaires pour traiter les points durs de circulation (voir mesure 1.3.4).

Des services de Transport À la Demande (TàD) peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1).

L'information voyageurs doit être rendue plus viable sur le réseau de bus afin de restaurer la confiance, une information en temps réel via des applications et sur les bornes d'information voyageurs.

#1148 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités en Île-de-France prévoit d'assurer la présence d'information voyageurs a minima théorique dans tous les espaces de transport et, lorsque possible, l'installation d'équipements dynamiques aux arrêts. Il prévoit en outre la généralisation de l'information voyageurs dynamique à l'intérieur des véhicules, avec 100 % de bus équipés à l'horizon 2030.

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

Il s'agit d'améliorer le maillage des itinéraires cyclables pour rendre sécuritaire et lisible l'accès d'équipements majeurs du territoire au sens large (gares de transport structurant, équipements scolaires, équipements de loisirs, centres-villes commerciaux, ...). L'accompagnement financier des projets locaux concernant la réalisation d'itinéraires et des projets de stationnement vélo encourage la réalisation de projets au niveau des communes.

#1149 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités préconise le développement du réseau cyclable notamment pour l'accès sécurisé aux principaux équipements. La réalisation de schémas cyclables par les collectivités est un prérequis important à la sécurisation du financement de ces infrastructures.

Des financements de la Région et de certains départements existent pour soutenir l'action des EPCI et des communes.

Les principes fondamentaux définis pour le VIF sont le confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la capacité. A ce titre, il ne semble pas pertinent d'identifier la Végétale, lieu de promenade piétons et cycles, qui fait le lien entre le Plateau Briard et Créteil, comme axe du VIF. Sur le territoire de Villecresnes, la Végétale ne dessert aucun lieu structurant comme la gare de Boissy ou le lycée Guillaume Budé. L'itinéraire le plus pertinent est l'axe de la RN 19 dont la piste cyclable est à requalifier et compléter.

#1150 Avis de IDF Mobilités :

Le réseau viaire supportant le VIF est défini dans le cadre des comités de lignes du VIF. Le Plan des mobilités ne comporte que des tracés de principe identifiant les sites reliés par le VIF.

Dans le cadre de cette comitologie, la Végétale a été clairement identifiée par les collectivités comme étant un itinéraire de promenade dont le profil n'est pas compatible avec le VIF. Un autre itinéraire, permettant les mêmes dessertes devra être proposé.

Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

Pour nos territoires non desservis par un transport structurant, le recours à plusieurs modes de déplacement est souvent de rigueur. Leur fluidité et leur facilité seront un élément d'attraction pour le report modal. Dans la notion de fluidité, l'accès à l'information est primordial :

Mesure 6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle.

Dans cet item, les données, les informations et les services réalisés doivent être partagés avec les collectivités territoriales traversées, notamment les communes qui sont en prise direct avec les habitants usagers des transports, afin d'avoir des échanges en toute transparence entre les différents acteurs.

#1151 Avis de IDF Mobilités :

Des comités de suivi sont organisés avec les territoires pendant lesquels les indicateurs de fréquentation et de qualité de service sont présentés.

Demande la requalification de la RN 19 avec la priorité à la circulation des transports collectifs, l'amélioration des itinéraires cyclables et avec la réalisation de ronds-points apaisant les entrées/sorties de la ville. Ce projet correspond aux axes définis par le Plan des mobilités.

#1152 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la performance d'exploitation des bus est un objectif du Plan des mobilités. En plus des actions d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs de transport pour traiter les causes internes d'irrégularités, des actions peuvent être mises en place par les gestionnaires de voirie pour traiter les points durs et améliorer la performance des bus.

L'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au Contrat de Plan Etat - région 2021-2027 prévoit la réalisation de la requalification de l'ex-RN19 en traversée de Boissy-Saint-Léger et la réalisation d'un passage à faune au sud de Boissy. Ces projets sont inscrits dans le Plan des mobilités (mesure 7.4.1).

Par ailleurs, le principe d'un TCSP RD19 - RN19 (Créteil - Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte Robert) est inscrit au SDRIF-E. L'avenant mobilité au CPER prévoit également des études pour l'aménagement de la RN19 entre Boissy et la Francilienne. Ces projets ne pouvant être mis en service à l'horizon 2030, ils ne sont pas inscrits au Plan des mobilités.

Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine : Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

Mesure 8 2.3 : Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles.

Le volet mobilités du Contrat de plan État-Région (CPER) 2023-2027 a fait l'objet d'un protocole d'accord Etat-Région sur la maquette financière et les grandes orientations approuvé en décembre 2023. Un des projets retenus est sur la RN19 : Passage à faune et requalification à Boissy.

Il est demandé d'étudier puis d'inscrire au prochain CPER État-Région la poursuite de la requalification de la RN19 au sud de Boissy (le tronçon val de marnais Villecresnes / Domaine de Grosbois). Cette requalification doit assurer la circulation prioritaire des transports collectifs, avoir des itinéraires cyclables sécurisés et maillés. L'interconnexion avec le reste du réseau routier doit être réalisée par deux ronds-points : au droit de l'entrée du Domaine de Grosbois et au droit de la RD 253, pour améliorer la sécurité et la fluidité des entrées/sonies de la ville. Un site propre bus, dans les deux sens, entre Boissy-Saint-Léger et Brie-Comte-Robert permettrait aux transports en commun de ne pas être pris dans les encombrements et assurer ainsi une meilleure régularité.

#1153 Avis de IDF Mobilités :

Le principe d'un TCSP RD19 - RN19 (Créteil - Boissy-Saint-Léger - Brie-Comte Robert) est inscrit au SDRIF-E. Par ailleurs, l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au Contrat de Plan Etat - région 2021-2027 prévoit des études pour l'aménagement de la RN19 entre Boissy et la Francilienne. Ces projets ne pouvant être mis en service à l'horizon 2030, ils ne sont pas inscrits au Plan des mobilités.

3.6.1.6. Commune de Maisons-Alfort

La commune demande la prise en compte des points suivants :

Intégrer les stationnements en zone bleue dans la généralisation du stationnement payant à proximité des gares, ceux-ci ayant le même effet, à savoir éviter le stationnement Long des véhicules des non-résidents.

#1154 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

Intégrer les mobilités fluviales pour les particuliers dans le PDMIF, actuellement absentes des mobilités représentées, notamment avec un travail à réaliser avec les EPCI pour favoriser ce type de déplacements en Ile-de-France.

#1155 Avis de IDF Mobilités :

Le développement des mobilités fluviales collectives est à l'étude (mesure 1.3.1).

Proposer des dérogations possibles sur les voiries départementales mais aussi sur les grands axes des voiries communales, en ce qui concerne le passage à 30km/h sur la voirie, afin de ne pas réduire le trafic sur ces routes.

#1156 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 8.1.2 émet une recommandation concernant le passage à 30km/h.

Sur le réseau structurant en agglomération, l'apaisement des vitesses par la limitation à 30 km/h doit être étudié au cas par cas, afin de vérifier sa faisabilité au regard des flux empruntant l'axe et notamment de l'impact sur la circulation des transports collectifs de surface.

3.6.2. Communes du Val-de-Marne ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations ou s'étant abstenues :

3.6.2.1. Commune de Fresnes

La commune fait part des réserves ou demandes suivantes :

En vue de réduire les inégalités territoriales et dans une perspective de limiter le recours à la voiture, et ainsi la pollution atmosphérique et sonore en ville, le passage de la ligne de métro 4 ou 5, avec la création d'une gare sur la commune, doit ainsi être inscrit comme priorité dans les futurs projets d'extension.

#1157 Avis de IDF Mobilités :

Le projet ne pouvant être mis en service à l'horizon 2030, il n'est pas inscrit au Plan des mobilités.

Un travail spécifique sur les enclaves urbaines doit être mené à travers le plan des mobilités en Île-de-France, afin de répondre aux besoins des habitant.es et des territoires qui souffrent d'un déficit d'accessibilité en raison de la topographie et/ou du manque d'infrastructures de transport, à l'instar du quartier des Thibaudes à Fresnes.

#1158 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 1.3.2 indique que des évolutions d'offre bus sont possibles localement en cas de décalage avéré entre l'offre actuelle et les besoins d'un territoire, notamment dans les quartiers "enclavés" ou à l'écart des gares, mais rappelle que cela doit être réalisé le plus possible à coût constant en réaffectant une offre existante. Le travail fin à l'échelle de la desserte des quartiers n'est pas à l'échelle du Plan des mobilités.

Une tarification plus flexible et adaptée aux usager ères semble pertinente en vue de travailler à résoudre les inégalités sociales et territoriales. Par ailleurs, un soutien financier spécifique à hauteur des enjeux est à réfléchir en direction des communes œuvrant en faveur des mobilités douces.

#1159 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

Concernent les dépenses en matière de voirie, les dispositifs de financement ne sont aujourd'hui pas à la hauteur des enjeux en matière de mobilité durable pour atteindre tes objectifs de réduction des déplacements carbonés. Il convient dès lors d'améliorer l'information quant à leur obtention, et de prendre davantage en compte les évolutions importantes des coûts {inflation sur les matières premières, explosion des prix des énergies, etc.). Par ailleurs, au-delà du financement via le contrat de plan Etat-Région (CPER), il convient de rappeler le rôle de l'Etat pour l'amélioration des ouvrages existants sur les territoires à l'instar de la passerelle de l'A86 à Fresnes (mise en conformité accessibilité, rénovation et entretien des espaces dégradés, voire dangereux : amélioration du cadre de vie des habitantes) et son obligation à réparer les fractures urbaines des autoroutes.

#1160 Avis de IDF Mobilités :

Les différents maîtres d'ouvrage et financeurs concernant les dépenses de voirie sont identifiés dans le Plan des mobilités.

En vue d'améliorer les infrastructures existantes, le commandement unique (RATP/SNCF) pour le RER B. bien que mis en place en 2011 doit devenir effectif afin d'en faciliter le fonctionnement, et le démarrage du renouvellement du matériel roulant avec les rames nouvelles générations Ml20 prévu initialement en 2025 ayant été retardé de 13 mois, plus aucun retard ne peut être toléré.

#1161 Avis de IDF Mobilités :

Le renouvellement du matériel roulant sur le RER B interviendra à partir de 2027. Île-de-France Mobilités déplore les retards de livraison et est fortement mobilisée auprès d'Alstom à ce titre.

En outre, la création d'un centre de commandement unique pour les lignes B et D a été décidée en 2024 pour une réalisation à l'horizon 2030 qui permettra de renforcer la fiabilité des deux lignes.

Afin d'améliorer l'information des usagers. ères, une plateforme unique recensant les différentes solutions de mobilité (RATP. SNCF, plan vélos permettra de fluidifier le parcours des usagers ères. De manière plus large, il convient de mieux prendre en compte les enjeux du numérique sur la mobilité, tant au plan de ses impacts que des solutions qu'il apporte pour faciliter les déplacements, les flux et le stationnement.

#1162 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par l'action 6.3 du Plan des mobilités qui concerne la mobilité servicielle.

L'application Île-de-France Mobilités continuera à se développer comme application de référence pour l'information multimodale régionale.

Son développement visera en particulier à poursuivre le renforcement de l'accessibilité numérique, pour garantir un accès universel à l'ensemble des services et informations, et développer des services numériques spécialisés pour faciliter le parcours des voyageurs en situation de handicap.

La Plateforme Régionale d'Information pour la Mobilité (PRIM) d'Île-de-France Mobilités est la plateforme open data de référence pour les principaux modes de transport à l'échelle régionale. Le Plan des mobilités prévoit le renforcement de cette plateforme, avec l'intégration d'un maximum de données relatives à la mobilité, fiables et en temps réel.

La tarification doit être unique, abordable, avec une étude sur la gratuité.

#1163 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

Dans la perspective de massifier l'usage des transports collectifs et des modes de déplacements doux, le PDMIF pourra davantage insister sur l'enjeu du rabattement par la marche et le vélo comme élément de succès pour favoriser le mass transit autour des gares du Grand Paris Express (GPE), et favoriser, dans cette perspective, le déploiement de campagnes de communication spécifiques,

tout en repensant le modèle GPS et cartographies dynamiques qui devront intégrer davantage les chaines de déplacement, favorisant les mobilités douces.

#1164 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités dans l'action 1.6 (information voyageurs dans les transports collectifs) et 6.3 (développement de la mobilité servicielle) du Plan des mobilités.

Afin de favoriser le changement des comportements, il convient de prioriser tes modes actifs, et les piétonnes en particulier par une hiérarchisation de la voirie. Il apparaît dès lors pertinent de travailler dans une logique d'itinéraire et de parcours piétons, avec valorisation du patrimoine et de la biodiversité en favorisant tes politiques inclusives et intergénérationnelles (déplacements des personnes âgées et des enfants avec mobilier adapté, à l'instar d'arceaux vélo à taille enfant et en finançant les reprises de trottoir, par exemple), en intégrant au PDMIF les dispositifs de financement existant en appui aux communes pour réaliser ce type de projet, entendu que le maintien de la mobilité senior est un facteur d'inclusion et de qualité de vie.

#1165 Avis de IDF Mobilités :

La hiérarchisation et la pacification de la voirie, le partage de l'espace public, les déplacements des cyclistes et des piétons sont au cœur des préoccupations du Plan des mobilités, qui prévoit de nombreuses mesures sur ces sujets, permettant de contribuer à l'atteinte des grands objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, ou de sécurité routière. La mise en œuvre relève en grande partie de l'action du bloc local. Concernant les dispositifs de financement, les principaux, et notamment ceux disponibles à l'échelle régionale, sont mentionnés dans le Plan.

En vue de promouvoir la pratique du vélo et d'apaiser les espaces publics en faisant du 30km/h la norme en ville, il convient de revenir au financement des zones 30 par la Région. Par ailleurs, les enjeux liés au développement de la cyclo logistique méritent d'être pris en compte dans l'aménagement des itinéraires cyclables.

#1166 Avis de IDF Mobilités :

La Région subventionne la réalisation de zones 30 dans le cadre des schémas cyclables et au titre des aménagements de sécurité routière.

Compte-tenu de la densité des territoires d'Ile-de-France et pour répondre aux orientations nationales en matière d'artificialisation des sols, l'utilisation de parkings existants (y compris du parc privé) pour y déployer des espaces dédiés au covoiturage ou à l'autopartage est à réfléchir.

#1167 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 5.1.1 du Plan des mobilités.

Dans la perspective d'inciter collectivités locales et les acteurs privés à favoriser le covoiturage, des solutions numériques déclinables à petite échelle doivent être envisagées. Dans cette même perspective, il conviendra de se rapprocher des acteurs privés, et des bailleurs en particulier, pour le déploiement de solutions de mobilité partagées à l'échelle d'une copropriété.

#1168 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 5.1.4 du Plan des mobilités soutient la possibilité de mettre en place des solutions de covoiturage à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois. De la même manière, les actions de communication des collectivités sur le sujet peuvent avoir vocation à développer la pratique à l'échelle de quartiers ou copropriétés.

En outre, le covoiturage planifié sera simplifié au cours de la décennie, avec la mise en place d'une plateforme unique de covoiturage à l'échelle régionale qui facilitera le regroupement entre covoitureurs et la réservation.

Pour inciter largement au changement de comportement, l'intégration de clauses en faveur des mobilités alternatives et durables dans la passation des marchés publics apparaît pertinente.

#1169 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 10.2.6 du Plan des mobilités recommande par exemple de poursuivre la valorisation du recours au mode fluvial dans les appels d'offres des chantiers publics.

Si le PMIDF prévoit le déploiement de stationnements vélo sécurisés aux abords des gares du Grand Parie Express (GPE), l'installation systématique de stations de vélo en libre-service pourrait également faciliter l'intermodalité et inciter les communes alentours à adopter le dispositif pour favoriser la pratique du vélo sur leurs territoires La Région doit ainsi être un appui aux départements, aux communes et leur groupement pour faire évoluer le domaine public routier souvent étroit pour intégrer ces nouvelles infrastructures.

#1170 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités encourage le déploiement de services de location de vélo de courte durée.

Pour pallier les difficultés rencontrées en matière de mobilité du fait des coupures urbaines, les autoroutes A6 et A86 à Fresnes doivent être identifiées comme une infrastructure à mieux intégrer dans le tissu urbain de la Ville el fléchées en étude prioritaire pour leur franchissement, dans une perspective d'équité territoriale et compte-tenu des impacts néfastes sur la santé des habitant es (qualité de l'air et bruit) et des difficultés quotidiennes subies en matière de déplacement. L'État doit ainsi s'engager comme acteur essentiel mobilise pour améliorer le cadre de vie et les conditions de déplacement des habitant es.

#1171 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Par ailleurs, le Plan anti-bruit adopté par la Région en septembre 2024 vise en particulier à identifier et étudier les 100 principaux points noirs du bruit routier et ferroviaire au regard de l'impact sanitaire sur les habitants.

Dans cette même perspective, il conviendra d'intégrer les autoroutes A6 et A86 à la ZFE-m.

#1172 Avis de IDF Mobilités :

La définition de son périmètre relève de la Métropole du Grand Paris. Son périmètre actuel inclut l'A86 et la partie de l'A6 située au nord de celle-ci.

Sur le plan sémantique, il convient de favoriser l'usage du terme « voirie mixte » partagée dans ses usages, plutôt que celui de « réseau routier » plus systématiquement associé aux flux motorisés Cela apparaît davantage pertinent en vue de changer les représentations.

#1173 Avis de IDF Mobilités :

Le réseau routier est le support de l'ensemble des déplacements sur la voirie, quel qu'en soit le mode. La hiérarchisation de la voirie permet d'organiser la cohabitation des différents modes selon les fonctions données à chaque axe.

Au-delà du fait d'optimiser l'usage de la voiture, comme évoqué à travers le PDMIF il est proposé d'affirmer plus directement la volonté d'en limiter la place, en réduisant notamment le la place occupée par le stationnement de véhicules motorisés.

#1174 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités réaffirme la volonté de rééquilibrer l'usage des différents modes de déplacement et de pacifier la voirie, notamment en travaillant sur la place occupée par le stationnement.

La ville demande également à la Région d'engager un travail avec les communes et leurs groupements pour formaliser un plaidoyer :

- De la ville a 30 km/h, permettant de réduire les conséquences des accidents de la route, particulièrement du piéton
- Du périphérique à 50 km/h, étape essentielle pour aboutir à sa transformation en boulevard urbain
- Des autoroutes urbaines à 70 km/h pour réduire les accidents, les pollutions, notamment sonores, en complément des revêtements phoniques à mettre en œuvre
- Avec un financement à la hauteur de ces ambitions

#1175 Avis de IDF Mobilités :

La hiérarchisation du réseau routier et la pacification de la voirie sont au cœur des mesures du Plan des mobilités. Comme mentionné dans la mesure 7.1.1, l'évolution potentielle de la vocation de certains axes du réseau magistral (autoroutes et boulevard périphérique) ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation.

Enfin, il apparaît pertinent d'affirmer plus explicitement la volonté forte de réduction du fret routier.

#1176 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités a bien pour objectif de mettre en œuvre l'ensemble des leviers disponibles au niveau régional pour réduire le fret routier, en promouvant les modes alternatifs (fluvial, ferroviaire, cyclologistique) et en luttant contre l'étalement logistique qui a pour conséquence d'accroître les distances parcourues par les marchandises. Cette question est mentionnée dans l'axe 10 du Plan des mobilités.

Par ailleurs, il conviendra d'intégrer largement les acteurs de l'économie sociale et solidaire dans les projets logistiques, tout en réfléchissant à la logistique du dernier kilomètre.

#1177 Avis de IDF Mobilités :

La question de l'intégration des acteurs de l'économie sociale et solidaire dans les projets logistiques n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

3.7. Avis des communes du Val d'Oise

3.7.1. Communes du Val-d'Oise ayant émis un avis favorable avec réserves et/ou recommandations :

3.7.1.1. Commune de Pontoise

La commune fait part des réserves suivantes :

Avant observé que le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre les deux gares de Pontoise et Cergy-Préfecture prévu avenue de Verdun, dont les études de faisabilité avaient été réalisées par la Région au début des années 2010 n'apparait plus dam le PDMIF, la Commune de Pontoise s'interroge sur son maintien et demande que ce projet soit maintenu étant donné le caractère très structurant et stratégique d'un projet de cette nature entre les gares de Pontoise et Cergy-Préfecture dans la mesure où ce serait un atout considérable pour renforcer l'attractivité du cœur d'agglomération.

#1178 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas pour le projet de BHNS entre Pontoise et Cergy-Préfecture. En outre, si des aménagements en faveur des bus peuvent être réalisés sur le tronçon, le Plan des mobilités n'a pas vocation à lister précisément les aménagements ponctuels en faveur des bus (mesure 1.3.4).

La Commune étant particulièrement intéressée par le déploiement du projet de RVIF sur son territoire, elle souhaite être rassurée sur le maintien par la Région des Financements ad hoc en cas de retard pris par les maîtres d'ouvrage autres qu'elle-même, ce qui est le cas à Pontoise.

#1179 Avis de IDF Mobilités :

Le déploiement du Réseau VIF est prévu à l'horizon 2030. En ce qui concerne le territoire de Pontoise, une partie des itinéraires est déjà réalisée ou en cours d'étude. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir les modalités de financement et de réalisation des projets locaux.

Ayant observé que le PDMIF prévoit l'augmentation de la part modale du fret ferroviaire, se pose la question récurrente du mélange des flux Fret et voyageurs sur la ligne J (groupe J6) et de son impact sur la régularité des trains de voyageurs, la Commune de Pontoise souhaitant à nouveau attirer l'attention de la Région sur ce point qu'elle considère comme très problématique.

#1180 Avis de IDF Mobilités :

Le développement du fret ferroviaire ciblé par le Plan, qui correspond à une ambition nationale, ne doit en effet avoir aucun impact sur les circulations voyageurs. Ce principe est bien rappelé dans l'action 10.2 du Plan des mobilités. C'est par exemple le sens de la mesure 10.2.3 qui vise à étudier les possibilités de contournement de l'Île-de-France pour les biens en transit pour libérer des sillons au sein de l'Île-de-France.

S'agissant cette fois de la circulation de trains de fret la nuit, la Commute de Pontoise tient à souligner à nouveau sa forte opposition et sa forte réserve quant à ce trafic qui crée de fortes nuisances à la fois en termes de bruit et de vibrations ressenties, les riverains se plaignant d'un retentissement effectif sur leur santé, la Commune demandant par conséquent que des études soient menées in situ à la fois concernant le bruit et les vibrations, sur les impacts précis de ce trafic nocturne en matière de santé environnementale, études qui devront être plus poussées el plus élargies que celles présentées lors des Observatoires du bruit concernant cet axe,

#1181 Avis de IDF Mobilités :

La question des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est traitée dans la mesure 1.1.8, qui s'applique au transport de voyageurs mais aussi au fret ferroviaire. Elle est également traitée de façon plus spécifique pour le fret dans la mesure 10.2.5. Elle tient compte du Plan anti-bruit adopté par la Région en septembre 2024 qui vise en particulier à identifier les 100 principaux points noirs du bruit routier et ferroviaire au regard de l'impact sanitaire sur les habitants.

La Commune souhaite, à l'instar de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, la mise en œuvre delà prolongation duT13 qui permettrait d'améliorer des connexions importantes entre Cergy-Pontoise et le sud du territoire francilien.

#1182 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de prolongement du T13 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

3.7.1.2. Commune de Saint-Brice-sous-Forêt

La commune fait remarquer :

Que les nuisances sonores n'ont pas été prises en compte dans le projet de plan des mobilités d'Ile de France.

#1183 Avis de IDF Mobilités :

Les bruits routiers et ferroviaires sont bien traités dans le Plan. En revanche, le transport aérien ne relève pas du champ du Plan des mobilités.

3.7.1.3. Commune de Fosses

La commune demande les ajouts suivants :

Points de principe :

Nous souhaitons que soit indiqué que ce ne sont pas les projets d'urbanisme qui doivent s'adapter aux infrastructures de transport mais les projets d'infrastructures de transport qui doivent s'adapter aux besoins de la population.

#1184 Avis de IDF Mobilités :

Les projets de transports collectifs tiennent compte des projets d'urbanisme dans la mesure où les projets d'infrastructures sont définis à partir des besoins de desserte actuels et futurs identifiés en tenant compte du développement urbain prévu.

Toutefois, il est essentiel que les projets d'aménagement urbain tiennent également compte des infrastructures de transport : d'une part en se localisant préférentiellement autour des infrastructures existantes ou déjà prévues (c'est également le principe porté par le SDRIF-E) ; et d'autre part afin de préserver la possibilité de réaliser les infrastructures de transport en réservant les espaces nécessaires pour réaliser des sites propres ou a minima pour permettre le passage des bus dans de bonnes conditions, pour permettre l'implantation de stations ou points d'arrêt ou d'équipements d'intermodalité autour des gares, etc. C'est à cette condition que les projets de transport peuvent bénéficier au plus grand nombre de Franciliens.

De façon générale, le Plan des mobilités soutient une meilleure articulation entre démarches d'urbanisme et démarches transport, et c'est pour cela qu'il précise les modalités possibles de déclinaison des différentes mesures dans les documents d'urbanisme locaux (SCoT et PLU(i)).

En matière de suivi des opérateurs de transport :

Le rapport fait état d'opérateurs et non pas de service public, ce qui est significativement différent. Par exemple, pour la qualité des services en gares, on évaluera la disponibilité des agents et des

automates mais pas l'amplitude de l'ouverture des guichets ni même de la gare elle-même. Concernant la disponibilité des automates, en gare de Fosses, il n'y a aucun moyen d'accéder à l'achat de billets hors ile de France, y compris pour Orry-la-ville, Chantilly ou Créteil qui sont pourtant des stations desservies sur la ligne RER D.

Par ailleurs, la qualité des services sera mesurée par enquêtes auprès des voyageurs « réguliers ». Il serait opportun d'y associer les observations des collectivités locales relatives à la régularité du service et aux questions d'intermodalité avec les autres moyens de transports.

#1185 Avis de IDF Mobilités :

L'amélioration de la qualité de service dans les transports collectifs est un objectif clé du Plan des mobilités en Île-de-France. Dans le cadre des contrats d'exploitation, la rémunération des opérateurs de transport intègre des objectifs de qualité de service, incluant entre autres la présence humaine et la disponibilité des équipements de vente.

En outre, la qualité de service est mesurée par des enquêtes de perception réalisées auprès des voyageurs, qui peuvent être des usagers non habituels des services de transport.

Concernant les automates de vente, Île-de-France Mobilités et la SNCF travaillent actuellement sur la modernisation des équipements en gare.

Nous notons que des concertations régulières sont prévues entre IDF Mobilités, les opérateurs et les collectivités, mais aujourd'hui ces concertations sont rares. Et, lorsqu'une concertation a lieu (comme ce fut le cas suite au renouvellement des DSP avec Keolis), il y a certes des dessertes supplémentaires (à Fosses sur la ligne R2), mais surtout des suppressions en cours de journée (à Fosses vers le village) qui ne sont pas annoncées préalablement et pour lesquelles les collectivités ne sont pas consultées. Nous comprenons que les opérateurs doivent adapter les dessertes pour améliorer la rentabilité de leur ligne, mais les collectivités doivent être garantes de la continuité du service public- A Fosses, les personnes âgées du village doivent pouvoir accéder aux commerces du centre-ville même en dehors des heures de pointe. La suppression de certains trajets conduit toute une partie de la population à réagir en prenant davantage la voiture et donc à réduire la fréquentation du bus sur les autres trajets... Si l'opérateur veut supprimer des dessertes, il faut que les collectivités puissent être associées en amont à ces éventualités pour trouver ensemble des solutions.

#1186 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires (mesure 1.3.2). L'offre bus fait l'objet d'adaptations en continu pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires, adaptations qui résultent d'un travail conjoint entre Île-de-France Mobilités, les collectivités locales et les opérateurs. Des conventions partenariales peuvent être mises en place par Île-de-France Mobilités avec les collectivités locales à cet effet, ce qui est le cas avec la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

Points saillants en matière d'infrastructures :

La gare LGV-Roissy Picardie et le pâle multimodal qui devrait lui correspondre sont complètement ignorés.

#1187 Avis de IDF Mobilités :

Le projet Roissy Picardie porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France sera évoqué dans la version finale du Plan des mobilités ainsi que les travaux sur le domaine ferroviaire au niveau du pôle de Survilliers – Fosses.

Il apparaît désormais nécessaire de retirer le BIP du rapport, dont l'abandon définitif vient d'être prononcé. Cet abandon renforce l'utilité de remettre à l'ordre du jour le projet du tram-train T11 à l'ouest vers Argenteuil et Sartrouville et à l'est vers Bobigny et Noisy-le-Sec. En effet, celui-ci pourrait

reprendre une partie des déplacements que le BIP voulait assurer par la route, les lignes de bus existantes permettent déjà le rabattage vers les stations du T11 des zones qui étalent prévues d'être traversées par le BIP. (Cf. article de Jacqueline Lorthiois sur Mediapart).

#1188 Avis de IDF Mobilités :

La demande concernant la liaison Sarcelles - Bonneuil-en-France est en cours d'instruction par les services de la Région. Concernant le prolongement du T11, ce projet est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Le dédoublement du tunnel en entrée de gare du Nord n'est absolument pas évoqué alors qu'il s'agit d'une demande régulière et ancienne des élus.

#1189 Avis de IDF Mobilités :

Pour améliorer la gestion commune du tunnel Châtelet - Gare du Nord, il est désormais prévu la création d'un centre de commandement unique pour les lignes B et D, qui a été décidée en 2024 pour une réalisation à l'horizon 2030 (mesure 1.1.3).

Points saillants en matière d'amélioration de la robustesse et de la fiabilité du réseau ferré :

La ligne RCR D est notée « en cours de revoyure », mais les projets de retournements du RER D à Survilliers-Fosses et Stade de France qui semblaient en bonne voie lors des réunions de concertation en visio car ils permettraient d'assurer la résilience de la ligne en cas de situations perturbées ne sont pas mentionnés.

#1190 Avis de IDF Mobilités :

La version finale du Plan des mobilités sera modifiée pour mentionner l'approbation du Schéma directeur du RER D par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023. Les détails des projets concernant le RER D sont intégrés au Schéma Directeur.

Au contraire, les projets similaires du RER B et des lignes H et N/U ont bien été actés. Le projet de déploiement du système de régulation NEXTEO commun aux lignes B et D est bien acté et le centre de commandement unique pour les lignes B et D est noté « en cours de réflexion », Or les dysfonctionnements en continu du nord du RER D sont en grande partie liés à un défaut d'investissement sur la modernisation de la ligne et sur l'absence d'adaptation de l'organisation des déplacements pour faire face à ces dysfonctionnements (lors des suppressions de train à répétition, notamment).

#1191 Avis de IDF Mobilités :

La version finale du Plan des mobilités sera modifiée pour mentionner l'approbation du Schéma directeur du RER D par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités de décembre 2023. Les détails des projets concernant le RER D sont intégrés au Schéma Directeur.

De même, te renouvellement du matériel roulant par l'arrivée des rames Nouvelles Générations (NG) sur le RER D n'est acté qu'à l'horizon 2030, alors qu'on nous l'avait annoncé à beaucoup plus brève échéance.

#1192 Avis de IDF Mobilités :

La mention "à horizon 2030" figurant dans la mesure 1.1.5 indique que la mesure sera mise en œuvre d'ici à 2030. En l'occurrence, le renouvellement de matériel roulant sur le RER D est prévu de manière progressive entre 2024 et 2028.

Points saillants en matière d'infrastructures pour le transport de surface (trams, bus et cars) :

Dans le Val d'Oise, le réseau de surface est défaillant en matière de liaisons Est-Ouest. En dehors de la ligne 95-18, le nord-est du département n'est pas relié correctement au chef-lieu de Cergy-Pontoise. Sans aller jusqu'à demander la création de lignes nouvelles qui risqueraient de ne pas desservir un trafic suffisant, ne serait-il pas possible que la ligne 95-18 qui ne passe pas très loin de la gare de Goussainville puisse être légèrement déviée et s'arrêter dans cette gare ? Ou à défaut, prévoir une navette de liaison pour que les habitants de l'Est du département puissent rejoindre cette ligne via le RER D par exemple ? Cela permettrait par exemple aux habitants de Survilliers-Fosses et des environs de rejoindre Cergy-Pontoise en bus sans être obligés de passer par les gares parisiennes et soulage r le trafic voyageur sur la ligne D.

#1193 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Plus au sud, la réalisation du prolongement du T11 permettrait aux habitant du sud du Val d'Oise d'aller à l'ouest vers Argenteuil et Sartrouville et à l'est vers Bobigny et Noisy-le-Sec.

#1194 Avis de IDF Mobilités :

Le prolongement du T11 est inscrit au SDRIF-E, mais sa mise en service ne pourrait être effective qu'à un horizon postérieur à 2030. A ce titre, il n'est pas inclus au Plan des mobilités, qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030.

Par ailleurs, une grande partie des habitants de Villiers-le-Bel mettent beaucoup de temps pour rejoindre la gare de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville. Ne serait-il pas possible de prolonger la ligne T5 à cet effet ?

#1195 Avis de IDF Mobilités :

Seuls les projets inscrits au SDRIF-E et dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030 sont inscrits au Plan des mobilités. Ce n'est pas le cas de ce projet.

Points saillants en matière de stratégie cyclable :

En Grande Couronne et au-delà, en particulier dans le Val d'Oise, les aménagements cyclables sont significativement beaucoup moins développés qu'à Paris ou en petite Couronne. On constate notamment que sur les gares du Nord de la ligne D, pratiquement aucune gare n'a été équipée de stationnements vélos sécurisés. Nous remercions la Région Ile-de-France d'avoir en partie financé la voie verte reliant le pôle gare de Survilliers-Fosses au lycée Baudelaire, mais nous remarquons qu'il n'est toujours pas prévu de stationnements vélos au sein de ce lycée, contrairement aux préconisations générales du plan de mobilités.

#1196 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités fixe pour objectif l'équipement de toutes les gares d'Île-de-France en stationnement vélo, en libre-accès ou sécurisé, afin de favoriser le report modal. Le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Île-de-France Mobilités (SDSV) fixe des objectifs d'équipement et de dimensionnement de parcs à vélo pour l'ensemble des gares et stations (mesure 4.2.2).

Le Plan des mobilités soutient bien la création de stationnement vélo de capacité adaptée (en lien avec les possibilités de stationnement à l'intérieur des établissements) sur l'espace public à moins de 70 m de tous les lycées, centres de formation d'apprentis, collèges et écoles primaires d'Île-de-France (mesures 4.2.3 et 14.2.3). L'équipement des lycées du territoire devra donc être réalisé au cours de la décennie par les maîtres d'ouvrages concernés.

Par ailleurs, le rond-point situé à la sortie numéro 7 de l'autoroute A1 près de Saint-Witt constitue un obstacle important à la circulation cyclable qu'il faudra résorber.

#1197 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Points saillants en matière de pôle multimodal :

Il est nécessaire de rajouter dans le tableau des pôles gares nécessitant une intervention renforcée sur le périmètre ferroviaire (en page 233) la gare de Survilliers-Fosses qui n'est absolument pas mentionnée, alors qu'elle va être connectée à la ligne Roissy-Picardie en cours de construction et qu'elle va constituer un pôle multimodal majeur puisque le public attendu sur cette gare devrait augmenter d'environ 30 %.

#1198 Avis de IDF Mobilités :

Le projet Roissy Picardie porté par l'Etat et la Région Hauts-de-France pourra être évoqué dans la version finale du Plan des mobilités ainsi que les travaux sur le domaine ferroviaire au niveau du pôle de Survilliers – Fosses.

Le pont de la RD 922 franchissant la voie ferrée constitue une coupure urbaine significativement Importante qu'il faudra résorber lors du projet d'aménagement autour de la gare Roissy-Picardie. Or ce point noir n'est pas identifié comme une coupure majeure sur la liste figurant en page 283.

#1199 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Points saillants en matière de pôle logistique :

Il est satisfaisant que, pour tenter de réduire les distances de transport routier et les nuisances associées sur notre territoire, le plan mobilité entende rapprocher les zones de logistiques de l'hypercentre plutôt que de continuer à les localiser en périphérie de la région Ile de France.

Le plan énonce le renforcement des zones logistiques de Saint-Witz et Marly-la-Ville : ce renforcement devrait passer par la remise en état du réseau ferré actuellement abandonné ; ce qui garantirait le développement du fret sans alourdir les flux routiers.

#1200 Avis de IDF Mobilités :

Le développement du fret ferroviaire via le maintien et si possible la remise en état du réseau et des installations terminales embranchées est en effet un objectif du Plan des mobilités en Île-de-France (action 10.2), dont l'atteinte dépend néanmoins d'un engagement financier de l'Etat et des collectivités.

Par ailleurs, l'ensemble des zones logistiques routières existantes devrait intégrer des aires de stationnement sécurisées équipées de lieux de restauration et de sanitaires dédiés, de façon à éviter des zones de stationnement de poids lourds anarchiques qui débordent sur les zones habitées et détériorent les voiries et trottoirs sans offrir de confort aux chauffeurs routiers.

#1201 Avis de IDF Mobilités :

La création d'aires de stationnement sécurisées associées à des services pour les poids lourds est bien inscrite au Plan des mobilités (mesure 10.3.4).

3.7.1.4. Commune de Génicourt

La commune émet les préconisations suivantes :

Ne pas favoriser les voies de circulation en covoiturage au détriment des voies existantes comme cela avait été prévu par l'Etat sur l'autoroute A15 par exemple.

#1202 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est déjà pris en compte dans la mesure 7.3.1.

Par ailleurs, l'A15 ne fait pas partie des tronçons à l'étude dans le cadre du schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national en cours d'élaboration par les services de l'Etat et financé par la Région.

Ne pas développer le fret dans le Parc naturel régional du Vexin français qui n'a pas vocation d'accueillir ce type de transport.

#1203 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités ne prévoit pas le développement d'une activité de fret dans le Vexin mais seulement la création ou le maintien de sites multimodaux existants en lisière du parc naturel régional. La liste des sites logistiques multimodaux à préserver ou développer figurant dans la mesure 10.1.3 est extraite du SDRIF-E, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible.

Le conseil municipal salue la nouvelle tarification mise en place par la région mais alerte sur les coûts des parkings permettant l'accès à beaucoup de gares empruntées par nos concitoyens.

#1204 Avis de IDF Mobilités :

La tarification des transports collectifs franciliens a été modifiée le 1er janvier 2025. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens (mesure 1.8.1). La tarification des Parkings relais est définie en fonction de la situation géographique de chaque parking, mais elle vise dans tous les cas à favoriser les déplacements multimodaux. Les Parkings relais labellisés Île-de-France Mobilités offrent une tarification préférentielle pour les abonnés Navigo et peuvent aller jusqu'à la gratuité pour les usagers disposant d'un Navigo annuel actif.

3.7.1.5. Commune de Nesles-la-Vallée

La commune est favorable sous la réserve suivante :

Maintenir et améliorer l'offre des transports en commun aux habitants des communes rurales d'Ile de France.

#1205 Avis de IDF Mobilités :

De manière générale, cet enjeu est traité dans la section « Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux » de la partie « Enjeux » du Plan des mobilités. Il s'agit pour les territoires ruraux d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique, usages plus partagés), et d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle lorsque cela est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande. Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.7.2. Communes du Val-d'Oise ayant émis un avis réservé ou défavorable avec réserves et/ou recommandations ou s'étant abstenues :

3.7.2.1. Commune de Livilliers

La commune s'est abstenue à l'unanimité sans faire état de réserves et/ou de recommandations.

3.7.2.2. Commune d'Attainville

La commune a rendu un avis réservé avec les remarques suivantes :

Le conseil municipal à l'unanimité émet un avis réservé quant à la réalisation du plan des mobilités dans un horizon de 6 ans compte tenu des ambitions de ce plan sans précision pour la commune d'Attainville.

#1206 Avis de IDF Mobilités :

Concernant l'horizon du Plan : contrairement au SDRIF-E, qui a vocation à encadrer réglementairement le développement urbain et se situe naturellement dans des dynamiques de long terme avec pour horizon 2040, le Plan des mobilités est un document de plus court terme, qui doit être évalué au bout de 5 ans (code des transports). Les précédents Plans (PDUIF et son prédécesseur) avaient un horizon temporel de 10 ans. L'échéance du PDUIF étant 2020, il était naturel de retenir l'année 2030 comme horizon de son successeur. Son élaboration s'est cependant trouvée retardée par la crise sanitaire du covid-19 et ses conséquences. De façon générale, il est difficile de proposer des objectifs opérationnels pour des actions au-delà de 2030, dans un cadre budgétaire très incertain pour les collectivités, principales contributrices à la mise en œuvre d'un grand nombre d'actions du Plan, notamment celles sur la voirie et l'espace public. Les documents de programmation financière comme le Contrat de Plan Etat-Région ne vont pas au-delà de 2030.

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires par les transports collectifs, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2). Il n'a pas non plus vocation à définir de façon précise la déclinaison des politiques de mobilité à l'échelle locale, qui doit être définie dans le cadre plus général de l'action des collectivités locales (aménagement de la voirie et de l'espace public pour les différents modes, politiques de stationnement, etc.).

Le plan vélo qui pourrait être un axe important pour la commune, n'a Jamais retenu l'attention du département afin de relier notre territoire au centre urbain de Domont où se trouve la gare, nous espérons que ce plan très ambitieux permettra des actions concrètes pour notre commune.

#1207 Avis de IDF Mobilités :

Cette remarque n'appelle pas de réponse dans le cadre du Plan des mobilités.

Aujourd'hui les administrés attendent un service plus fiable concernant la ligne H et l'augmentation de la fréquence de passage du bus 269.

#1208 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la fiabilité des réseaux de Train / RER est traité dans l'action 1.1 du Plan des mobilités, et notamment la mesure 1.1.3 qui intègre la poursuite de la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne H.

Concernant le bus 269, le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

3.8. Avis des syndicats

3.8.1. Seine et Marne

Ne sont mentionnés que les syndicats ayant donné un avis favorable avec réserves ou ayant donné un avis défavorable

3.8.1.1. Syndicat intercommunal d'études des mobilités urbaines de Marne-la-Vallée

Le syndicat a émis les réserves suivantes :

L'inscription dam le PDMIF d'une étude de pôle sur le pôle gare de Lagny-Thorigny.

#1209 Avis de IDF Mobilités :

La carte des pôles du Plan des mobilités (action 6.1) comprend les projets de pôles (avec intervention sur le périmètre intermodal) mis en service depuis 2010 ou en cours d'étude ou de réalisation lors de l'arrêt du Plan par le Conseil Régional en mars 2024.

Les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter Île-de-France Mobilités pour envisager le lancement d'une étude de pôle.

L'intégra lion d'un projet de décongestion de l'axe RD231 sud A4 priorisant notamment les transports collectifs parmi les projets sur le réseau routier structurant.

#1210 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de doublement de la RD231 fait bien partie de la liste des projets inscrits au Plan des mobilités (mesure 7.4.1). Il est prévu par le conseil départemental de Seine-et-Marne. Cette opération est intégrée dans le soutien financier des pouvoirs publics dans le cadre de la convention de développement du secteur de Marne-la-Vallée, dont la Région est parti-prenante.

L'inscription de la réalisation de la liaison RD934 / RD404 e n contournement de Jablines.

#1211 Avis de IDF Mobilités :

Cette opération est identifiée dans le cadre du soutien financier des pouvoirs publics au développement du secteur de Marne-la-Vallée (Phase IV).

L'engagement ferme d'Ile- de-France Mobilités à réaliser et à mettre en service, d'ici 2030, le projet de TCSP EVE.

#1212 Avis de IDF Mobilités :

Le projet de TCSP EVE est bien inscrit au Plan des mobilités.

3.8.2. Essonne

Ne sont mentionnés que les syndicats ayant donné un avis favorable avec réserves ou ayant donné un avis défavorable

3.8.2.1. Syndicat intercommunal Seine et Sénart

Le syndicat demande la prise en compte des remarques et demandes suivantes :

Axe 1 : Poursuivre le développement rte transports collectifs attractifs

Développer et améliorer le réseau structurant

Maintien de temps de parcours attractifs entre l'Agglomération et Paris.

#1213 Avis de IDF Mobilités :

Le Schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les collectivités concernées, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, vise à améliorer la fiabilité de la ligne.

Préservation voire développement des sillons sur le réseau ferré pour les usages des franciliens.

#1214 Avis de IDF Mobilités :

La préservation des sillons pour les trains du quotidien est une priorité partagée par Île-de-France Mobilités et la Région.

Création d'une troisième mission sur la branche Melun.

#1215 Avis de IDF Mobilités :

L'augmentation de l'offre sur l'axe Paris - Melun du RER D est bien intégrée au Plan des mobilités (mesure 1.1.2).

Maintien des trains semi-directs Sénart.

#1216 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, et approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, permettra l'amélioration de la performance de la ligne. La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens (mesure 1.1.3). Les études pour préciser l'évolution de la desserte du RER D dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du RER D sont en cours.

Développement de l'offre sur la ligne S.

#1217 Avis de IDF Mobilités :

L'amorce d'une liaison directe Paris - Malesherbes indépendante des missions actuelles du RER D est bien intégrée au Plan des mobilités (mesure 1.1.2).

Développer la performance des TC en site propre et des bus sur voirie

Demander que les sites propres des Tzen puissent s'ouvrir à d'autres lignes.

#1218 Avis de IDF Mobilités :

Le principe de non-mixité des circulations de Tzen avec les autres lignes de bus est l'objectif poursuivi pour garantir la performance de ces lignes de Tzen. Une mixité limitée est toutefois envisagée dans quelques rares cas et sur des portions limitées.

Labelliser les lignes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) franciliennes dont les Tzen pour créer un réseau régional dédié.

#1219 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités mène une réflexion à ce sujet.

Modifier le Plan : identifier les secteurs prioritaires pour du développement d'offre bus en accompagnement de l'urbanisation prévue par le SDRIF-E (le Coudray-Montceaux. Combs-la-Ville. Moissy-Cramayel…) ; identifier les liens inter-agglomérations à renforcer.

#1220 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport (mesure 1.3.2).

Demander la mise en place de services de transport à la demande pour améliorer la desserte de certains hameaux de l'Agglomération (Ourdy Petit Jard...).

#1221 Avis de IDF Mobilités :

Des services de transport à la demande peuvent être mis en place dans toutes les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié. Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités après étude du service le plus adapté aux besoins du territoire (mesure 1.5.1). Le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine des territoires, qui fait l'objet d'échanges à l'échelle locale entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et les opérateurs de transport.

Poursuivre les réflexions sur l'opportunité de développement des dessertes TC sur la Seine dans l'Agglomération.

#1222 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans la mesure 1.3.1 du Plan des mobilités.

Déployer un réseau de cars express pour relier les bassins de vie

Anticiper les commandes de matériel nécessaire et engager dès à présent les études pour respecter les prochaines échéances de mise en service.

#1223 Avis de IDF Mobilités :

L'action 1.4 intègre les mesures définies dans le Schéma directeur des lignes de cars express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023. Le Plan des mobilités n'a pas vocation à définir de manière précise les modalités de mise en œuvre de ce schéma directeur.

Demander la mise en place d'une gouvernance adaptée pour traiter des besoins et projets de voies réservées sur le réseau national ainsi que nouveaux pôles d'échanges multimodaux à créer.

#1224 Avis de IDF Mobilités :

Ces enjeux sont traités respectivement dans l'action 7.3 (voies réservées) et dans l'action 6.2 (pôles d'échanges multimodaux routiers) du Plan des mobilités.

Anticiper les délais et la complexité de création des points d'arrêts.

#1225 Avis de IDF Mobilités :

L'action 1.4 intègre les mesures définies dans le Schéma directeur des lignes de cars express approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023. La mise en œuvre de ce schéma fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux concernés par chaque ligne.

Axe 2 : Placer le piéton an cœur des politiques de mobilité

Elaboration par tous les EPCI d'un plan pour la mobilité piétonne.

Flécher la commune cheffe de file pour l'élaboration de ces plans.

#1226 Avis de IDF Mobilités :

Si l'implication des communes est fondamentale pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan marche, notamment en raison de leur compétence de gestionnaire de voirie, une approche intercommunale peut être très pertinente pour mener une politique cohérente et mutualiser les coûts. La mesure 2.1.1 constituant une recommandation du Plan des mobilités, il appartient à

chaque collectivité de définir la gouvernance d'une telle démarche, selon ses enjeux et ses spécificités. Un traitement de la mobilité piétonne est toutefois demandé dans le cadre des plans locaux de mobilité pilotés par les EPCI en déclinaison du Plan des mobilités d'échelle régionale.

Disposer d'une aide financière pour l'élaboration d'un plan pour la mobilité piétonne et pour sa réalisation comme pour les plans vélo.

#1227 Avis de IDF Mobilités :

Les actions en faveur de la marche s'inscrivent dans une politique globale d'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, du vélo et de l'accessibilité pour lesquels il existe différents mécanismes de financement (Région, Etat, Départements...).

Axe 3 : Une nouvelle feuille rte route pour l'accessibilité

Accessibilité des TC

Accessibilité de la voirie

Compléter le SDA pour inclure les gares de Ris-Orangis et Evry-Val-de- Seine.

#1228 Avis de IDF Mobilités :

Ces gares ne figurent pas au Schéma Directeur d'Accessibilité, leur accessibilité n'est donc pas programmée à l'horizon 2030. La mesure 3.1.1 du Plan des mobilités n'intègre que les gares dont la mise en accessibilité est prévue d'ici 2030.

Mieux prendre en compte les contraintes de mise en accessibilité des points d'arrêts dès la conception de l'offre bus.

#1229 Avis de IDF Mobilités :

La localisation des arrêts de bus répond à de nombreux critères (possibilité d'arrêt pour le bus, place disponible, traversées, inter-distance entre arrêts...), dont la faisabilité de la mise en accessibilité.

Conforter la compétence communale pour l'élaboration des PAVE.

#1230 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités (mesure 3.2.2) rappelle que chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque EPCI ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) mais il n'a pas vocation à définir l'organisation de cette compétence à l'échelle locale. Une démarche intercommunale peut néanmoins permettre une mutualisation des moyens à engager.

Demander une aide financière pour l'élaboration et la mise en œuvre des PAVE.

#1231 Avis de IDF Mobilités :

Une telle aide n'est pas prévue à ce jour. L'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) constitue une obligation réglementaire pour les communes de plus de 1000 habitants.

Demander à IDFM d'intégrer à son financement de l'accessibilité des PA la mise en accessibilité de la voirie dans un rayon de 200 m comme prescrit par la LOM.

#1232 Avis de IDF Mobilités :

Île-de-France Mobilités subventionne la mise en accessibilité des points d'arrêt des lignes prioritaires inscrites au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) à hauteur de 70 % du montant des

travaux (mesure 3.1.2), soit plus de 23 000 points d'arrêt sur environ 900 lignes. Il n'est pas de son ressort de prendre en charge la mise en accessibilité de la voirie alentour.

Axe 4 : Conforter La dynamique en faveur de l'usage du vélo

Le SI2S demande que l'application de ratios de places de stationnement cyclable sur voirie ne soit pas prescriptive permettant ainsi de mieux tenir compte des contextes locaux pour sa mise en œuvre.

#1233 Avis de IDF Mobilités :

Cette demande est en cours d'instruction par les services de la Région et d'Île-de-France Mobilités.

Axe 7 : Rendre la route plus multimodale sûre et durable (réseau magistral et voirie hors agglomération)

Demander à l'Etat rengagement sur :

La voie réservée sur la RKN 104 entre Sainte-Geneviève des Bois et Evry (lignes 91-04, 91-05) et projets lignes express Sainte Geneviève des Bois - Evry et Etampes – Evry.

#1234 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Une 3ème voie sur la Francilienne entre Lieusaint et Tigery, et une voie réservée aux TC entre Tigery/Saint-Pierre du Perray et Evry (ligne 50 Express, Tzen 1, ligne 03, ligne 91.01).

#1235 Avis de IDF Mobilités :

Le schéma directeur des voies réservées sur le réseau routier national est en cours d'élaboration par les services de l'Etat.

Une voie réservée sur A6 entre le Coudray-Montceaux et l'intersection avec la RN 104 à Lisses (projets lignes Express Fontainebleau - Evry Milly - Evry. Ballancourt-Evry).

#1236 Avis de IDF Mobilités :

Ce projet fait l'objet d'études et d'une concertation organisée par le concessionnaire APRR. La Région s'oppose à la suppression d'une voie de circulation générale et soutient la solution d'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence.

Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Supprimer la recommandation de rendre le stationnement payant 500 mètres autour des stations de TC en site propre.

#1237 Avis de IDF Mobilités :

La mesure 9.2.1 est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs.

Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation.

Préciser que l'intervention des EPCI sur le stationnement est liée aux seuls pôles gares.

#1238 Avis de IDF Mobilités :

Les compétences des EPCI en matière de stationnement varient d'un EPCI à l'autre, il n'est donc pas possible d'apporter de précisions à ce sujet dans le Plan des mobilités.

Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

Diminuer l'empreinte carbone des activités logistiques, depuis la conception des bâtiments jusqu'au fret lui-même.

#1239 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.1.3 du Plan des mobilités qui intègre les enjeux écologiques associés à l'immobilier logistique.

L'ensemble de l'axe 10 du Plan des mobilités vise l'amélioration de la performance environnementale du fret et de la logistique.

Conforter les entrepôts existants dans le cadre de réhabilitations qualitatives.

#1240 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité par la mesure 10.1.3 du Plan des mobilités qui incite à la réhabilitation qualitative d'entrepôts existants.

Soutenir le développement des ports d'Évry et de Corbeil par une réorganisation des flux et une évolution partielle de leur activité vers une logistique fluviale urbaine.

#1241 Avis de IDF Mobilités :

Si le Plan des mobilités réaffirme la nécessité de préserver les fonctions logistiques dans les ports franciliens urbains mixtes (mesure 10.2.7), il n'a pas vocation à définir précisément les projets à l'échelle de chaque port. Ces éléments sont à développer dans le cadre d'un plan local de mobilité ou d'un schéma logistique territorial.

Demander à SNCF Réseau en lien avec l'État un audit des sites embranchés fer, en cohérence avec les sillons fret mobilisables.

#1242 Avis de IDF Mobilités :

L'enjeu de la préservation des installations terminales embranchées au réseau ferré national est traité dans la mesure 10.2.2.

Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Réaffirmer le souhait d'améliorer l'accès du territoire à la grande vitesse, notamment avec une gare TGV à Lieusaint.

#1243 Avis de IDF Mobilités :

La desserte TGV n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Mise en œuvre et gouvernance des mobilités en Ile-France

Réaffirmer le souhait d'une cohérence de périmètre des DSP bus avec celui de Grand Paris Sud.

#1244 Avis de IDF Mobilités :

Les périmètres de contrat d'exploitation des réseaux de bus ont été définis en prenant en compte les logiques de bassins de vie et les regroupements intercommunaux, toutefois le périmètre de Grand Paris Sud est trop large pour n'y envisager un seul contrat.

Traduire concrètement la priorité donnée aux QPV par des actions et des financements spécifiques (Ex : majoration prime d'acquisition vélo, des subventions pour les aménagements vélo, la marchabilité, les priorités bus, les véhicules propres).

#1245 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre les spécificités des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans les enjeux ainsi que dans l'ensemble des actions qui peuvent les concerner (notamment les axes 12 et 14), et recense l'ensemble des dispositifs de financement existants à la date d'arrêt du plan.

Élargir ces territoires prioritaires aux zones de forte densité de logements sociaux.

#1246 Avis de IDF Mobilités :

La priorisation des actions à mettre en œuvre à l'échelle des quartiers selon leur typologie doit être effectuée au niveau local, notamment dans le cadre des PLM, et non dans le Plan des mobilités (PDMIF) pour répondre au plus près aux spécificités.

Acter de façon concrète la mise en place d'offre TC dans les zones d'urbanisation nouvelles, en cohérence avec le SDRIF-E.

#1247 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités intègre l'ensemble des projets de transports collectifs structurants qui seront mis en service à l'horizon 2030. Concernant les réseaux de surface, la mesure 1.3.2 prévoit une adaptation de l'offre bus en fonction des besoins de desserte des nouveaux quartiers et équipements.

3.8.2.2. PNR Gâtinais Français

Le syndicat propose :

Que le principe ZAN (Zéro Artificialisation Nette), la biodiversité et les paysages soient pris en compte dans le Plan de manière générale et transversale, et non pas projet par projet, afin de préserver les patrimoines identitaires de la région Ile-de-France, qu'il s'agisse du patrimoine naturel des grands paysages ou des entrées de ville par exemple.

#1248 Avis de IDF Mobilités :

Le Plan des mobilités a fait l'objet d'une évaluation environnementale, qui a pris en compte de façon globale les enjeux d'artificialisation, de biodiversité et de paysage. Ces éléments d'analyse sont explicités dans le Rapport environnemental annexé au Plan.

Le syndicat demande que l'accent soit mis sur :

La durabilité et la sécurisation des aménagements cyclables et des services associés (parkings vélo innovants liant les matériaux locaux et de recyclage ...) en priorité sur les trajets liés aux gares, aux établissements scolaires et inter-bourgs.

#1249 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 4.1 du Plan des mobilités.

La pédagogie à destination de tous publics.

#1250 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 14.1 du Plan des mobilités.

La promotion de la mobilité partagée, auprès des habitants et des visiteurs, notamment lors des grands événements et manifestations.

#1251 Avis de IDF Mobilités :

Cet enjeu est traité dans l'action 14.1 du Plan des mobilités.

L'expérimentation, notamment dans le cas où des aménagements cyclables ne pourraient être réalisés (utilisation de revêtement perméable).

#1252 Avis de IDF Mobilités :

Il appartient aux gestionnaires de voirie de réaliser les aménagements adaptés aux enjeux de leur territoire. Les expérimentations sont possibles. La Région, par son Plan Vélo Régional, accompagne les gestionnaires de réseau dans la mise en œuvre d'aménagements transitoires.

Ambassadeur de l'écomobilité et expérimentateur, le Parc naturel régional du Gâtinais français se propose d'accompagner, à vos côtés, les acteurs de la mobilité sur le territoire à travailler sur toutes ces questions. Ensemble, nous pourrons ainsi mettre en œuvre une mobilité durable exemplaire et inspirante en Ile-de-France.

#1253 Avis de IDF Mobilités :

L'engagement du Parc naturel régional du Gâtinais contribue à la mise en œuvre du Plan des mobilités.

3.8.3. Val d'Oise

Ne sont mentionnés que les syndicats ayant donné un avis favorable avec réserves ou ayant donné un avis défavorable

3.8.3.1. Syndicat mixte d'études et de réalisations d'équipements d'intérêt général de la vallée de Montmorency (SIEREIG)

Le SIERIEG propose de formuler un avis général défavorable, motivé par le caractère prescriptif du projet. Il s'appuie sur les trois observations suivantes :

Le caractère prescriptif des actions envisagées ne peut être un préalable à l'organisation d'une offre de transport de substitution en réponse aux besoins de mobilité des administrés de nos communes membres. Ainsi à l'exemple, le recours à la voiture pour rallier certains points du territoire, tel Cergy, relève d'une nécessité plutôt que d'un souhait de l'usager.

#1254 Avis de IDF Mobilités :

La quasi-totalité des actions du Plan des mobilités sont des recommandations que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Le Plan comporte seulement cinq mesures prescriptives, qui portent sur les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux et les normes de stationnement vélo dans les PLU(i), les ratios de places de stationnement vélo sur voirie, la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service dans la gestion des carrefours et la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie pour les axes très empruntés par des bus. Parmi ces cinq prescriptions, quatre existaient déjà dans le PDUIF : le Plan des mobilités les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant. La formulation des prescriptions tient compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

Le caractère prescriptif de certaines actions est en contradiction avec l'esprit de concertation qui doit guider l'adoption du plan des mobilités. Ainsi à l'exemple, les autorités locales, doivent conserver leur marge d'action pour adapter au contexte et aux contraintes de leur territoire les règles d'urbanisme et de police de la voierie.

#1255 Avis de IDF Mobilités :

La quasi-totalité des actions du Plan des mobilités sont des recommandations que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Le plan comporte seulement cinq mesures prescriptives, qui portent sur les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux et les normes de stationnement vélo dans les PLU(i),

les ratios de places de stationnement vélo sur voirie, la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service dans la gestion des carrefours et la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie pour les axes très empruntés par des bus. Parmi ces cinq prescriptions, quatre existaient déjà dans le PDUIF : le Plan des mobilités les pérennise et les renforce en les adaptant le cas échéant. La formulation des prescriptions tient compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

Le partenariat, construit progressivement et depuis de nombreuses années entre IDFM, la CAPV et le SIEREIG, est fondé sur un esprit de solidarité entre ses membres, lequel a participé au succès du réseau Valmy (entre 2000 et 2019, le nombre de voyages - chiffres réels par titres de transport comptabilisés - a augmenté de 111 %). Ainsi à l'exemple, les partenaires ont toujours veillé à ne pas aggraver la situation financière de leur pair lorsque celle-ci était altérée. Tel fut le cas pour IDFM encore récemment. La mise en œuvre du socle obligatoire du PDMIF sera source de coûts financiers significatifs. Or, le Projet de Loi de Finances pour 2025 en cours d'examen engagera les collectivités territoriales et leurs établissements à réaliser des économies budgétaires d'ampleur, lesquelles affecteront leur capacité d'investissement.

#1256 Avis de IDF Mobilités :

Le volet socle des plans locaux de mobilité défini dans le Plan des mobilités vise à identifier les thématiques d'action à traiter obligatoirement dans le cadre de ces documents locaux qui déclinent le plan d'échelle régionale. Toutefois, le Plan des mobilités ne fixe pas d'objectif en termes de niveau des dépenses à réaliser pour sa mise en œuvre à l'échelle locale, ce point étant laissé à l'appréciation des collectivités, qui disposent en outre d'aides de différentes natures pour appuyer l'étude et la mise en œuvre de ces politiques.

Annexe 4 - Grille de dépouillement des observations du public recueillies lors de l'enquête publique

Grille de dépouillement des observations recueillies sur les registres papier selon les thèmes retenus, lors de l'enquête publique portant sur le plan des mobilités en Ile de France 2030 (PDMIF)

NB : Les thèmes retenus figurent en ordonnée et les observations figurent en abscisse. Une croix est portée au regard de chaque observation lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
SIEGE REGION ILE DE FRANCE SAINT OUEN														
Obs 1										X		X		**ANONYME a écrit** : La mesure 7-4-1 (p 264-265) est contraire à la protection de l'environnement car réaliser de nouvelles infrastructures routières contribue au maintien de l'attractivité du mode routier en empêchant le report modal vers la voie ferrée quitte à subventionner autant choisir le transport le plus écologique. Aussi nous proposons en alternative une série de liaisons ferroviaires de nature à offrir de nouveaux services. Ceux-ci doivent être conçus en partenariat avec les régions riveraines car la mutualisation les rend plus efficaces et les bénéfices n'en sont que plus grands
Obs 2												X		**ANONYME a écrit :** Fin de travaux sur la ligne P ! SVP ! Des travaux après 22h00 ! On a l'impression de vivre un couvre-feu. Aucune date de fin de ces travaux (ni leur utilité) et se fait des années que ça dure.
Obs 3				X	X							X		**ANONYME a écrit :** Nous commençons par la liaison Kbis qui dessert la vallée de l'Automne (gares à Dury, Ormoy, Verberie) en offrant un autre service vers Compiègne d'où part la desserte de la vallée de l'Aisne jusqu'à Soissons, ville desservie par les trains K TER, la remise en fonction de la ligne de Reims offre un service de Crépy en Valois tandis que la relation P, prolongée de la Ferté. Milon à Villers-Cotterêts permet de desservir Laon par la Gare de l'Est tout conservant la ligne de Reims réouverte. Le tram-train pourrait être continué vers Meaux alors qu'un accent aigu éviterait un rebroussement à Esbly, les trains arrivant de Lagny se dirigeant vers Crécy auraient 1 tracé direct ; 1 arrêt doit être établi pour desservir la zone commerciale.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														De plus, il importe d'étudier l'opportunité de prolongement de La Chapelle en Brie jusque Coulommiers. Le manque d'intelligence qui a présidé à son éviction doit être combattu et la jonction doit être entreprise. De même la reprise de la desserte la Vallée du Morin doit être effectuée dans les meilleurs délais, le retour des trains à la Ferté- Gaucher voire au-delà s'impose ! C'est en effet toute la ligne qu'il faut reconstruire ... Un embranchement vers Provins, le lien d'Esternay à Romilly sur Seine et la traversée de la Champagne par Sézanne. Sonneries pour arriver à Vitry le Français ! Venons-en à la ligne S, à prolonger de Malesherbes à Montargis via Puiseaux d'une part et d'autre à Pithiviers- Les Aubrais-(Orléans-ville) A Pithiviers, la ligne de Saint Martin d'Etampes se dirige via Beaune [la Rolande] à Montargis avec la possibilité à Bellegarde d'aller aussi à Bourges via Sully sur Loire et Henrichemont. De Pithiviers en provenance d'Orleans et Les Aubrais on peut ou en venant de Malesherbes devenir La Chapelle la Reine et Bourron-Marlotte, rejoindre en évitant la gare de Moret par le raccordement direct Montereau où la ligne de Flamboin réouverte permet de rejoindre Romilly sur Seine et sa liaison vers Sézanne La Ferté Champenoise, et Epernay (Voire Reims). On le voit la remise en fonction du réseau ferré offre de très intéressantes possibilités plus économiques que l'onéreux métro du Grand Paris Express dont l'utilité reste sujette à caution car il n'y a eu aucun débat (contradictoire), ses promoteurs étant partisans de la méthode Coué. Investir pour le métro s'avère non seulement ruineux mais largement contre-productif car les encombrements sont repoussés en périphérie et la part de marché de l'automobile ne recule pas de façon significative : Pis elle se maintient sous la forme de 3 et 2 roues rnotorisées. Développer la bicyclette relève du pis- aller car elle demeure une mode de déplacement individuel.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														En fait, c'est la dictature du tout-pneu qu'il chaut éradiquer, en particulier dans le métro où elle n'a pas sa place, d'ores et déjà, préparer la reconversion du pneu au fer dans les transports quel que soit le véhicule. Ceci suppose de l'esprit critique vis à vis des décisions prises. Je suis surpris, décontenancé, choqué, atterré, scandalisé que la région n'ait pas remis en cause le GPE et qu'elle se fonde sur un projet aussi douteux pour agir. Se reposer sur le « Metro automatique » revient à e rien faire pour endiguer les trafics automobiles mais il vrai que l'exécutif régional compte sur le GPE afin de réaliser de nouvelles voiries {Cf mesure7- 4-1, p264, 265} L'inefficacité du métro à remplacer l'automobile étant avérée, il y a collusion entre les deux modes, chacun revendiquant sa part aux dépens de l'argent public Les bonnes intentions ne suffisent point à faire la politique d'excellence requise Ainsi en va -t-il de l'affiche de l'enquête syrnptomatique de l'esprit de communication. On y voit une rame de tramevoie (anglais tramway) circuler sur une voie engazonnée. Or toutes les lignes ne peuvent l'être et le tram est représentatif de la conception que se fait la région Ile de France : un métro de rue et non un autobus sur rail, c'est à dire un modèle plus court mais éventuellement plus large (exemple 2 m 80). Ce n'est plus alors un moyen de transport universel, la panacée mais un mode coûteux inapte à se généraliser. Effectivement, à l'image de la ville de PARIS en son temps avec son métropolitain", la région IDF a créé une juxtaposition de lignes sans grande cohérence Non seulement elles ne communiquent pas entre elles mais les standards varient de l'une à l'autre ligne Le GPE se constitue avec le même manque de méthode. Voici pourquoi un exécutif courageux probe et intègre aurait dû mettre le holà à 1 projet aussi délétère. Nous ne voyons-hélas que lâcheté, pleutrerie et couardise de la part de ceux qui sont censés représenter l'intérêt public et général.
Obs 4			X	X								X		**<u>Cergy Pontoise Agglo a remis le courrier suivant :</u>** Objet : Avis de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise relatif au projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Madame la Présidente, Le 10 juin, nous avons reçu un courrier nous invitant à transmettre notre avis relatif au projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France. Conformément et en application à l'article L 1214-25 du code des transports, un délai de six mois à compter de la réception de ce courrier nous été accordé pour vous transmettre notre avis délibéré. Cette délibération n'a pu s'opérer avant le 17 décembre 2024 et vous a été transmis le 19 décembre 2024, hors du délai imparti. Le 9 janvier 2025, vous nous avez indiqué, de ce fait, que celui-ci ne pourrait pas être intégré au registre d'enquête publique et nous avez invité à redéposer notre contribution dans le cadre de l'enquête publique relative au projet se déroulant du vendredi 28 février au lundi 31 mars 2025, afin que la commission d'enquête puisse en prendre connaissance. Aussi, vous trouverez en pièce jointe l'avis de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise relatif au projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France, délibéré au conseil communautaire du 17 décembre 2024. ANNEXE RELATIVE A LA DELIBERATION DE L'AVIS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CONCERNANT LE PROJET DE PLAN DES MOBILITES EN ILE-DE-FRANCE Avis de la Communauté d'agglomération de Cergy-pontoise La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est en cohérence avec les grandes orientations et objectifs définis dans le Plan des mobilités d'Ile-de-France. Toutefois, la CACP émet des réserves et des demandes quant à ce plan explicité ci-dessous. <u>Action 1.1 - Développer le réseau de mass transit et en confronter la fiabilité et la résilience</u> Un rééquilibrage de l'offre sur la branche Cergy du RER A à l'arrivée d'Eole à Poissy L'enjeu est l'amélioration de la desserte par le RER A, la branche de Cergy offrant un cadencement insuffisant au regard de sa fréquentation. La mauvaise qualité de desserte est un préjudice majeur pour les territoires desservis par cette branche (d'Achères-Villes à Cergy-le- Haut, en passant par Conflans, Neuville, Cergy-Préfecture et Cergy-St-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Christophe), qu'il s'agisse de la qualité de vie des habitants concernés ou de l'attractivité économique des territoires. En effet, pour une fréquence similaire de 5 trains aujourd'hui pour chacune des branches, le nombre d'usagers est 4 fois plus important à Cergy qu'à Poissy. Cette amélioration est indispensable pour l'attractivité du territoire de Cergy-Pontoise et pour la qualité de vie de ses habitants amenés à voyager quotidiennement à bord du RER A, dans des conditions inacceptables de saturation des rames à ce jour.  **La CACP demande l'ajout de ce rééquilibrage d'offre sur la branche Cergy du RER A dans son Plan des Mobilités d'Ile-de-France 2030.**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														<u>Maintien du RER C : fréquence et qualité de service</u> Les travaux prévus sur le RER C prévoit un décrochage de la branche N afin de ne plus avoir de trains traversants pour optimiser la qualité de service. Un décrochage à l'arrêt H. Martin avec un aiguillage à ajouter pour augmenter la fréquentation est prévu. **La CACP demande le maintien de la fréquence et de la qualité de service du RER C malgré les travaux annoncés.** <u>Une sortie nord à la gare de Cergy-Préfecture</u> Ce projet porté par la SNCF s'inscrit dans la continuité de la requalification du pôle-gare de Cergy- Préfecture en cours de mise en œuvre. La création de la sortie Nord est indispensable pour désengorger l'unique sortie de la gare qui compte 22 000 voyageurs/jour. Elle permettrait d'améliorer la liaison entre la gare et les sites d'enseignement supérieur CY Université (site des Chênes, site Saint-Martin) à proximité immédiate. **La CACP demande l'ajout de ce projet à son plan**. <u>Action 1.3 - Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance</u> <u>Mise en œuvre du prolongement du T13 jusqu'à Cergy-Pontoise pour faire correspondre au SDRIFe</u> Le projet consiste en le prolongement du T13 d'Achères jusqu'à Cergy-Pontoise, le SDRIFe fait apparaitre ce prolongement. Les études seront engagées en 2025**. La CACP demande l'inscription du T13 dans le Plan des mobilités d'Ile-de-France pour harmoniser l'ensemble de ces documents de planification, la reprise des études correspondantes inscrites au CPER au plus tôt et l'inscription des crédits de travaux au prochain CPER.** <u>Création d'un Tzen sur le secteur de l'Hautil</u> L'étude était précédemment inscrite dans le SDRIF de 2013, elle devra être confirmée et mise en œuvre prioritairement sur ces bassins de population où les besoins sont conséquents et l'offre existante sous dimensionnée en rabattement vers les lignes ferrés et les pôles d'emplois adjacents. Cette liaison doit assurer la connexion à deux lieux stratégiques : la gare de Conflans Sainte Honorine et le pôle gare de Cergy-Préfecture.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France. Création d'un Tzen entre les gares de Cergy-Préfecture (RER A) et Pontoise (RER C) En cohérence avec le projet structurant de rénovation du PEM de Cergy-Préfecture qui s'achèvera en 2025, le renforcement de sa liaison à la gare de Pontoise par la création d'un site propre constitue un enjeu majeur pour le territoire et pour la Région. Il s'agit en effet de constituer un pôle multimodal unique de centralité entre 2 gares structurantes du territoire (augmentation de la vitesse commerciale, visibilité, intermodalité renforcée), facilement connecté avec le cœur de la métropole. Cette liaison renforcera la connexion entre ces pôles d'attractivité, en améliorant la desserte de l'Hôpital NOVO à Pontoise (1er employeur du territoire) tout en passant par les quartiers denses de Pontoise. <u>Création d'un Tzen reliant efficacement les parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône</u> Les parcs d'activités Béthunes, Vert Galant et Epluches) implantés sur la commune de Saint- Ouen l'Aumône à l'est de l'agglomération cergypontaine sont un véritable carrefour économique régional. Ces parcs d'activités représentent près de 600 hectares regroupant environ 12 000 emplois faisant du site un des fleurons de l'économie cergypontaine. Les liaisons actuelles sont réalisées par l'intermédiaire de bus urbains dont le niveau de service s'est dégradé à la rentrée 2024 avec la mise en œuvre de la nouvelle DSP 2; une ligne structurante et performante sur site propre est nécessaire favorisant la liaison avec les lignes ferrées (en particulier RER A, futur T13) et les parcs d'activités. **La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France.** <u>Action 1.4 - Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie</u> <u>Mettre en place une liaison directe entre Cergy-Pontoise à Roissy</u> La ligne Express 95-18 relie Cergy-Pontoise à Roissy en 56 min contre 30 à 45 min en voiture ; il est nécessaire qu'un transport structurant et performant reliant Cergy-Pontoise

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														à Roissy soit prévu en cohérence avec l'objectif de réduction des déplacements carbonés. Il est de plus nécessaire que les études de faisabilité afférentes soient rapidement engagées. La connexion de Cergy-Pontoise et de l'ensemble du département du Val d'Oise, au réseau structurant du Grand Paris Express, est en effet une condition essentielle d'un développement durable et soutenable de l'Ile-de-France. **La CACP demande à inscrire cette liaison à l'étude dans le cadre du Schéma directeur des lignes de cars express en Ile-de-France** <u>Action 4.1 - Développer les infrastructures cyclables</u> Dans le cadre de l'achèvement des 11 itinéraires cyclables du réseau VIF du Plan des Mobilités d'Ile-de-France, **la CACP rappelle que la réalisation de l'itinéraire au nord de la forêt de Saint-Germain pose plusieurs sujets opérationnels. La CACP alerte sur l'effet de discontinuité pour l'extrémité de la ligne V4 ouest, si la liaison n'est pas assurée sur ce secteur.** <u>Action 4.2 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo</u> Le projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France prévoit une nouvelle prescription consistant à appliquer un ratio de nombre de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile sur voirie par zone géographique. Il est prévu pour les communes ci- dessous : - Cergy, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône : 1 place vélo pour 2 places voitures sur voirie - Courdimanche, Eragny, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Neuville, Osny, Puiseux-Pontoise, Vauréal : 1 place vélo pour 3 places voiture sur voirie - Menucourt, Boisemont : selon les caractéristiques locales La CACP émet un **avis défavorable** quant à cette prescription qui ne semble pas cohérente en grande couronne, le stationnement vélo résulte d'un besoin selon les typologies urbaines du territoire plutôt que d'un ratio défini par zones établies en fonction de leur niveau d'accessibilité en transports collectifs. Un tel ratio théorique ne correspond pas à la réalité des usages et besoins. Nous préférons le principe d'un déploiement d'arceaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														lorsque cela est identifié comme nécessaire (desserte équipement, commerces...). Des arceaux de vélos inefficaces pourraient encombrer l'espace public au détriment d'autres usages. <u>Action 7.2 - Améliorer la sécurité routière</u> La sécurité routière est un enjeu majeur pour le Plan des mobilités d'Ile-de-France et pour la CACP. L'agglomération est traversée par l'A15 dans des zones urbaines. Ces portions d'autoroutes sont limitées à 90 km/h et 110 km/h. L'accidentologie y est la plus importante sur ces voiries au sein de l'agglomération. **Afin de limiter les accidents, la pollution de GES et sonore, la CACP demande à réduire la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur l'intégralité de la traversée de l'A15 à Cergy-Pontoise.** <u>Action 8.2 - Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines</u> Le projet du Plan des mobilités d'Ile-de-France liste les coupures majeures identifiées à l'échelle de l'Ile-de-France. Pour le territoire cergypontain, nous recensons une seule coupure dans la liste à savoir la coupure au niveau de la Pont de l'Oise entre la Place du Pont de Pontoise et Saint- Ouen l'Aumône. Dans notre Plan local des mobilités en cours de révision, d'autres coupures ont été relevés ne dépendant pas uniquement de coupure locale mais bien lié à des franchissements ferrés, d'axes structurants voir magistrales : Résorber la coupure de la N184 en la transformant en boulevard urbain à Eragny-sur-Oise Création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César Création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités Création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise Carrefour de Flam : prévoir une connexion entre le projet VIF et le secteur de l'Hautil Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards comme par exemple un demi échangeur entre l'A15, le bd de l'Hautil et le bd de Verdun

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération **La CACP demande l'inscription de ces coupures majeures dans le Plan des mobilités d'Ile- de-France.** <u>Action 10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique</u> Dans le projet de Plan des mobilités d'Ile-de-France, il est prévu le maintien des sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification. 4 sites ont été identifiés sur le territoire de Cergy-Pontoise : Port de Pontoise Port de Saint-Ouen l'Aumône Parc d'activités d'Epluches - ex-site MGF Parc d'activités d'Epluches - site CSS Nous émettons un **avis défavorable** quant aux deux sites du parc d'activités d'Epluches, en effet, ils relèvent d'un projet urbain sur la commune. **La CACP demande à sortir ces sites de la liste.** <u>Action 10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire</u> Nous tenons à rappeler l'importance de veiller à garantir une continuité de performance du service voyageur pour les lignes impactées par le développement du fret ferroviaire. Le territoire de Cergy-Pontoise est concerné par le fret de la ligne Serqueux-Gisors en lien avec la ligne transilien J. **La CACP souhaite obtenir des garanties pour limiter les nuisances des cergypontains.** De plus, le projet MAGEO prévoit l'approfondissement de la rivière de l'Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres actuellement), et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large, 5,25 de hauteur soit l'empilement de deux couches de conteneurs). La navigation des grands convois composés d'un pousseur et de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														deux barges sera également possible avec pour certaines sections, des passages en alternats. Compte tenu de l'importance de ce projet pour le Val d'Oise, sans renier son intérêt positif sur le plan économique et écologique global par le moindre recours au transport routier, la CACP : • Rappelle les attentes et les exigences du territoire sur la neutralité hydraulique du projet MAGEO ; • Rappelle les engagements de VNF sur la compensation de l'érosion accélérée des berges dans le Val d'Oise du fait du futur passage des grands rhénans ; • Demande à être considéré comme des partenaires privilégiés de VNF et à être informés spécifiquement et régulièrement de chaque avancement du projet. ; • Souhaite obtenir de VNF la garantie que le modèle de prévision de crue et son adaptation à l'ouvrage de Verneuil-en-Halatte permettra à minima de neutraliser de façon efficace et pérenne l'effet hydraulique de MAGEO. <u>Action 14.3 Accompagner les entreprises et administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés</u> Dans le cadre de ses plans de mobilité, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise organise chaque année un événement de sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle destiné aux employeurs du territoire : le Challenge Mobilité Cet événement, ludique et pédagogique, permet d'informer et de sensibiliser les salariés et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs. Il se déroule sur les treize communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Depuis 2019, le Challenge propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité. C'est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations. Le jour J, chacun est invité à laisser sa voiture individuelle au garage au profit de la marche,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														du vélo, des transports en commun, du covoiturage ou télétravail pour effectuer son trajet domicile-travail. **La CACP demande à la Région de porter ce challenge à l'échelle régionale pour en faire un événement majeur en lien avec la sensibilisation des salariés**
Obs 5			X	X	X		X		X	X	X	X		**<u>Le Pôle écologiste a déposé la contribution de 23 pages suivantes :</u>** CONTRIBUTION DU PÔLE ÉCOLOGISTE IDF À L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À L'ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (PDMIF) 2030 **Plan des Mobilités d'Ile-de-France : nouveau plan, même politiques, même galères** <u>Propos liminaire</u> L'objet de cette contribution est la recontextualisation politique des choix effectués par Valérie Pécresse, Présidente de Région ainsi que de l'autorité organisatrice des mobilités (AOM), Île-de-France Mobilités (IDFM). Ceux-ci sont trop souvent décrits par leurs instigateur-trices comme relevant de décisions pragmatiques, obéissant à des considérations « rationnelles ». Or, par les remarques et propositions que nous énumérons dans le présent document, nous voulons faire ici la démonstration que, soumis aux mêmes contraintes, un exécutif de gauche et écologiste aurait apporté des réponses différentes, et plus adaptées aux enjeux et aux besoins et impératifs des Francilien-nes. Nous tenterons également d'expliquer pourquoi les choix faits, ou à défaut les actions réellement mises en place par l'exécutif régional, peuvent même entrer en contradiction avec les objectifs affichés. D'ailleurs, nous partageons la plupart des constats dressés par le projet du présent PDMIF : les politiques publiques de la Région et de l'AOM doivent permettre la réduction rapide des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques, mais aussi du trafic motorisé en tant que tel (pour des questions de congestion, d'espace public et d'artificialisation des sols, de bruit, de sécurité routière, etc.), tout en développant les opportunités de déplacement en commun, actifs, et/ou partagés. La mise en accessibilité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														totale du réseau et la réduction drastique de l'accidentologie sont d'autres objectifs que nous partageons tout naturellement. Les urgences sociales, climatiques, sanitaires-environnementales et économiques auxquelles font face les Francilien-nes impliquent en effet de concevoir des mobilités qui soient bon marché, justes, équitables, inclusives et écologiques. Telle est notre ambition pour la première compétence de la collectivité. Or, les décisions en matière d'aménagement des infrastructures et de réglementation, et surtout en matière budgétaires prises par la majorité régionale depuis 10 ans témoignent, au choix, d'un défaut de conscience de l'ampleur de la tâche à accomplir, ou alors d'une certaine hypocrisie, dans la mesure où les actions sont parfois loin (voire contradictoire) des promesses, réduites à l'état d'annonce ou d'opération de *marketing*. Enfin, rappelons que la France doit avoir atteint la neutralité carbone dans 25 ans. Chaque tonne de carbone que nous tardons à économiser coûtera deux fois plus d'efforts demain. Le rythme de décarbonation doit être soutenu ; alors, s'il est possible d'avoir un débat sur les ambitions quantitatives affichées (-26% d'émissions de GES), il faut l'avoir en connaissance de cause : le PDUIF 2010-2020 avait raté ses objectifs en la matière (-15% contre -20% en ambition). L'urgence implique d'être prudentes. Cette contribution contient des remarques, propositions et explications du Pôle Écologiste - certaines proviennent des amendements déposés en séance plénière du Conseil Régional (en particulier lors de l'élaboration du PDMIF), de la Commission Permanente de la Région et du Conseil d'Administration d'IDFM. Tous rejetés par la majorité. **Les objectifs** Nous proposons de revoir les objectifs du Plan de mobilités 2030 : -25% de déplacements automobile ; -50% d'émissions de gaz à effet de serre et 20% de part modale du vélo. En effet, le secteur des transports représente la 1ère source d'émission de GES en France (32 % en 2022) et c'est le seul secteur où les émissions ne diminuent pas. En vertu de la loi européenne sur le climat, les pays de l'UE doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030. L'objectif étant la neutralité carbone à l'horizon

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														2045 pour la France. C'est pourquoi se fixer un objectif de baisse de 50% des émissions de GES permet à la fois d'être cohérent avec les ambitions climatiques européennes et de prendre en compte le retard pris spécifiquement par ce secteur. Autre objectif qui manque d'ambition, celui concernant le nombre de déplacements motorisés. En effet, l'objectif semble modeste au regard des ambitions sur les émissions de GES et on sait que même si les progrès sont faits sur les motorisations, il est important de viser une baisse de la circulation motorisée individuelle qui est facteur de pollution de l'air (il faut tenir compte de la pollution hors échappement) d'artificialisation des sols, d'emprise au sol prenant la place aux piétons et autres modes durables, d'insécurité routière et de bruit. Viser une baisse de la circulation de 25% ne semble pas impossible ; ainsi la circulation automobile a baissé de 20% à Paris pendant le premier mandat de B. Delanoë. Dans son scénario volontariste sur l'évolution de la pratique du vélo, l'ADEME projette une part modale vélo en Île-de-France à l'horizon 2030 à hauteur de 28,5% à Paris, 24% en première couronne et 21% en grande couronne. Ce scénario se fonde sur l'évaluation du potentiel de pratique du vélo compte tenu des contraintes de distances et de charge. Ainsi, viser 20% de part modale du vélo est un objectif à la fois ambitieux et réaliste. **Les transports en commun** L'axe 1 du document proposé témoigne d'une ambition explicite universellement partagée. En l'espèce, il est fait promesse d'augmenter le volume et la performance des réseaux mass transit, de surface, de cars « express » et du transport à la demande dans les territoires peu denses. Objectifs louables, mais que nous pensons antagonistes avec le budget 2025 de la Région Île-de-France, auquel la gauche et les écologistes se sont fermement opposés. Y furent votées des baisses d'investissements inédites par leur ampleur : 30 millions d'euros en moins sur les liaisons ferroviaires, autant sur les tramways, 55 millions de coupes pour le financement du métro (soit près de 60% du total des investissements !), 65 millions de moins pour le développement des sites propres pour autobus, et la disparition pure et simple pour 2025 du programme d'aménagement de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														voiries pour ces derniers... Voilà la « politique de la hache » dont se vante la Présidente de Région. Et lorsqu'on connaît la situation réelle dans les transports, les retards interminables, les trains bondés, les annulations de dernières minutes, toutes ces heures perdues et ce stress pour nos concitoyen-nes, on reste bouche bée devant de tels choix budgétaires. Plus encore lorsqu'on nous promet qu'en dépit de cela, on affiche de telles ambitions... Au total donc, on perd en une seule année près d'un quart des crédits de paiement investis par la Région dans les transports (de 981 à 770M€). Les Écologistes appellent au sursaut et demandent au contraire un plan d'investissements massif pour adapter les transports régionaux aux nouvelles réalités socioéconomiques, démographiques et environnementales. Nous pensons en particulier qu'une priorité doit être donnée aux lignes de mass transit existantes (RER, Transilien, Métro), surtout en matière de renouvellement du matériel roulant, de réparation des infrastructures et d'amélioration des circulations au quotidien par une fiabilité accrue. Par ailleurs, face aux besoins croissants et aux contraintes matérielles et budgétaires, il est temps de repenser l'aménagement et l'urbanisme régional pour permettre la démobilité. Il s'agit, plutôt que d'adapter l'offre à la demande, de maîtriser cette dernière, en réduisant les besoins de déplacements des habitant es. L'Ile-de-France s'est structuré historiquement par une concentration très forte de l'emploi : 50% des postes sont localisés dans 19 communes (soit 1,5% de l'ensemble des communes) et les transports en commun sont actuellement conçus au service de cette concentration économique, venant compléter l'offre routière pour les automobiles par des transports en commun domicile-travail, sans la remplacer pour autant. En parallèle, de nouvelles offres de transport, qui ne correspondent que très marginalement aux demandes locales, renforcent le phénomène des "villes dissociées", c'est-à-dire des villes où les habitant es ne travaillent pas et où les travailleurs-euses n'y habitent pas. Cela contribue aux phénomènes de « ville-dortoir » et des mouvements dits « pendulaires ».

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Les projets de transport en Île-de-France renforcent la dynamique de centralisation très forte des activités économiques. Suite au covid et à la désaffection inédite du plus gros quartier d'affaires européen (La Défense), les investisseurs et entreprises privilégient désormais les bureaux plus petits, mais très bien situés dans l'hypercentre de Paris. Cette re-concentration ou hyper-concentration des emplois fait exploser les inégalités territoriales dans la région et éloigne encore plus les Francilien-nes de leur travail. Le Plan des Mobilités (PdM) devrait œuvrer pour faciliter les déplacements quotidiens des Francilien-nes en s'adaptant précisément à leurs besoins de déplacement en lien avec une nouvelle conceptualisation du territoire cadrée par le SDRIF-E. La priorité doit être donnée aux bassins de vie qui n'ont quasiment pas d'offre de transports en commun et au développement de nouvelles solutions de mobilité adaptées, principalement en surface : Bus à Haut Niveau de Service de proximité, tramways ou bus de liaison vers des radiales. Ainsi, le PdM que nous défendons - conformément aux objectifs affichés dans le SDRIF-E de polycentrisme et de rééquilibrage à l'échelle de la région - accompagne la transition des mobilités vers davantage de proximité, la démobilité et le rapprochement domicile-travail (connexion entre les emplois locaux et les transports). L'offre de transport doit donc évoluer pour répondre plus finement aux besoins des habitant es. Le développement de transports de surface (bus de proximité, Bus à Haut Niveau de Service, tramways ou tram-train) dans les territoires est une solution pour connecter les habitant es aux "nouvelles polarités". Par exemple, Transport en Commun en Site Propre (TCSP) du Barreau de Gonesse est un BHNS inauguré en 2016 qui permet un maillage du territoire et une offre de service conforme aux besoins de déplacement quotidien des habitant es, c'est aussi le cas sur les lignes « Tzen » qui doivent continuer de se développer. La mise en œuvre de ces lignes ne doit cependant pas être un argument pour abaisser des fréquences, voire supprimer des lignes de bus existantes, comme c'est souvent le cas - sans parler des (très) nombreux « bus fantômes », que les opérateurs de grande couronne sont censés faire rouler, mais qui ne passent simplement jamais... Les ajustements d'offres, qui vont toujours vers la réduction, mettent un frein à la dynamique

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														de complémentarité des offres de transports qui, en se chevauchant sur de divers périmètres, permettent réellement de proposer une alternative crédible et attractive à la voiture. Les mauvaises priorités, qui ne répondent pas aux usages du quotidien et sont des gouffres financiers, doivent être définitivement abandonnées (ligne 17 Nord, gare de Gonesse, ligne 18 Ouest, ligne 19) pour permettre aux territoires délaissés et/ou oubliés de voir arriver des aménagements essentiels (prolongement du T7 jusqu'à Juvisy-sur-Orge, prolongement du T11 entre Sartrouville et Épinay et entre Le Bourget et Noisy-le-Sec par exemple). En outre, l'optimisation du réseau existant est également une nécessité et le projet de création de ligne S (liaison directe de Malesherbes-Melun à Paris avec des missions directes entre Juvisy et Paris) doit être mise en œuvre le plus rapidement possible. De manière générale, les usager-es vivent une situation très dégradée dans les transports suite aux décisions politiques de Valérie Pécresse de réduction des fréquences et de sous-investissements dans la maintenance. Le PdM doit fixer des objectifs clairs, lors des pointes, mais aussi des heures dites creuses (en milieu de journée, le soir et le weekend), et se donner les moyens d'envisager une hausse de l'offre pour tendre vers 120% dans les années à venir. Le renouvellement rapide du matériel roulant est le plus à même d'améliorer la qualité de service. La priorité doit être donnée aux lignes les plus fréquentés par les usagers-es du quotidien et les plus en souffrance aujourd'hui (RER A, B, C et D, T1 et ligne M13), dans une logique de justice sociale. L'arrivée des rames rénovées ou neuves (notamment les MI20 et les MP14) doit être complétée par des travaux massifs d'entretien et de modernisation du réseau ferré afin de garantir, à long terme, une qualité de service optimale. <u>Proposition n°1 du Pôle Écologiste au projet de PDMIF</u> **Priorité aux lignes existantes & choc de l'offre**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Revoir l'action 1.1. du Plan de mobilités 2030, pour donner la priorité aux lignes de RPR, trains et métros existantes, renoncer aux projets inutiles et pour enclencher le choc de l'offre L'action 1.1. Vise à "développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience à l'amélioration". Cette action vise essentiellement le développement de nouvelles offres de transports avec le Grand Paris Express et les projets prévus au CPER. Si certains de ces projets sont nécessaires, d'autres sont plus contestables, comme les lignes 18 Ouest et 17 Est du Grand Paris Express. Or les transports en commun en Île-de-France souffrent actuellement sur les lignes existantes, à la fois très dysfonctionnelles et sous-exploitées, notamment en termes de fréquence et d'amplitudes horaires. Il convient donc de revoir cette fiche action pour que la priorité soit donnée aux lignes de mass transit existantes (RER, Transilien, Métro). Il s'agit en particulier de renouveler le matériel roulant, de réparer les infrastructures et faire les investissements nécessaires pour améliorer leurs circulations au quotidien. Il est aussi nécessaire d'inclure ce qu'on appelle un "choc de l'offre", c'est-à-dire augmenter sensiblement l'offre en termes de fréquence et d'amplitudes horaires, pour vraiment inciter au report modal. Cela signifie par exemple de garantir entre 6h et 23h une fréquence de 15 minutes minimum, pour les transiliens et RER, quelle que soit la branche. C'est cette politique qui est appliquée avec beaucoup de succès en Suisse et qui fait le grand succès du train au quotidien. <u>Proposition n°2</u> **Tramway T11** *Inscrire au Plan des mobilités en Île-de-France 2030, le lancement opérationnel du prolongement du tram express T11 à l'Ouest, entre Épinay-sur-Seine et Sartrouville, et à l'Est, entre le Bourget et Noisy-le-Sec* L'ouverture du T11 express entre Épinay-sur-Seine et le Bourget en 2017 a permis de renforcer l'offre de transport dans le Nord du département de la Seine-Saint-Denis. Il est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														essentiel de s'engager dès l'année prochaine dans un calendrier de réalisation de l'extension Ouest de cette ligne afin de desservir les bassins de population d'Argenteuil et Sartrouville trop faiblement pourvus en transports en commun, conformément à l'engagement de la Présidente d'Ile-de-France Mobilités dans Le Parisien du 29 novembre 2023 lors des annonces sur le projet de ligne 19 du métro. Ce prolongement jusqu'à Sartrouville pourrait compter 300 000 voyageurs par jour et permettre de faciliter les trajets de banlieue à banlieue. À l'origine, la Tangentielle Nord devait permettre à Argenteuil, 3ème commune la plus peuplée d'Ile-de-France et Sartrouville, 2ème commune des Yvelines, d'être connectée à la Seine-Saint-Denis à l'Est et ses bassins d'emplois. En outre, les extensions du T11 ont un enjeu majeur d'interconnexion : le prolongement à l'Ouest permet de connecter les habitant es au RER A, aux transiliens L et J et au tram T2. Pour renforcer cette connexion au réseau, le prolongement à l'Est, entre le Bourget et Noisy-le-Sec, est stratégique afin de relier les différentes communes de la ligne à des infrastructures structurantes du réseau, comme les métros 5 et 15, le RER E, le T1 et le TZ en 3. Ce projet doit être une priorité politique puisqu'il permet, rapidement et à un coût maîtrisé, d'offrir à des populations en manque de solution de transports en commun - principalement dans le Val-d'Oise - l'accès à une ligne qui assure une desserte fine du territoire et donne un large accès au réseau structurant de notre région. Aujourd'hui, les habitant-es de ces territoires sont toujours dans l'attente et sans calendrier sur l'arrivée de ce projet. C'est pour répondre à cette forte attente que nous déposons cet amendement qui vise à réaffirmer le portage politique des prolongements du T11. <u>Proposition n°3</u> **Billettique** *Inscrire la simplification de la billettique dans le plan des mobilités 2030, avec en particulier, la prise en compte des cartes bancaires dans le réseau.*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Les files d'attente restent longues aux gares et grandes stations, car beaucoup de visiteurs n'ont pas accès au Pass Liberté + ou sont réticents à utiliser leur smartphone. Il faut prévoir cette grande facilité de paiement pour les usagers ponctuels, particulièrement nombreux en Île-de-France (tourisme de loisir, d'affaire, transit...) **Transition écologique du matériel roulant et réduction des impacts sanitaires** La transition écologique et énergétique du matériel roulant passe par un panachage des énergies mobilités afin de réduire la dépendance à un modèle et gagner en résilience. Par autonomie stratégique et pour réduire l'impact des batteries du matériel roulant électrique, il est nécessaire de maximiser les origines de production du matériel roulant et de ses composants en Europe. Pour les mêmes raisons, la région doit expérimenter les bus hydrogène, à condition que la production de cette énergie se fasse dans un cadre vert et renouvelable et que toute la chaîne de valeur soit maximisée pour aller vers la décarbonation. Les bus électriques doivent être complétés, à un niveau raisonnable au regard des capacités de production du territoire francilien, par des bus au bioGNV. La production de cette énergie doit être planifiée pour éviter le détournement des terres et la justification de la surproduction de déchets. La presse révèle en 2023 l'importance de la pollution de l'air dans le métro souterrain. Les quais sont plus pollués que l'air extérieur, la concentration en particules ultrafines est 19 fois supérieure aux seuils de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Il est urgent de prioriser le remplacement complet des garnitures de freinage sans attendre leur obsolescence, réévaluer la pollution des métros sur pneus et améliorer les systèmes d'aération. L'objectif se doit d'être ambitieux : nous demandons la purification de 100 stations d'ici à 2028. **Les politiques piétonnes** Un angle trop souvent mort des politiques publiques des mobilités est celui de la marche, premier « moyen de locomotion » des Francilien-nes. Le présent PDMIF ne fait malheureusement pas vraiment exception, en témoigne la singulière légèreté de l'axe associé au sein du document. Pourtant, à l'échelle nationale, 24% des déplacements

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														quotidiens se font exclusivement à pied. Elle doit prendre une position centrale dans le nouveau PdM. Qui plus est, la pratique de la marche à pied quotidiennement permet de répondre au besoin de pratiquer une activité physique régulière : les avantages sont pléthores. L'OMS préconise d'ailleurs 30 minutes d'activité physique par jour pour entraîner des répercussions positives sur la santé. Elle permet une réduction de la sédentarité, de l'obésité, et prévient les maladies cardio-vasculaires. Il s'agit d'un mode très complémentaire avec les modes de transports collectifs, car la marche à pied est souvent utilisée lors d'un déplacement : en début de parcours pour se rendre à un point d'arrêt de transport au milieu du parcours pour effectuer une correspondance, à la fin du parcours pour se rendre à sa destination finale. Réaménager les espaces en faveur des piétons revient donc à améliorer les performances du système de transports alternatifs à la voiture particulière basé sur la multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation combinée de plusieurs modes pour se rendre à une destination donnée. De plus, la marche possède le grand avantage de la fiabilité du temps de parcours et reste le mode le plus pertinent pour des déplacements inférieurs à deux kilomètres. Nous saluons toutefois la volonté de mise en place de plans locaux en faveur de la mobilité piétonne. Cependant, le PDMIF préconise de laisser leur conception aux mains des EPCI ; or, on peut se demander si ces unités sont les plus cohérentes pour être cheffes de file en la matière. Certaines politiques publiques, du fait de la structure politique même de ces collectivités, peinent à aboutir à des ensembles cohérents - à l'image des PLUi. Toutefois, d'autres fonctionnent bien davantage. En l'occurrence, l'échelle des distances offertes par la marche pourrait nous faire envisager l'échelle de la commune comme plus pertinente. Il faudra néanmoins, et ce, peu importe la collectivité implémentatrice, prendre gare à "l'effet frontière", particulièrement marqué autour du Périphérique parisien. Cet espace de passage est souvent hostile aux piétons, du fait de l'absence de coordination permettant une vraie continuité piétonne.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														L'on peut également regretter l'absence complète de programmes dédiés au budget de la Région, qui limite de facto les marges de manœuvre pour le déploiement d'une politique piétonne ambitieuse. Enfin, les enjeux d'accessibilité sont abordés et nous nous en réjouissons, mais ils devraient être traités de manière plus centrale : l'inaccessibilité des espaces piétons est plus brutale encore que celui du réseau de transports. Elle assigne à résidence, même de la vie de proximité ; une attention toute particulière doit ainsi être portée à l'adaptation des trajets en cas de travaux de voirie. <u>Proposition n°4</u> **Piétons : Rue aux écoles** *Ajouter une action dédiée au développement des rues aux écoles* En Île-de-France, si 41% des déplacements quotidiens se font exclusivement à pied, la marche est une mobilité délaissée depuis longtemps par les politiques publiques. La pratique de la marche à pied quotidiennement permet de répondre au besoin de pratiquer une activité physique régulière. L'OMS préconise d'ailleurs 30 minutes d'activité physique par jour pour avoir des répercussions positives sur la santé. Elle permet une réduction de la sédentarité, de l'obésité, et prévient les maladies cardio-vasculaires. À Paris, les "rues aux écoles'' rencontrent un vif succès. Les « rues aux écoles » consistent en la piétonisation des voies aux abords d'écoles maternelles et primaires. Elles ont vocation à sécuriser le chemin maison-école pour les enfants, mais aussi à lutter contre la pollution. Des barrières amovibles sont installées lorsque cela est possible. Elles permettent le passage des véhicules de secours et des services (collecte des ordures ménagères, etc.) mais interdisent le passage des véhicules motorisés, et lorsque nécessaire l'accès à des parkings riverains ou d'importants besoins en livraison. Certaines « rues aux écoles » sont également accompagnées d'aménagements spécifiques, comme des végétalisations. Les rues aux écoles encouragent la mobilité active des élèves et de leurs parents, et participent au maillage piéton des centres-villes et villages.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Mise en accessibilité et inclusivité des mobilités Il s'agit d'un sujet primordial pour l'égalité des droits et des opportunités : sans possibilité de se déplacer, impossible d'accéder aux loisirs, à l'emploi, aux droits politiques, à la santé, à l'éducation, à une vie sociale et citoyenne épanouie. Le nouveau Plan des Mobilités doit donner la priorité à la mobilité inclusive et penser la mobilité sous l'angle des usages, et non pas uniquement des déplacements. Il s'agit de répondre aux besoins de chacun e et en particulier les plus vulnérables socialement et économiquement. Le droit à la mobilité, tant à l'accès qu'au choix, est donc primordial et passe nécessairement par un maillage plus fin du territoire et une meilleure prise en compte du développement de l'offre de transport sur les trajets où il y a réellement de la demande. D'autant que, de l'aveu même du document, 41% des Francilien-nes sont concerné es par une perte de mobilité. Les solutions de mobilités ne doivent oublier personne et être accessibles à toutes et tous. Aussi, une évolution de la tarification, plus solidaire, est nécessaire pour garantir l'accès des plus précaires à tous les transports en commun. En outre, le réseau doit accélérer son calendrier de mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et tous les chantiers de modernisation des gares doivent inclure des aménagements largement accessibles - de même que la quantité de stationnements réservés adéquate. Le précédent des travaux de modernisation de la gare d'Austerlitz menés entre 2020 et 2025 pour 50 millions d'euros d'argent public et n'incluant pas de mise en accessibilité au prétexte que la ligne 5 n'est pas inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) ne peut plus se reproduire à l'avenir. Nous regrettons qu'en dépit de la grande cause régionale qui fut celle du handicap l'année dernière, des assises du « métro pour tous » organisées à l'Hôtel de Région, et de l'objectif ici affiché, le budget alloué en 2025 aux investissements de mise en accessibilité du réseau passent de 24M€ à seulement 15M€ pour 2025. Pourtant, des mots même de la Présidente, la mise en accessibilité du réseau historique de métro coûterait plusieurs milliards... Attention également aux interconnexions du Grand Paris Express (GPE) avec les lignes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														existantes : on nous promet des nouvelles lignes 100% accessibles, mais pourra-t-on y accéder depuis le réseau existant ? À ces fameuses « assises », on a annoncé des études pour la mise en accessibilité de la ligne 6. Or, de l'aveu même du PDMIF, « Une étude d'opportunité pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux personnes en fauteuil roulant a été réalisée en 2020 » (page 191). Et c'est sans compter sur les études réalisées par l'opérateur depuis au moins 2012. Pourquoi alors réaliser de nouvelles études ? La ligne 6 aurait-elle changé entretemps ? Pour rappel, du fait de sa longue partie aérienne, il s'agit de la ligne la plus facilement adaptable ; voyant ce faible niveau d'engagement et de volonté politique, on imagine alors ce qu'il en sera pour l'adaptation des lignes les plus complexes... Nous saluons l'emphase mise sur l'accompagnement adapté en gare et l'information voyageurs adaptée. En revanche, la multiplicité des opérateurs permise par l'ouverture à la concurrence progressive de l'ensemble du réseau de transports peut rendre plus complexe la mise en place d'un service cohérent, continu après chaque changement de ligne, et véritablement opérationnel. Il faudra demeurer vigilants. À noter toutefois que ces solutions nécessitent une présence permanente de personnel en gare - que nous appelons de nos vœux, à contre-courant de la tendance. On nous explique en effet que les nouveautés billettiques permettent de faire des économies sur ce point, en oubliant que les personnels en gare ne servent pas qu'à vendre des billets... D'ailleurs, pour des soucis d'information, de service à la personne, de sécurité, d'accompagnement, de qualité de service, etc., nous appelons au renforcement du personnel systématiquement présent, dans toutes les gares. Une des raisons du succès relatif des Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024 dans les transports était indéniablement liée à cette présence accrue pour accompagner les usager-es. Enfin, difficile de ne pas aborder le cas des PAM. La régionalisation progressive est indéniablement compliquée, et la dégradation du service a été une réalité, bien qu'on puisse observer une dynamique d'amélioration. Nous pensons que ce service doit être conçu comme permettant l'accès au droit à la mobilité à défaut de pouvoir utiliser le reste

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														du réseau, ce qui implique un accès plus large (publics concernés), meilleur marché (un trajet ne devrait pas être plus cher que sur le réseau classique, soit le prix d'un ticket), et surtout, fiable. On observe de trop nombreuses annulations de dernières minutes, le système d'inscription et de réservation demeure complexe, le système des "trajets prioritaires" a été abandonné, etc. À date, ce service n'est pas à la hauteur des besoins. Or, là encore, la Région a diminué cette année le budget alloué... alors qu'il faudrait fortement l'augmenter. Proposition n°5 **Accessibilité du métro parisien** *Inscrire dans le Plan de mobilité 2030 :* - *l'ambition du "métro pour tous et toutes" et en particulier la mise en accessibilité PMR de la ligne 6 à l'horizon 2030* - *une étude visant à la suppression des portillons du métro* - *l'augmentation sensible de la présence humaine, en gare et dans le métro, pour accompagner entre autres les usager.es en situation de handicap.* **Politique cycliste** Le cyclisme est évidemment central dans notre vision de la mobilité : c'est un moyen de transport fiable (si l'infrastructure est adaptée), bon marché, inclusif (lorsqu'on inclut les solutions adaptées, qu'elles soient cargo, PMR, VAE, etc.), moins dangereuse que les véhicules motorisés, écologique, et actif, permettant une activité physique régulière. Par ailleurs, c'est le transport le plus adapté pour les moyennes distances, soit la plupart des trajets effectués dans notre région. En plus, il permet la création d'emplois non délocalisables, qualifiés ou non, et donc une réindustrialisation équitable du pays. 2 Vélo et territoire, "Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022", 18 avril 2023 : https://www.velo-territoires.org/observatoires/enquete-politiques-modes-actifs/enquete-nationale-politiques-modes-actifs-2022/

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														La pratique du vélo est donc une alternative fiable et crédible à la voiture pour la plupart des trajets et notamment les déplacements entre le domicile et le travail. Depuis la pandémie de Covid, l'usage du vélo croît très rapidement et est en hausse de 28% sur un an entre 2020 et 20212. Alors que 60% de ces trajets sont effectués en voiture, contre 5% à vélo, les politiques publiques doivent approfondir au plus vite le soutien à la pratique du vélo. Ainsi, chacun e peut faire des économies sur son budget transports, réduire son bilan carbone et préserver une bonne santé. Il faut se fixer des objectifs plus ambitieux que ceux fixés dans le PDMIF actuel avec -25% de déplacements automobile, -50% d'émissions de gaz à effet de serre et +20% de part modale du vélo à l'horizon 2030. Pour faciliter la pratique dès le plus jeune âge, des opérations de don de vélos aux lycéens doivent être organisées partout en Île-de-France, afin de proposer une alternative à la voiture individuelle et de donner des bonnes habitudes dès l'adolescence. La coopération avec les départements et les communes devrait également pouvoir élargir la pratique aux collégiens et écoliers : plus on s'habitue jeune au vélo, plus on est susceptible de continuer à l'utiliser régulièrement. D'ailleurs, en matière de coopération inter collectivités, il devient indispensable d'assumer le bâton en plus de la carotte : il ne suffit plus d'inciter les collectivités à participer aux efforts régionaux de déploiement du réseau VIF, il est également temps de contraindre les récalcitrants. Nous saluons les ambitions affichées de développer les maisons du vélo, les services de location courte durée et d'étendre le service Véligo et les aides à l'achat. Il faut toutefois sur ce dernier point aborder une perspective d'économie circulaire, et structurer des filières de dons, prêts, réemploi, et recyclage des vélos, en plus des simples aides à l'acquisition. De même, nous sommes surpris es de ne trouver nulle part dans le document de référence au dispositif régional d'aide à l'achat de vélos adaptés aux personnes en situation de handicap. Ces aides sont pourtant bien souvent indispensables, étant donné la précarité relative des publics concernés et le coût moyen de ces équipements. Il est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														indispensable de déployer ce dispositif à son plein potentiel : à ce jour, quelques dizaines de demandes sont faites par an seulement. La décarbonation du secteur du transport en Île-de-France est un objectif qui doit mener vers une vraie politique en faveur du vélo. Ce mode de transport doit être considéré sous l'angle de sa complémentarité avec le réseau de transports en commun : il permet d'augmenter fortement l'aire d'influence d'une gare pour une meilleure attractivité de celle-ci. La réussite de la politique en faveur du vélo en Île-de-France est conditionnée à un déploiement ambitieux des équipements de stationnement, notamment sécurisés. Dans son scénario volontariste sur l'évolution de la pratique du vélo, l'ADEME projette une part modale vélo en Île-de-France à l'horizon 2030 à hauteur de 28,5% à Paris, 24% en première couronne et 21% en grande couronne. Ce scénario se fonde sur l'évaluation du potentiel de pratique du vélo compte tenu des contraintes de distance et de charge. Les gares et ses aménagements doivent donc se mettre au service de l'intermodalité pour réellement permettre aux mobilités de se compléter. À travers le PdM, cette ambition doit prendre une forme concrète tant avec les aménagements (stationnement vélo sécurisé et bien proportionné en gare) que dans les outils facilitateurs (billettique, applications...) **Usage partagé de l'automobile** Alors que la voiture individuelle est responsable de 15% de l'ensemble des émissions de GES de la France, 80 à 85% des véhicules circulant en Île-de-France ne transportent que la personne au volant. Ce PdM doit prendre le tournant de l'urgence climatique et sanitaire et mettre en œuvre des politiques en capacité de réduire considérablement la place de la voiture en Île-de-France. En tant qu'AOM, Île-de-France Mobilités doit mener des politiques réellement incitatives pour réduire le nombre de déplacements en voiture individuelle dans une position d'autosoliste. Les véhicules motorisés doivent être moins nombreux sur les routes, tout en permettant le déplacement de plus de personnes. Les voies dédiées au covoiturage et aux mobilités partagées doivent donc se généraliser partout où cela est possible en Île-de-France, sans être le prétexte aux extensions de voies existantes. La pérennisation des voies dédiées aux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														transports des personnes accréditées lors des Jeux Olympiques et Paralympiques sur le boulevard périphérique parisien est une première étape importante qui doit rapidement se développer sur tout le territoire. L'accès à ces voies de covoiturage doit être réservé à tous les véhicules occupés par deux personnes ou plus, incluant les taxis (même à vide), les bus, les véhicules des services de secours et les ayants-droits des véhicules personnels des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Cette politique doit s'accompagner d'une réduction de la vitesse sur les voies rapides afin de réduire la pollution de l'air (le passage de 70 à 50 km/h permet une baisse de 20% des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines PPM10), le bruit qui pèse sur la santé des riverain-es particulièrement exposé-es et la consommation de carburant des véhicules. Île-de-France Mobilités doit activer tous les leviers possibles pour favoriser ce nouvel usage de la route en accompagnant la pratique du covoiturage (aménagement d'aires, incitation à la pratique, mise en relation entre personnes en recherche de mobilités partagées) et ainsi défendre un transport plus solidaire et vecteur de lien social. L'expérimentation annoncée des « lignes » de covoiturage peut ainsi être une bonne idée si l'action est à la hauteur de l'ambition, de même que l'intégration sur l'application d'IDFM, les avantages tarifaires ou les solutions particulières à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois. En outre, la transition énergétique nécessaire pour les voitures individuelles ne peut conduire à un remplacement de l'intégralité du parc automobile existant (5,6 millions de véhicules en Ile-de-France). Les aides publiques doivent être priorisées et/ou bonifiées vers les personnes les plus dépendantes de ce mode de déplacement. **La multimodalité et l'intermodalité** Comme mentionné préalablement, l'intermodalité est au cœur de la robustesse et de la fiabilité du réseau dans son ensemble, et permet de renforcer individuellement chaque mode de transport emprunté. L'aménagement des pôles nodaux existants est un objectif affiché que nous partageons ; toutefois, à nouveau, le budget alloué en 2025 est loin de l'ambition : en 2024, la Région avait prévu 105M€ d'investissement dans ces pôles

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														intermodaux. En 2025, Valérie Pécresse prévoit... 36M€. Or, l'ouverture de nouveaux nœuds avec le déploiement du GPE devrait mobiliser davantage de crédits. L'aménagement annoncé des espaces publics autour de ces nœuds, notamment avec des équipements d'intermodalité (parkings sécurisés pour vélo par exemple) est une bonne nouvelle, à l'image du développement des parkings-relais en bordure d'agglomération. En espérant que le budget prévu au rabais puisse être à la hauteur des promesses faites - ce dont nous doutons. <u>Proposition n°6</u> **Multimodalité** *Inclure dans le Plan de mobilité une action visant la multimodalité pour tous les projets d'infrastructure lourds, Il faut favoriser l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges, avec des cheminements piétons, du stationnement vélos et des gares routières bien dimensionnées et positionnées. De plus, il est nécessaire de donner plus de possibilités pour le voyage en train avec un vélo en dehors des heures de pointe en travaillant avec les opérateurs à un cadre plus précis sur cette pratique sans entraver le fonctionnement normal des trains.* La pratique du vélo est une alternative fiable et crédible à la voiture pour tous les trajets et notamment les déplacements entre le domicile et le travail. Depuis la pandémie de Covid, l'usage du vélo croît très rapidement et est en hausse de 28% sur un an entre 2020 et 2021. Alors que 60% de ces trajets sont effectués en voiture, contre 5% en vélo, les politiques publiques doivent approfondir au plus vite le soutien à la pratique du vélo. Ainsi, chacun-e peut faire des économies sur son budget transports, réduire son bilan carbone et préserver une bonne santé. À l'horizon 2030, 98% des habitants de la métropole du Grand Paris auront accès à une gare à moins de 2 km et 75% des habitant es de la région vivent à moins de 6 km d'une gare. Le vélo, mécanique ou à assistance électrique, est une alternative fiable à la voiture à condition que les aménagements le permettent. Le Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030 doit garantir les continuités cyclables et le développement des voies vertes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Le Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030 doit également intervenir pour renforcer l'intermodalité dans les gares. Cela passe par des aménagements : stationnements vélo sécurisés et bien proportionnés en gare, renforcement des voies cyclables dans les 200 mètres autour des gares, transformation des places de stationnement pour voitures (parking ou dépose-minute sur voirie) en espaces dédiés aux modes actifs (marche ou vélo). Cela passe également par des outils facilitateurs comme la billettique ou les applications. De même, cela nécessite de privilégier l'aménagement de services publics (crèches, aide à la personne, maisons du vélo...) sur des espaces purement commerciaux et de limiter le nombre et la taille des commerces qui pourraient être implantés pour ne pas transformer les gares en centre commercial et pour ne pas désavantager les commerces de centre-ville, promouvant notamment les productions locales. **La route et la voirie** On persiste et signe : le système du tout-voiture est catalyseur des inégalités et une des sources profondes de la crise environnementale actuelle, tant d'un point de vue climatique que de biodiversité, de pollution atmosphérique ou encore de changement d'usage des sols et d'étalement urbain. Nous pensons que l'échelon régional, seul niveau en capacité de planifier et de moderniser l'organisation des voiries, doit étendre ses compétences sur les routes. Le secteur des transports est responsable du tiers des émissions de Gaz à Effet de Serre de la France (en hausse de 9% depuis 1990) et 94% de ces émissions sont imputables au transport routier. En parallèle, la pollution de l'air est la cause chaque année de 48 000 décès en France (1 décès sur 10 en Ile-de-France) et génère des allergies respiratoires pour 30% de la population. Pourtant, le respect des seuils d'émission de GES et de particules fines de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) permettrait d'éviter 7900 décès par an en Ile-de-France. Conformément aux alertes très claires du Groupe d'experts Intergouvemental sur l'Évolution du Climat (GIEC), qui indiquent que « la fenêtre d'action pour garantir un avenir vivable et durable pour tous se referme rapidement », et à la Stratégie National Bas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Carbone, qui fixe les échéances de réduction d'émission de gaz à effet de serre pour atteindre la neutralité en 2050 et aux enjeux de santé publique, le PDMIF doit s'articuler autour de la transition écologique des transports et faciliter l'accès à des solutions de mobilités les plus propres pour chacun e des Francilien-nes. Piétonniser les centres-villes est une tendance déjà bien développée depuis déjà plusieurs années. Ces aménagements en faveur des piétons contribuent particulièrement à la qualité d'usage des centres urbains, ceux-ci retrouvant une forme d'apaisement. La Région Île-de-France peut s'inspirer des travaux de l'agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine qui a élaboré une cartographie des distances à pied pour encourager les déplacements piétons. Ainsi, les piétons peuvent évaluer le temps de trajet piéton entre les différents lieux d'une ville ou métropole, dans le cadre du polycentrisme, et avoir une information précise sur le choix à faire entre la marche, le vélo et les transports en commun. Le nouveau partage de la voirie implique nécessairement un élargissement des trottoirs pour la marche et la création de grandes voies cyclables dans les villes et entre les villes avec un plan de continuité cyclable imposé aux communes et départements pour en finir avec les pistes en impasse. Dans la décennie à venir, il est nécessaire d'acter la réduction de la place de la voiture dans les espaces publics pour permettre aux modes de réellement pouvoir se compléter. De plus, réaménager les espaces en faveur des piétons et des cyclistes en diminuant la place des transports motorisés permet de créer un environnement plus convivial susceptible d'augmenter le capital social des individus. Elle participe ainsi au renforcement de l'urbanité entendu comme un caractère propre d'un espace public organisé pour faciliter au maximum toutes les formes d'interaction. De fait, pour sortir du tout-voiture, il faut s'en donner les moyens et envoyer les bons signaux. Il devient urgent que la Région ne participe plus au financement des axes routiers, sauf en cas d'aménagements exclusivement sécuritaires ou environnementaux (ralentisseurs, voies réservées, murs anti-bruit...) et tout en reconnaissant leurs limites (les murs anti-bruit sont moins efficaces et plus chers à long terme que la réduction de la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														vitesse). De même, la Région doit favoriser la diminution du nombre de places de stationnement où cela est possible <u>Proposition n°7</u> **Une politique de stationnement volontariste** *Revoir l'action 9.3.1 du Plan de mobilité 2030 pour abaisser de 50% les plafonds de création de stationnement pour les immeubles de bureaux* La limitation du nombre de places de stationnement dans les entreprises permet d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Sont donc définies des normes plafond pour les voitures et deux-roues motorisés dans les immeubles neufs de bureaux, consistant en un nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser Les normes plafond définies dans le plan de mobilité sont trop importantes et permettent de construire encore beaucoup de parkings notamment dans des zones particulièrement bien desservies par les transports en commun. Ainsi il serait possible pour une nouvelle tour à la Défense, de construire des étages de parkings, alors que c'est desservi par 6 lignes de RER, métro ou transilien. <u>Proposition n°8</u> **Mise en place de ZTL** *Ajouter au Plan de mobilité une action visant au développement de ZTL, Zones à Trafic Limité"* Alors que la ZFE du Grand Paris avance lentement, il est un outil qui n'est pas utilisé en Île-de-France et qui permettrait de contribuer à la réduction de la circulation automobile dans les centres-villes : les Zones à Trafic Limité (ZTL). Ces Zones sont utilisées depuis des années en Italie, permettrait de mettre en place un contrôle efficace tout en offrant d'énormes souplesses pour la gestion des ayant-es-droits.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Ces ZTL en visant explicitement l'usage et non les catégories de motorisation permettent de réduire la circulation motorisée dans les centres-villes et donc de contribuer aux objectifs de réduction des déplacements motorisés, et aux objectifs de favoriser les modes actifs (marche et vélo), en diminuant les conflits et la place accordée aux voies circulées. Proposition n°9 **Moratoire routes** *Réduire le caractère routier de l'ensemble des axes et d'abandonner tous les projets de création de nouvelles infrastructures routières de type voies rapides.* La hiérarchisation des axes proposée dans le Plan des Mobilités 2030 tend à justifier une conservation des flux automobiles actuels sur le réseau routier. Il est ainsi nécessaire de proposer une hiérarchisation évolutive et dynamique, organisée de l'apaisement général de l'ensemble des axes. De plus, l'objectif de confortement du réseau magistral qui suppose l'augmentation de la capacité de certains axes ainsi que les projets listés de création d'infrastructures routières, sont non seulement anachroniques même viennent en totale contradiction avec les objectifs de ce même plan. Face au dérèglement climatique et aux pollutions de l'air et sonore mettant en danger la santé notamment des plus précaires, il est urgent d'abandonner l'ensemble des projets pro-voitures pour favoriser les reports modaux vers les modes collectifs et actifs. **La logistique** La logistique a connu une forte évolution ces dernières décennies. Les gouvernements successifs ont abandonné le fret ferroviaire et fluvial faute d'investissements et surtout d'un choix politique de favoriser le transport routier qui lui ne paye pas les infrastructures. La part de marché du fret ferroviaire en France est tombée à 9 % en 2019, soit cinq fois moins qu'en 1974 et environ la moitié de la moyenne européenne. Comment ne pas s'inquiéter avec les cheminots de la liquidation de Fret SNCF ? Par ailleurs, on paye aujourd'hui l'abandon de l'écotaxe. La concurrence entre modes de transport est faussée.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Dans les années 1960, le commerce a évolué par le développement des hypermarchés, en périphérie des villes, les clients assurant eux-mêmes la logistique du dernier kilomètre, vidant les centres-villes du commerce de proximité. Aujourd'hui, ce modèle se meurt à petit feu et est remplacé par l'accroissement de l'e-commerce. C'est le modèle économique qui fait qu'un jean fait le tour du monde avant d'arriver chez soi qu'il faut changer. Il faut relocaliser l'économie. Alors que les dérèglements climatiques s'accentuent et provoquent des catastrophes, il est impératif de changer d'ores et déjà de politique et de développer des alternatives aux transports routiers. Ainsi, nous partageons l'objectif affiché de développer des alternatives logistiques à la distribution centrée autour du poids lourd. Mais nous nous opposons à une conception trop centralisatrice de la logistique, qui émane du document. En effet, s'il est souhaitable de développer les frets ferroviaire et fluvial, de même que leur interconnexion, le déploiement de plateformes logistiques gigantesques (Greendock à Gennevilliers, "Connect Paris" aux Batignolles, etc.) concentre beaucoup trop le stockage de transit. Les nuisances provoquées par les flux constants de camions pour les derniers kilomètres sont importantes, en particulier les bouchons qui peuvent complètement paralyser des quartiers entiers. Il faut plutôt privilégier la multiplicité de centres logistiques de proximité - les outils numériques actuels permettant une gestion à la hauteur des difficultés de gestion que cela peut engendrer. On voit encore les plateformes logistiques s'étendre, consommant de l'espace agricole et naturel. Il faut intégrer dès maintenant le Zéro Artificialisation Nette. Il faut revoir la logique foncière de ces plateformes qui doivent s'installer sur les friches industrielles et commerciales et intégrant une architecture durable, sur plusieurs niveaux. Il est à déplorer que les ports soient utilisés non pas pour le transport fluvial et ferroviaire, mais pour y installer des entrepôts destinés aux camions. Il faut renforcer l'interopérabilité entre le fer et le fleuve. Le projet de réaménagement des terminaux ferroviaires du MIN de Rungis, par exemple, va dans le bon sens. Le train des primeurs qui livre Rungis en fruits et légumes en provenance de Perpignan a failli disparaître en 2019 et a finalement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														été relancé, mais il reste en sursis. La Région Ile-de-France doit prendre toute sa part dans l'investissement ferroviaire, comme pour la LNPN reliant Le Havre à Paris. Concernant le fret fluvial, là aussi l'État ne remplit pas sa mission d'entretien du réseau. Les conventions avec Voies Navigables de France permettent à la Région de participer de manière forte au financement des travaux pour l'entretien des barrages et des écluses qui en ont bien besoin. Plutôt que de se lancer dans des projets pharaoniques de canaux à grand gabarit comme le canal Bray-Nogent ou le Canal Seine Nord Europe, l'État ferait bien déjà d'entretenir son patrimoine. Les ports d'Ile-de-France doivent être des espaces de développement du fret ferroviaire et fluvial. Ils ne doivent pas être détournés de leur objet en construction d'entrepôts pour le fret routier ou des installations industrielles. La logistique du dernier kilomètre est aujourd'hui assurée par une noria des fourgonnettes et camionnettes, souvent anciennes et polluantes. Pourtant, des alternatives existent et qu'il faut encourager : flottes électriques, cyclo logistique, points relais, drive piéton... Enfin, il est essentiel de concentrer nos efforts humains et financiers sur les solutions qui ont fait leurs preuves plutôt que sur des projets fantasques qui pourraient s'assimiler à de la gabegie. On pense par exemple aux millions d'euros dépensés par la région dans les projets de drones et autres taxis volants qui, en plus de leurs applications extrêmement restreintes et coûteuses, posent d'importants problèmes de sécurité, de protection des données, d'impact environnemental et de nuisances en tout genre. **La grande couronne** Enfin, nous insistons grandement sur l'absolue nécessité de prioriser l'accès à la mobilité pour les habitant-es de grande couronne, en particulier celles et ceux issu es de la ruralité. L'uniformisation des tarifs était en ce sens une avancée importante, mais l'essentiel pour laisser la voiture au garage est de garantir l'existence d'alternatives. En ce sens, l'ouverture à la concurrence des bus de grande couronne (étendue progressivement au reste du réseau de transports en commun) a été une décision funeste. On déplore en effet

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														l'irrégularité de l'exécution des marchés par les délégataires sélectionnés : retards, bus fantômes par centaines, lignes modifiées et branches supprimées... D'autant plus qu'on commence, très concrètement, à payer le coût de cette ouverture à la concurrence : les premiers versements d'IDFM à ces prestataires déficitaires ont commencé – puisque, finalement, ils ne peuvent pas tenir leurs promesses d'exécution du marché pour le coût promis. On commence à payer la facture, et on a toujours un déficit de bus insupportable dans les départements de grande couronne. Bus qui passent trop peu souvent, dont le service commence trop tard et finit trop tôt, etc. Enfin, il est aussi essentiel de prioriser les grands projets d'infrastructure structurants pour ces territoires parfois enclavés ou extrêmement mal desservis, en particulier grâce aux trams et trams-trains : T11 et T12 Sud notamment. Le développement du covoiturage, détaillé plus haut, est aussi une option crédible et prometteuse Proposition d'amendement du Pôle Écologiste au CA d'IDFM du 14/09/21 **Offre de bus en Île-de-France** Texte de l'amendement Le premier tiret de l'article 2 est modifié comme suit : « - la volonté de poursuivre le renforcement de l'offre bus en Île-de-France, avec l'objectif d'un plan correspondant à une augmentation de **500-1 000 bus** Exposé des motifs Le développement de l'offre de transports en commun est crucial pour favoriser le report modal nécessaire dans la transition écologique à engager dans notre région, particulièrement en grande couronne où les services sont encore grandement lacunaires. À cet égard, il faut maintenir l'effort pour un plan bus ambitieux qui permettra de développer rapidement des nouvelles offres pour les Francilien-nes. Par cet amendement, nous proposons de maintenir l'effort au niveau du précédent plan bus, soit une augmentation de 1 000 bus sur la période 2022-2026. **Conclusion**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														En 2022 en Île-de-France, 23% des habitant-es disaient ne pas avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transport et 13% n'avoir même accès à une solution de mobilité, soit 3 points de plus qu'à l'échelle nationale dans une des régions les mieux dotées du monde en termes de transport public. Les inégalités sociales ne font que croître ces dernières années et notre région est malheureusement la plus représentative sur le sujet. Les planifications de notre collectivité en matière d'aménagement du territoire et de mobilité doivent être orientées prioritairement vers la résorption de ces inégalités et l'enjeu essentiel de transition vers des modes de transport plus durables. Les Écologistes appellent de leurs vœux à mettre les besoins des Francilien-nes au centre de ce nouveau Plan des Mobilités. Pourtant, à ce jour, la concertation est lacunaire, pour ne pas dire inexistante. La démarche de concertation des populations pour saisir les besoins des territoires dans leur diversité n'est pas à la hauteur de l'enjeu : une seule réunion publique, à l'Hôtel de Région, un jeudi soir... Tant pis pour les travailleur-euses, les PMR, les habitant es de grande couronne. Ils et elles n'auront qu'à poster leur contribution en ligne... Par cette contribution, les élu-es du Pôle Écologiste souhaitent alerter sur la nécessité d'un débat politique ouvert, concerté et pluriel dans le cadre de ce plan qui dessine l'avenir des mobilités en Île-de-France
Obs 6													X	**ANONYME a écrit :** Observation hors sujet
Obs 7	X		X	X			X							**Le Maire de Coulommiers a écrit** : Madame la Présidente, Je souhaitais vous adresser ce courrier dans le cadre de l'enquête publique sur l'élaboration du Plan des mobilités en Ile-de-France, en révision de l'ancien PDUIF (Plan de déplacements urbains en Ile-de-France). Je vous prie tout d'abord de bien vouloir trouver ci-joint, pour votre information, la délibération prise à ce sujet par notre Conseil municipal le 16 décembre dernier.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Nous regrettons, en premier lieu, de ne pas avoir été associés plus en amont, après la diffusion des questionnaires auprès des collectivités en février 2023, à la rédaction de ce document structurant pour les mobilités en Ile-de-France. La densité et la diversité des thématiques abordées par le Plan des mobilités en Ile-de-France, liées à la transversalité même du sujet, en limitent malheureusement sa lisibilité pour les territoires. Le document affiche un nombre important d'actions impactant directement les communes et les EPCI (35 actions sur les 46 que compte le plan d'actions). Une lecture point par point reste nécessaire pour identifier réellement les mesures qui auront vocation à se déployer sur notre secteur géographique. Même si nous comprenons le caractère général que doit revêtir ce type de document, il nous semble néanmoins indispensable qu'il puisse prendre en compte les réalités locales et certaines spécificités territoriales. Les enjeux de mobilité vont en effet s'exprimer différemment au sein du Grand Paris et au cœur de la ruralité. A la lecture du document, nous avons relevé plusieurs dispositions qui nécessiteraient, à nos yeux, d'être réajustées afin de s'adapter localement aux usages et aux besoins des territoires. Par exemple, l'axe 9 du plan d'actions, relatif aux politiques de stationnement, a retenu toute notre attention par son aspect prescriptif. Certaines mesures évoquées nous interpellent quant à leur déclinaison dans le contexte rural du bassin de vie columérien : ✓ **L'instauration du stationnement payant** Le Plan des mobilités prévoit, pour les communes de strate équivalente à Coulommiers, de généraliser le stationnement payant à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transports collectifs et le recommande pour les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux. La voiture occupe une place importante dans le quotidien de nos habitants à l'échelle de notre territoire. Nous comprenons la nécessité d'assurer une régulation fluide du stationnement. Nous prévoyons d'ailleurs, dans le cadre du projet de réaménagement du pôle gare, d'instaurer une zone bleue dans le périmètre proche de la gare. Toutefois,

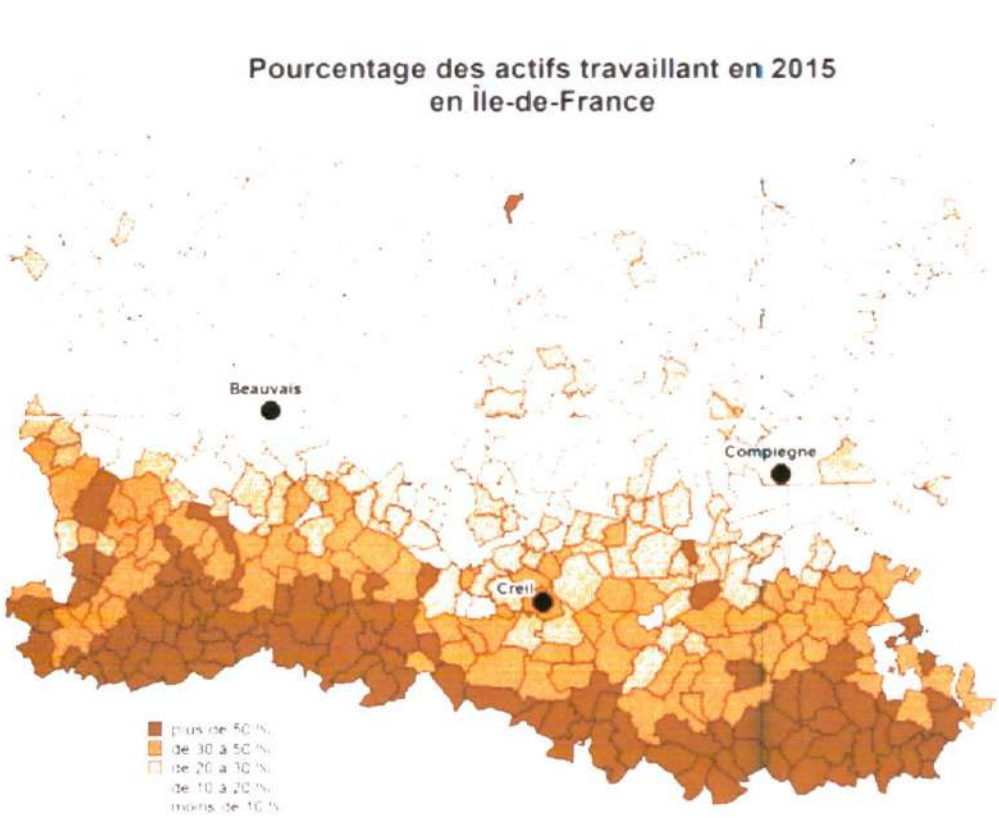
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														l'équipe municipale est particulièrement attachée au maintien du stationnement gratuit tant pour les riverains que pour les visiteurs, consommateurs ou touristes qui fréquentent la commune. Imposer une tarification pour le stationnement conduirait à faire peser une nouvelle dépense sur les ménages, dans un contexte où le pouvoir d'achat est déjà amoindri et menacerait l'attractivité de nos commerces de proximité. ✓ **La régulation de l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé** Nous sommes également défavorables à la définition de normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs et dans les logements neufs. La suppression de places de parking nous semble peu opportune dans une commune périurbaine telle que Coulommiers, qui structure un vaste territoire rural. La saturation de certaines lignes de bus tout comme les dysfonctionnements réguliers de la ligne P fragilisent, de surcroît, l'offre de mobilités alternatives. L'effet de polarité exercé par la commune, mis en exergue dans le document par ailleurs, rend indispensable l'usage de la voiture pour la très grande majorité de nos concitoyens. Dans le même ordre d'idées, les mesures 4.2.3 et 4.2.4 de l'axe 4 portant sur le **développement du stationnement pour les vélos sur la voirie** ont suscité plusieurs interrogations. Nous comprenons l'importance de promouvoir les modes de déplacements doux et de renforcer, en conséquence, l'offre de stationnement pour les vélos. Pour autant, il nous semble très compliqué d'appliquer un ratio de places de stationnement selon les strates de communes et d'envisager leur implantation sur voirie. Il serait préférable d'augmenter progressivement le volume de places de stationnement sans trop impacter les automobilistes et sans induire de stationnement anarchique susceptible de mettre en danger les piétons. La commune de Coulommiers, qui compte déjà une centaine d'arcs implantés, poursuit régulièrement ces installations et prévoit d'équiper, dans les prochains mois, des points multimodaux d'aménagements adaptés. Au-delà de ces points problématiques, nous partageons la majeure partie des enjeux identifiés par le Plan des mobilités en Ile-de-France comme la volonté d'apporter des réponses aux besoins de mobilité des Franciliens, le souhait d'assurer le droit à la mobilité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														pour tous, notamment pour les PMR, en favorisant l'accessibilité des voiries et des espaces publics, l'orientation vers des pratiques durables ,1a préservation de l'environnement ou encore l'idée que le fret ferroviaire doive contourner l'Ile-de-France. La commune de Coulommiers mène déjà une action volontariste en matière de mobilités, à travers de nombreux projets qui répondent aux objectifs du Plan des mobilités régional • **L'aménagement d'une aire multimodale** en entrée de ville, en partenariat avec la Communauté d'agglomération, qui offrira un espace de stationnement pour les usagers du bus et un point multimodal. En plus de faciliter le parcours de la ligne 17 du Seine-et-Marne Express, qui ne traversera plus le centre-ville, cet aménagement favorisera aussi le déploiement du covoiturage ; • **La requalification du pôle gare**, dans l'objectif de faciliter l'accès à la gare et les circulations aux abords, tous modes de déplacements confondus. Ce projet intermodal intégrera à la fois un parking relais, une véritable gare routière aménagée sur le parvis de la gare, dédiée aux circulations douces, et un espace de stationnement pour les vélos. La commune de Coulommiers apparaît d'ailleurs, dans ce sens, sur la carte des Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) page 240 ; • **Le déploiement de liaisons douces** sur l'ensemble de la commune, dans l'objectif de mailler l'intégralité de la ville. Ces aménagements sont effectués en accord avec le Département de Seine-et-Marne et dans la continuité des réalisations départementales. Ils s'inscrivent également au cœur du schéma des liaisons douces formalisé par la Communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie ; • **La promotion de l'usage des transports en commun à travers :** - *La mise en œuvre du Pass 'Local*, depuis 2022, qui propose une offre de transport gratuit sur tout le réseau interurbain de la commune. En septembre 2024,1258 abonnés ont été recensés pour 55 950 validations depuis le début de l'année. - *La participation au financement* de la carte Imagin'R pour les collégiens et les lycéens,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														- La promotion du *Transport à la Demande* sur l'ensemble de la commune ; • **L'amélioration de la mobilité piétonne**, par des aménagements sécurisés et adaptés de l'espace public, la requalification de rues, la végétalisation et la création d'îlots de fraîcheur... ; • La contribution à la décarbonation du parc automobile, en facilitant l'installation, sur la commune, de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Cette dynamique locale, en cohérence avec les ambitions du Plan des mobilités en Ile-de-France, s'avère néanmoins insuffisante pour répondre pleinement aux enjeux de mobilité du territoire. Les usages des habitants nous conduisent à effet à considérer deux infrastructures majeures : • **La ligne Transilien P entre Coulommiers et Paris-Est** L'amélioration des conditions de transport, en optimisant le fonctionnement du réseau ferroviaire actuel, figure comme un enjeu essentiel pour notre territoire. La circulation sur la ligne P est souvent interrompue du fait d'incidents liés à la végétation, à la saturation de la ligne et au vieillissement du réseau, qui doit donner lieu à d'importants travaux de régénération. Cet objectif est évoqué dans les mesures 1.1.3 et 1.1.4 du plan d'actions du Plan des mobilités régional, qui visent à améliorer la robustesse du réseau et à renforcer la qualité de service. L'équipe municipale insiste sur la nécessité d'englober la ligne P dans cette réflexion et d'y apporter une attention particulière. La commission permanente du Conseil régional a d'ailleurs attribué le 19 septembre 2018 une subvention de 1 155 000 € pour la réalisation des études d'avant-projet et de projet de l'aménagement d'un point de croisement à Mouroux sur la branche Coulommiers de la ligne Transilien P. La voie unique comprise entre les gares de Tournan-en-Brie et de Coulommiers constitue une contrainte forte pour le respect des horaires de la ligne P. La création d'une seconde voie en gare de Mouroux permettrait aux trains au départ de Coulommiers et en direction de Paris de ne pas subir le retard imposé par les trains circulant dans le sens inverse

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Depuis l'annonce de cette subvention, la Ville de Coulommiers n'a été informée d'aucune avancée sur ce projet pourtant indispensable pour générer des gains en matière de ponctualité et de robustesse sur la ligne P. Je vous serais reconnaissante d'inscrire cet aménagement dans le Plan des mobilités de la Région. • **Le projet de contournement de l'agglomération columérienne** Le véhicule automobile reste aujourd'hui un mode de déplacement essentiel en zone rurale. La Ville de Coulommiers, par sa position de centralité, supporte un trafic intense sur la route départementale n°934, de l'ordre de 18 000 véhicules dont 10 % de poids lourds et de convois exceptionnels. Selon les études du Département réalisées en 2021, si rien n'est fait, la RD934 et la RD222 seront totalement saturées en différents points à Coulommiers et Mouroux en 2035, voire dès 2025 à Mouroux à certains horaires. Dans ce contexte, le désengorgement de la circulation routière, par le biais d'une déviation qui permettra d'éviter les centres-villes de Coulommiers et de Mouroux, apparaît incontournable pour dévier le trafic de transit, constitué notamment de poids lourds et de convois exceptionnels. Ce projet, inscrit dans le plan anti-bouchons Ile-de-France, constitue un axe majeur de la politique locale de mobilité. C'est pourquoi je demande son intégration dans le tableau référençant les projets, page 265 du plan d'actions, afin d'enrichir les mesures 7.1.1 et 7.1.2 en faveur du déploiement d'une route multimodale. Au regard de cette analyse, nous souhaitions émettre un avis réservé et conditionné à la prise en compte de ces différentes remarques. J'espère vivement qu'elles viendront alimenter votre réflexion et seront intégrées dans la déclinaison du plan d'actions régional. Je me tiens à votre disposition et à celle de vos services, dans cet esprit, pour étudier ensemble la meilleure façon de transcrire ces enjeux et de réadapter les mesures envisagées aux réalités locales. Vous remerciant par avance de toute l'attention que vous ne manquerez pas d'apporter à ce courrier, d'intégrer au cœur du Plan des mobilités en Ile-de-France deux enjeux et infrastructures structurantes pour la commune et le territoire…

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
Obs 8				X		X		X						**ASSOCIATION ADU-FAR de Crépy en Valois a écrit :** L'objectif du plan des mobilités, engage l'Ile-de-France (IDF) vers la mobilité durable : réduction des émissions de gaz, amélioration de la sécurité routière, baisse de 15 % des déplacements motorisés, augmentation de la fréquentation des transports collectifs, développement du covoiturage, développement du transport ferroviaire ... Fidèle à ses habitudes, l'IDF oublie d'intégrer les régions limitrophes dans son plan de mobilité. L'IDF ne tient pas compte de l'augmentation démographique de notre région. Dans l'Oise et l'Aisne où notre association intervient, nous constatons un manque de dialogue, nous l'avions interpellé, via l'enquête publique sur le CDG Express. Aujourd'hui, elle renouvelle. L'IDF, a-t-elle connaissance des schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les projets d'aménagement et développement durables (PADD) dans nos communautés de communes de l'Oise et de l'Aisne qui axent une partie de leur développement sur les liaisons routières ; nationale 2 (RN2- coté Est) Autoroute Al (qui passe par Senlis, côté Ouest) Autoroute Al 6 (qui passe par Beauvais et Amiens, côté ouest) et les liaisons ferroviaires ; TGV Lille, TER Beauvais, TER Amiens, TER Château-Thierry, TER Laon, RER D, Lignes franciliennes H, K, L,P. Notre région est attractive, de plus en plus de grandes entreprises s'installent hors IDF et privilégient le sud de l'Oise et l'Aisne grâce aux réseaux routiers, ferroviaires. Les habitants de notre territoire utilisent ces mêmes axes pour rejoindre les pôles d'activités du Nord de l'IDF : Grand Roissy-Bourget, Paris Nord 2, Marne La Vallée... et la Capitale. Certains villages, dans l'Oise, sont plus proches de Paris que certaines villes de l'IDF. De source préfectorale, dans le sud de l'Oise, entre 30 % et plus 50 % des actifs Isariens (2015) travaillent en IDF, en majorité sur la plateforme aéroportuaire de Roissy et Paris Intra-muros. Le lieu de travail implique un mode de déplacement tacite. Il y a une variation annuelle de +0.3 % de la population.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														 Le déplacement routier sature, à certaines heures, ces axes (RN2, A l, A16) et les rendre accidentogène. Il est à noter que les travaux du Grand Paris express (GPE) et de la Métropole du Grand Paris (MGP) dégradé la situation des liaisons ferroviaires et routières : l'IDF (covoiturage…), Paris (limitation de vitesse sur le périphérique…), État (CDG Express...).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Ces grands projets nous laissent certains week-ends et vacances sans transport ; une proposition « dégradée » qui peut rallonger le temps de transport de plus de 50 minutes pour les « Actifs » de l'Oise et de l'Aisne. On écrit, souvent, sur l'amélioration des tracés ferroviaires pour les usagers grâce à ces travaux, mais on oublie de parler des 150 liaisons journalières du CDG Express, de l'hôtel logistique multimodal « Chapelle international » qui doit répondre aux nouveaux enjeux de consommation citadine et qui aura une liaison biquotidienne. Cet hôtel longe les voies 30 - 36 de la gare du nord. La ligne 229 000 sera empaquetée puisqu'il y a plusieurs étoiles et des boîtiers de retournement qui ne sont utilisés que lors d'accidents, pour l'instant. **L'ADU s'interroge :** 1. L'IDF a-t-elle, lors de ces réunions de travail, invité les employeurs pour connaître leur plan de mobilité (PME) puisque depuis le 1er janvier 2020, ils ont l'obligation de mettre en œuvre un PME s'ils ont plus de 50 salariés ? Les « gros » employeurs aéroportuaires de Roissy, à notre connaissance n'ont pas de PME du fait qu'il y a le RER B, prochainement le Ml7, CDG Express et qu'ils remboursent les frais kilométriques ou les forfaits mobilité durable (FMD). 2. L'IDF, connaît-elle le nombre d'actifs non domicilié en IDF ? A-t-elle tenu compte de ces données, avant établir son plan de mobilité (PM) ? (Ex : quand elle impose aux entrants dans l'IDF un mode de circulation sans connaître leur domicile). 3. L'IDF et SNCF Réseau ont décidé de développer le Fret. L'Hôtel logistique modulable « Chapelle International » ouvert en 2018 par SOGARIS, dont on connaît la gouvernance. Comment ces trains de fret biquotidien entreront dans cette plateforme ? Les étoiles (gares de triage) d'Ormoy-Villers, Laon, Tergnier, hors IDF, sur la ligne 229 000 permettront-elles aux trains de Fret un accès direct en ligne droite à la Chapelle international (cette utilisation évite les étoiles IDF Nord - Bourget...) ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Quelle sera leur place dans l'ordre prioritaire d'utilisation de la ligne ? Y-aura-t-il des quais, en gare du nord annexe, qui fermeront pour permettre l'accès à la chapelle international ? 4. SNCF Réseau : combien y-a-t-il de voies de retournement en arrière-gare ou à quai sur le RER B et la ligne 229 000 (TER Laon, ligne K, CDG Express, Fret) ? Ces voies de retournement permettent des changements de terminus. 5. Est-il prévu de changer le terminus du TER Laon ? Comme il avait été évoqué en 2018. L'ADU demande que toute modification de terminus de TER Hauts-dc-France se fasse avec l'accord des départements (conseil départemental, préfet départemental, des communautés de communes, des associations et des collectifs d'usagers après consultation individuel des usagers). L'ADU, lors de ses réunions avec l'IDF Mobilité martèle les conséquences des incidents et des travaux : rallongement du temps de trajet, annulation de rendez-vous (médicaux), frais de garde supplémentaires, impossibilité de tenir les engagements associatifs des usagers. Un changement de terminus ; soit, une rupture de charge supplémentaire sur le trajet, aura les mêmes effets. L'ADU demande une enquête publique si l'IDF veut imposer des modifications qui concernent des axes ferroviaires et routiers au départ de Paris qui se termine ou traverse le territoire HDF. 6. If ADU profite de la mise en place du PM, pour demander le changement des distributeurs de billets régionaux (DBR) certaines gares des Hauts-de-France ne sont desservis que par les lignes franciliennes (comme le canton de Nanteuil-le-Haudouin - ligne K et P). Ces DBR vendent des billets sans contremarque. Le format actuel ne leur permet pas de passer le portail électronique (tourniquet) en gare du nord. Cette situation imputable aux autorités compétentes, aboutisse, certaines fois, à une verbalisation abusive. Les amendes permettant aux contrôleurs de toucher une commission. 7. L'ADU demande l'installation de DBR « IDF » dans les gares HDF desservies, uniquement, par des transiliens, ce qui permettrait de bénéficier du tarif unique IDF (2.50 €) puisqu'elles ne peuvent profiter des billets à prix cassé (2 €, 5 €...) des HDF.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														8. Les « décideurs » des travaux GPE et de la MGP méprisent les habitants des régions limitrophes au motif que ces travaux, sont d'intérêts publics, mais pour qui. Leurs déchets sont rejetés dans nos campagnes, ils se moquent des pollutions qu'elles génèrent (utilisation d'anciennes carrières) contaminations des nappes phréatiques, dégradation des voies (passage quotidien de très gros engins), tout est imposé par arrêts préfectoraux sans dialogue avec les riverains et les usagers. L'ADU demande une concertation citoyenne « obligatoire » sur le traitement des déchets des ouvrages d'IDF, sur les territoires limitrophes, transportés en ferroviaire et routiers. 9. L'IDF a-t-elle tenu compte des déplacements Paris-Province, même s'ils sont moindres, ils existent. Ce déplacement a fait l'objet de demande d'employeurs d'un transport reliant les gares ferroviaires aux zones industrielles. Les actifs, aujourd'hui, ne peuvent plus perdre leur emploi, ils suivent, donc, leur entreprise. L'ADU sait, que lors d'incidents qui aboutissent à la fermeture de la ligne, le service de bus de remplacement ne se fait, souvent, que dans un sens : Paris-Province. Ce sujet a été déjà évoqué lors de réunion, la réponse de la SNCF : « Les sociétés de cars n'ont pas compris notre demande ». L'ADU demande à l'IDF, que dans son PM, soit inscrit le mode dégradé jusqu'à la tête ou terminus des lignes H, K, P. 10 L'IDF change le nom de la RN2 en A104, nous avions appris ce changement, il y environ un an la page Facebook : National 2 infos (collectifs de 217 000 abonnés). Ce changement respect-il le code de la voirie routière ? Un avis d'enquête publique, a-t-il été affiché dans les communes limitrophes de l'IDF, qui sont traversées par la RN2 ? Leur signalétique routière devra être modifiée, elles doivent informer leur population, qui pour certaine emprunte cette route depuis des décennies. 11 L'ADU profite de cette enquête pour demander à l'IDF que le Pass SECUR'TER soit accepté sur les lignes RER D, lignes H, K, P. L'ADU a eu connaissance qu'un policier, habitant le Plessis- Belleville, malgré son attestation d'acception TER, s'est vu refusé un titre de transport, au motif qu'aucun TER ne dessert cette gare et que ce type de billet n'est pas programmé sur la billetterie.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														12. L'ADU profite de cette enquête pour demander aux régions IDF & HDF de se réunir pour évoquer les cas des gares desservies par des TER, RER ou par des lignes franciliennes. Quel que soit le titre de transport, il doit être accepté : ex. Un usager qui a acheté un billet dans une gare IDF (Dammartin) pour se rendre dans une gare HDF (Crépy-en-Valois) doit pouvoir voyager dans un TER, à l'heure actuelle, selon le contrôleur, il est verbalisé. L'ADU vous demande, Madame la Présidente de la commission d'enquête, de consigner sur le registre d'enquête nos interrogations et de questionner les communes de communes limitrophes sur connaissance du PM de l'IDF et si elles ont pu intégrer leur propre PM.
Obs 9	X			X			X	X			X			**<u>Le Maire de Saint Cloud a déposé la contribution suivante :</u>** <u>Objet : Contribution de la ville de Saint-Cloud à l'enquête publique du projet de plan des mobilités en Ile-de- France</u> Madame la Présidente, Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de la commune de Saint-Cloud à l'enquête publique du projet de plan des mobilités en Ile-de-France : mon courrier du 5 décembre 2024 ainsi que la délibération du Conseil municipal de Saint-Cloud n° 2024-87 en date du 21 novembre 2024 portant avis sur le projet de plan des mobilités en Ile-de-France. Par ailleurs, et en complément, il me semble important d'ajouter quelques remarques pour alimenter le débat. **1- Proposer des transports collectifs attractifs et en faciliter l'usage** : la récente simplification des tarifs a marqué une grande avancée pour les usagers. Cependant, des efforts doivent encore être entrepris pour fluidifier les déplacements des franciliens avec un seul et même titre pour prendre le tram ou le bus puis le métro ou le train. Cette rupture de charge entre les opérateurs ne devrait plus exister à l'instar de l'organisation des transports en commun en région. **2- Logistique urbaine :** l'échelle d'action régionale est la plus pertinente pour traiter ce maillon de la chaîne des déplacements. En effet, avec la massification des livraisons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														des ménages notamment, la gestion de ces flux s'est complexifiée. Une organisation doit être trouvée à cette échelle et jusqu'à l'échelle locale pour le traitement du dernier kilomètre. Je souhaite que cette thématique fasse l'objet d'études plus approfondies et notamment en associant les Villes pour porter ensemble le développement de sites logistiques en milieu dense. **3- Activité logistique performante et durable via le développement de l'usage des modes fluvial ferroviaire** : le transport fluvial est une piste intéressante notamment pour Saint-Cloud située en bord de Seine et dont les berges vont être réaménagées. Toutefois, une étude menée par la Ville a conclu que, outre le nécessaire développement des quais et des infrastructures pour stimuler le montage de nouvelles offres, le marché du transport fluvial demeure peu mature et moins concurrentiel que celui de la route et qu'une évolution des conditions de marché pour favoriser le développement de nouvelles chaînes de logistique fluviale est attendue. Une impulsion pourrait être portée par la Région. **4- Développement du réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques** : l'objectif fixé par le PDMIF est de 100 000 points de charge d'accès public en Ile-de-France en 2030 (équivalent 24 kW). Le nombre cible pour l'Etablissement Public Territorial Paris Ouest La Défense est 5 000 points en accès public sans plus de précision quant à leur répartition dans un territoire qui compte 11 villes, particulièrement hétérogènes en termes de population, d'emploi et d'organisation urbaine. Saint-Cloud a aménagé 44 points de charge sur voirie et en ouvrage depuis 2018. Pour parvenir aux objectifs du PDMIF et dans l'hypothèse où le calcul s'effectue au prorata du nombre d'habitants, 263 points seraient nécessaires, soit 219 points manquants ce qui est considérable pour un territoire de 7,52 km2. Les services de la Ville travaillent avec le SIGEIF, compétent en la matière, pour aménager de nouveaux points de charge chaque année mais de façon raisonnable et pragmatique. En effet, je considère que ce n'est pas aux collectivités et à travers elles l'espace public de porter le développement des mobilités électriques aussi intensément. Un recensement de l'offre privée pourrait être mené par la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Région, ce qui permettrait ainsi d'évaluer le besoin effectif de recharge sur l'espace public. <u>Objet : Avis de la ville de Saint-Cloud sur le projet de plan des mobilités en Ile-de-France</u> Madame la Présidente, Comme suite à votre courrier du 14 juin dernier concernant l'affaire citée en objet, je vous transmets l'avis favorable de la Ville délibéré lors du Conseil municipal du 21 novembre. Il est à préciser que cet avis est assorti de demandes de suppressions des prescriptions et de modifications dont vous trouverez le détail ci-après : En effet, s'agissant de la suppression des prescriptions relatives aux stationnements vélos Sur l'espace public, cette prescription nécessiterait d'aménager plus de 1.700 places vélo d'ici 2030 et de supprimer plus de 200 places véhicules pour Saint-Cloud. Celle-ci ne tient pas compte du tissu urbain et des fonctions urbaines des territoires. Sur l'espace privé, la prescription portant sur les opérations de bureaux neufs ou réhabilités est très proche de celle inscrite dans le PLU de la ville de Saint-Cloud. Néanmoins, ajouter une prescription dans le PDMIF ne permettrait pas au PLUi de pouvoir s'adapter à l'environnement et aux enjeux des réhabilitations dans le contexte où l'immeuble de bureaux est vieillissant et nécessite des réhabilitations lourdes. En ce qui concerne les constructions neuves et dans les projets de réhabilitation du bâti existant pour les opérations de logements, la prescription reprend les dispositions de l'arrêté du 30 septembre 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments déjà retranscrit dans le Code de la construction et de l'habitation. De la même façon, il est demandé la suppression de la prescription relative à une norme plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs. En effet, pour ces opérations, alors que le Code de l'urbanisme offre la possibilité de fixer une norme plafond dans un périmètre situé à moins de 500 m d'une gare, le PDMIF impose cette norme. La souplesse offerte par le Code afin de pouvoir s'adapter au contexte territorial est donc perdue.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														En ce qui concerne le projet de réseau cyclable régional, le cahier des charges doit être adapté au contexte local de la RD7 (futur itinéraire V20 Grande Ceinture) et de la rue Gounod (futur itinéraire V9 Val d'Europe - Saint- Nom-La Bretèche) dont les espaces sont très contraints. Enfin, des projets « locaux » mais à portée supra-communale doivent être intégrés dans le plan des mobilités à savoir le prolongement de la ligne de métro 10 en terminus de la gare ligne GPE de Saint-Cloud et ce en lien avec le SDRIF-E, et la résorption de la coupure urbaine de la Passerelle de l'Avre pour assurer un vrai lien cyclable sécurisé avec la rive droite de la Seine.
MAIRIE DE PARIS CENTRE														
Obs 1				X										**ANONYME a écrit :** Plus d'agents SNCF dans les gares. Doublement de tous les ascenseurs PMR pour 2 au minimum et plus grands exemple Saint Lazare sur la 14 et mettre des barres d'appui pour aider à la montée sur les portes arrière des Bus, améliorer la régularité des Bus.
Obs 2	X	X	X	X			X	X				X		**SIGNATURE illisible a écrit :** Madame MATHIEU floetlea@yahoo.fr souhaite être auditionnée dans le cadre du plan mobilité Ile de France et plan mobilité Paris en tant que représentante du Collectif Amicale Ile de la Cité. Habitants, commerçants, Usagers divers et visiteurs du cœur de Paris et l'Ile de France ont certes cette consultation pour s'exprimer mais il n'existe pas des ateliers avec des usagers « toutes mobilités » intégrant l'utilisation de la Moto/voiture « classique ». Les associations d'usagers, de piétons et de cyclistes ont été auditionnées. Il n'existe donc pas d'équilibre objectif des usagers dans la concertation préalable amenant à un rapport d'enquête publique limité et contraint aux auditions (21-23). D'autre part, existe-t-il une concordance pour Paris avec le PLU-B ? Un lien a-t-il été fait également avec l'Atlas du paysage parisien qui intègre également des aspects environnementaux ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Il ne me semble pas avoir lu d'indicateurs en ce sens. L'importance des mobilités dans la Ville du ¼ d'heure en sachant que le ¼ d'heure n'est pas le même pour tous. Une PMR aura son ¼ d'heure a une autre limite que la personne valide. Les zones touristiques sont ciblées, proposition de création d'une surface de protection destinée aux fonctions d'utilité publique (dissociée de la SPE et SPH) ce qui permettrait de maintenir à proximité l'accès à toutes les mobilités (ex autour d'un hôpital etc.) Surtout dans les zones accueillant du public fragile. A cartographier. Protection des voies navigables destinées prioritairement à la navigation et non aux loisirs où à un accès privatif. Le lacs et autres étendues d'eau sont là pour le loisir. Les voies navigables doivent être protégées. L'espace public, espace commun à privilégier, pour la mobilité piétonne, désencombré de tout mobilier (de garage vélo ou autre sur les trottoirs). Parking vélo sécurisé en souterrain. Préservation des fonctions d'accès aux institutions en préservant tous les parkings souterrains alentours à destination du stationnement véhicules moteurs tant pour les travailleurs qui travaillent souvent en 3/8 de nuit, tant pour tous les usagers. Avec la production drastique du stationnement en surface Ces parkings souterrains doivent être sanctuarisés aux seuls stationnements et non être transformés à des fins de logistique urbaine différente (Ex autour des hôpitaux, centre de santé, cabinet médical, paramédical, commissariat, préfecture, mairie, pompier, poste, université, centre de recherche, zone commerciale, artisanat) Les citoyens ont besoin à un moment ou un autre d'une mobilité spécifique d'accès à leur domicile (artisans, entreprises, déménageurs, livraisons à domicile, encombrants visite amis et famille, etc.) ou de départ de leur domicile (encombrant, vacances, utilité professionnelle, horaire décalé, profession libérale et commerçants, etc.) En voiture (+ accompagnant PMR) Utilisation de la marche (piéton) petite distance autour du domicile. Quant au vélo, les potentiels utilisateurs sont réduits de fait, chiffre du nombre de PMR et autres diminue d'autant la proportion d'utilisateurs. Miser sur ce seul

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														moyen de se déplacer en ville sclérose la ville au profit des plus valides. Mise en place du système d'Arrêt Minute matérialisé et signalisé à Paris, près des zones commerçants identifié aux nombres de commerces (exemple Paris Centre) + places de toutes les livraisons ouvertes au stationnement résident.la nuit permettent la livraison et le stationnement des artisans, profession libérale, assistant vie, auxiliaire de vie, etc. → Ouvrir les modalités d'accès à la place de livraison. Adopter un quota de places de stationnement en surface à Paris pour tout véhicule. Pas de pistes cyclables en zone piétonne car densité piétons en zone touristique. Piste cyclable séparée si route > 50km/h seulement dans le sens circulation voiture. Contresens cyclable si voie < 30 km/h - PMR → Réintégration d'un réseau local aux petites communes qui permettent l'accès au système de santé (Exemple hôpital + hypermarché + centre-ville) = bus local horaire régulier aller/retour par exemple par jour, le même bus peut être utilisé par 2 ou 3 communes par jour = 2/3 créneaux /jour.
MAIRIE PARIS 12														
Obs 1		X	X	X										**ASSOCIATION AJADES SANTE HANDICAP a écrit :** Rendre accessible rapidement les transports et logements car les architectes ne sont pas formés.
MAIRIE PARIS 15														
Obs 1			X			X	X	X				X		**Avis de la CCIR par Mme AYADI :**  

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														
MAIRIE PARIS 17														
Aucune observation														
MAIRIE DE FONTAINEBLEAU														
Obs 1			X	X	X							X		**M. LEBEAU de Vieux Champagne a écrit :** * Correspondance ligne R et Grand Paris Express (Ligne 15 Sud) Ligne R→ Régio 2N plancher bas Correspondance gare du Vert de Maison quais hauts (RER D) Y aura-t-il la correspondance ? La gare a été rénovée en quais hauts, le matériel de la gare R est en quais bas. J'ai appris que la correspondance n'était pas programmée pour l'instant. *J'habite à Vieux Champagne. Désirant ne pas utiliser la voiture, je prends un TAD, ou me rends à Maison-Rouge Pavé du Roy prendre le bus 7704 pour ensuite prendre le train. Je souhaite voir le nombre de voitures diminuer (sécurité) et voir augmenter les offres de transport public. Le TAD est intéressant, mais il y a parfois des bugs dont un qui m'a empêché de prendre le service pendant 3 mois. Vieux Champagne se trouve entre Provins et Nangis. * Je note aussi un intense trafic automobile sur des départementales par exemple entre Montereau et Nangis, ou Provins et Coulommiers et regrette que certaines grandes villes de Seine ne sont pas reliées entre elles par transports en commun.
Obs2	X		X									X		**L'association Slow-Food-Larchant représentant le collectif citoyen d'habitants de Larchant (77) et alentours « Liaison vélos Larchant Nemours » (LVLN) M. PESSO et Mmes BOURCART, LENOIR-GAILLOT, ROHNER, ont écrit** :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Nous déposons une pétition de 38 pages et 402 signatures pour un réaménagement de la départementale D16 afin qu'elle soit sécurisée pour les cyclistes, les piétons, donc une piste cyclable. Actuellement aucun transport collectif n'existe pour rejoindre la gare de Nemours ou la ville. Beaucoup d'habitants travaillant à Paris ou en région parisienne sont contraints de rejoindre la gare en voiture, bien sûr existe le covoiturage mais il y a des limites. L'alternative vélo aujourd'hui souhaitée par les habitants est dangereuse sur l'état de la départementale D16. C'est à nos risques et périls que nous l'utilisons. Nous notons que le parking de la gare de Nemours Saint Pierre est saturé et faute de place, il nous arrive de nous garer dans des stationnements interdits entrainant des PV le tarif francilien à 2€ des TER Nemours Paris est augmenté de 30 à 40 € de prime. Nous avons rencontré les services du département en décembre pour les alerter et il semble que les services techniques pensent que c'est faisable, qu'une étude doit être faite en lien avec la communauté d'agglo du Pays de Nemours début juin. Larchant est aussi un lieu de tourisme, beaucoup de gens viennent en forêt, avec leur vélo dans le TER Paris Nemours, mais reste la route de la gare à Larchant. Lors de la réunion avec le département la ville de Nemours Saint Pierre était présente et semble intéressée. <u>Eléments d'insécurité de la D16 entre Larchant et Saint Pierre les Nemours</u> : - Axe très rectiligne → vitesse excessive des véhicules ; - Axe fréquenté par les camions desservant la carrière Sibelco ; - Antécédents d'accidents graves dont 1 décès ; - Route rapidement sombre. <u>Arguments favorables à l'aménagement d'une piste cyclable</u> : - Répondre aux priorités climatiques en utilisant un moyen de transport écologique ; - Répondre aux besoins des lyricantois qui utilisent déjà à leur risque et péril cette route pour rejoindre la gare et la zone commerciale de Saint Pierre les Nemours ; - Favoriser le déplacement des franciliens et touristes vers une commune faisant partie du Parc Régional du Gâtinais Français présentant un patrimoine historique

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														(Basilique Saint Mathurin très connue) et une porte d'entrée à la forêt de Fontainebleau (ONF) avec son attrait mondialement réputé des massifs rocheux d'escalade et ses entiers de randonnée. <u>La pétition annexée de 38 pages signée par 402 personnes contient le texte suivant :</u> Amoureux du village de Larchant au sein de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous aimerions nous associer à la demande de création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. En l'absence de transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, de nombreux jeunes et moins jeunes se rendent à la gare à vélo pour le travail, pour faire des courses au mépris de la sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux visiteurs autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilité lie de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », cette demande est très largement recevable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
MAIRIE DE MEAUX														
Aucune observation														
MAIRIE DE MELUN														
Aucune observation														
MAIRIE DE PROVINS														
Aucune observation														
MAIRIE DE TORCY														
Obs 1														**<u>M. LAURENT président du Grand Morin Trans 'Fer a écrit :</u>** L'association Grand Morin Trans 'Fer milite pour la remise en service de la voie ferroviaire entre La Ferté-Gaucher et Coulommiers au profit des habitants de la vallée du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Grand Morin. En effet l'arborescence de la ligne P révèle un maillon faible : la ramification de Coulommiers qui constitue le terminus ferroviaire de cette branche alors que plus à l'est, la ville de La Ferté-Gaucher a un potentiel de 990 voyageurs/jour, soit 316350 voyageurs/an et ne bénéficie que d'une desserte d'autocars transportant 250 passagers/jour. Concrètement, cette faiblesse de l'offre de transport se traduit par un flux abondant de véhicules circulant matin et soir sur la départementale D934 et aussi, par un taux de chômage élevé puisqu'avec la disparition des industries de la vallée du Grand Morin (Villeroy&Boch et ArjoWiggins), les habitants ayant des revenus réduits n'ont pas les moyens d'aller travailler en véhicule personnel hors du territoire, comme le font, par exemple, 71% des actifs de La Ferté-Gaucher. Cette anomalie est d'autant plus frappante si l'on considère la ramification de Trilport - La Ferté-Milon (commune située dans la région Hauts de France) qui ne compte que 133587 voyageurs/an et qui bénéficie d'une double voie dont l'électrification prévue en 2030 aura un coût supérieur à 100 M€ ! Il est grand temps de réparer cette injustice. Pour ce faire, la Mairie de La Ferté-Gaucher a financé une étude de faisabilité sur la remise en service de la ligne Coulommiers - La Ferté-Gaucher Cette étude, réalisée par le cabinet INFRATEK a dégagé trois possibilités figurant sur la synthèse en annexe.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														 Ainsi, comme en conclut l'étude, l'alternative VLV (Voie ferrée locale Voyageurs) serait la solution optimale pour répondre aux besoins en mobilité de notre territoire tout en respectant les contraintes budgétaires actuelles. Je vous remercie de prendre en compte ce projet structurant porté par notre association et qui reflète la volonté de nombreux citoyens de la vallée du Grand Morin, y compris ceux de la Marne ! La réouverture de la ligne Coulommiers - La Ferté-Gaucher permettrait d'améliorer la qualité de vie des usagers tout en réduisant l'empreinte carbone de leur déplacement. De plus, elle permettrait de désenclaver le territoire et de le rendre plus attractif pour les entreprises et pour les touristes.

Grand Morin Trans'Fer

Association citoyenne pour la remise en service de la ligne Coulommiers La Ferté-Gaucher

Association déclarée sous le n° Rna : *W773006876*
n° Siren : *912465495* - n° Siret (siège) : *91246549500012*
Siège social : Mairie, 1 place du Général De Gaulle 77320 La Ferté-Gaucher
Courriel : *grandmorintransfer@gmail.com*
Rejoignez-nous, adhérez à l'association (montant de la cotisation : 5€/an)

SYNTHÈSE DE L'ETUDE « INFRATEK » ET DES POSSIBILITÉS VOYAGEURS

		Prolongement de la ligne P	Voie ferrée locale Voyageurs	Voie ferrée locale Fret
Coûts communs	Etude de projet	1 000 000,00 €	1 000 000,00 €	1 000 000,00 €
	Débroussaillage et nettoyage de la ligne	400 000,00 €	400 000,00 €	400 000,00 €
	Relevé topographique, sondage géotechniques et diagnostic amiante	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €
	Etudes d'exécution	500 000,00 €	500 000,00 €	500 000,00 €
	Total des coûts communs	2 500 000,00 €	2 500 000,00 €	2 500 000,00 €
Travaux d'infrastructures ferroviaires	Remise en état de la voie	Obligation de remise à l'état neuf en long rails soudés dit « LRS » 23 000 000 € Avantages : Pérennité dans le temps et coût de maintenance réduit Inconvénient : aide de l'onds initiale	Remise en état de la voie en long rails soudés dit « LRS » avec du matériel de réemploi 15 500 000 € Avantages : coût modéré, pérennité dans le temps et coût de maintenance réduit	Remise en état en barres normales avec du matériel de réemploi 15 500 000 € Avantages : coût modéré et délai d'exécution. Inconvénients : Coût de maintenance élevé et surtout le « Bruit »
	Electrification de la ligne Coulommiers / La Ferté Gaucher	3 000 000,00 €	non nécessaire	non nécessaire
	Passages à niveau ou « PN »	Coût de remise en état et de remise à niveau technologique 2 382 000 € Si nécessité de supprimer certains passages à niveau ou de remplacement par un pont, le surcoût peut aller de 36 à 186 millions d'euros	Coût de remise en état et de remise à niveau technologique 2 382 000 €	Coût de remise en état et de remise à niveau technologique 2 382 000 €
	Total des travaux d'infrastructures ferroviaires	28 382 000, 00 € (64 382 000, 00 € à 247 000 000 € si création de ponts)	17 882 000,00 €	17 882 000,00 €
	Retour de la remise en état de la plateforme ferroviaire	30 882 000, 00 € (66 882 000, 00€ à 249 000 000 € si création de ponts)	20 382 000,00 €	20 382 000,00 €
Potentiel voyageurs / jour (voyageurs / annuel)		990 (361 350)	990 (361 350)	Service voyageurs impossible
Utilisation par le fret ferroviaire		1 aller / retour par jour	1 aller / retour par jour	1 aller / retour par jour
Exploitation ferroviaire		C'est la solution qui nécessite le plus d'évaluations réglementées, d'essais avant mise en service et de difficultés d'autorisations administratives. C'est aussi prendre un risque majeur sur la réouverture des passages à niveau. C'est, également, l'exploitation qui aura le plus d'impact sur les riverains.	C'est la solution le plus en équilibre entre besoins collectifs et contraintes des riverains moyennant certains aménagements. SNCF Réseau étudie les possibilités d'exploitation plus souples pour les trains de desserte fine du territoire.	Sans desserte voyageurs, l'impact est minimal pour les riverains : 2 trains par jour, à faible vitesse. C'est la solution avec une exploitation simplifiée et minimale.
Matériel roulant voyageurs		 *Matériel roulant actuel sur Paris / Coulommiers*	 (photo : source SNCF) Un consortium de 11 partenaires imagine le « Train léger innovant (TELLi) » de demain pour les dessertes fines du territoire.	non concerné
Coût d'exploitation		Le coût serait très élevé en raison de l'utilisation de matériel ferroviaire dit « lourd » et sur-capacitaire sur la portion Coulommiers / La Ferté-Gaucher. Cela générerait un déficit d'exploitation important.	Avec une réglementation technique prévue d'être moins contraignante et un matériel innovant à un prix de vente (environ 5 M€ l'unité) quatre fois inférieur à l'équivalent circulant actuellement (X 73500), les coûts d'exploitation seraient nettement réduits.	Vu le faible trafic, et malgré une remise à niveau des infrastructures minimales, il y a toujours le risque du déficit d'exploitation.
Délai d'exécution après décisions		6 à 10 ans	4 à 6 ans	4 ans
Commentaires		Les opposants à la réouverture de la ligne, ainsi que la région Ile-de-France, n'étudient que cette solution pour démontrer la non-faisabilité de la remise en service. Pourtant, c'est la solution choisie pour moderniser et diversifier la section de ligne entre Trilport et La Ferté Milon alors que le potentiel voyageurs n'est que de 365 voyageurs/jour (133 590 voyageurs annuel). 3 fois moins de voyageurs mais un dépense initiale supérieure à 100 M€.	C'est la solution mixte voyageurs / fret le plus en adéquation avec les besoins du territoire. Avec des coûts maîtrisés (remise en état, exploitation, etc.), les coûts d'exploitation seraient considérablement réduits et permettraient de tendre vers l'équilibre, selon le fonctionnement choisi. Le statut de voie locale voyageurs (VLV) permet une délégation de gestion de l'infrastructure et/ou de l'exploitation à un gestionnaire public ou privé pour y contribuer.	C'est un projet qui pourrait être mené localement sur le principe de l'opérateur ferroviaire de proximité mais qui empêcherait l'utilisation d'un éventuel service voyageurs.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
MAIRIE DE MANTES LA JOLIE														
Aucune observation														
MAIRIE DE RAMBOUILLET														
Aucune observation														
MAIRIE DE SAINT GERMAIN EN LAYE														
Obs 1						X								**M. Alain DUCHATEAU du Vésinet a écrit :** Observation concernant la nouvelle tarification d'IDFM. 1) l'impossibilité à 10% de la population francilienne d'acheter le pass Navigo liberté + faute de disposer d'internet ou d'adresse e-mail ce qui fait que ces personnes âgées, pauvres ou non à l'aise doivent payer plus cher que les autres. Pour info, orange pour les personnes sans internet envoi le montant par sms, pourquoi ce que peut faire Grange ne peut pas être fait par IDFM 2) il est bien noté que ces pass Navigo s'appliquent à toute l'IDF, et notamment proche de ses frontières où la fréquence est relativement réduite (1 train par heure ou encore moins), Question : comment fait-on pour aller par exemple de Provins à Mantes-la-Jolie, ou de Bréval à Montereau ou de Survilliers à Rambouillet sans risquer de dépasser le délai de 2H où l'on serait considéré comme fautif voire délinquant → ce délai est trop court, encore plus s'il y a suppression de train ou RER. 3) Pourquoi IDFM s'évertue à suivre la culture RATP de séparer le transport lourd du léger (métro(bus), faite comme nbre de ville en province ou à l'étranger où l'ensemble des moyens est intégré (train-bus-tram- funiculaire- crémaillère fluvial), la clientèle va d'un pt A à un pt B, peu importe le mode. Ex ici même, il faut 2 tickets (pour ceux qui ne possèdent que le pass Navigo Easy) pour aller du Pecq à Saint Germain-Bel-Air ! pourtant séparé de 2 stations. Idem pour tous ceux qui habitent le long des tramways ou bus qui doivent remettre un ticket pour prendre le train ou RER D Faites comme à Lyon, Frankfurt, Basel ou Budapest. Merci beaucoup.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
Obs 2			X	X										**Mme France de CHAMPS SAINT GERMAIN EN LAYE a écrit** : Monsieur le maire, Je souhaiterais que la mairie de penche sur le transport entre Saint Germain et l'hôpital de Poissy. C'est infernal quand vous avez un proche hospitalisé. Parking plein- Bus avec changement et difficile d'avoir des horaires. Pourquoi n'y a-t-il par une navette. Vous en aviez mis une qui circulait dans St Germain Pas souvent pleine Ce serait en plus, plus écologique que 36 voitures avec une personne. Je ne suis pas la seule à réclamer ce transport Merci de prendre en considération ma demande.
Obs 3				X										**M. Gérard RIVIERE d'Achères a écrit :** Concernant le suivi de la ligne du Tram 13 en cours par Poissy Centre Gare, puis Achères gare SNCF, l'arrière du Tram Train se trouvant du côté du nouveau quartier « Lisière Saint Jean » il est nécessaire que le passage sous la voie ferrée actuellement en sens unique soit élargie et soit à deux voies. C'est tout à fait impératif pour relier ce nouvel écoquartier plus aisément au centre-ville d'Achères et par la même faciliter les mobilités (Tram 13, gare SNCF, trafic routier et même lien avec le futur port d'Achères).
Obs 4									X		X			**Mme ROUSSEAU a écrit :** J'habite au 103 avenue du Maréchal Foch à Saint Germain en Laye et malgré des doubles vitrages je suis régulièrement réveillée par le bruit insupportable des bus non seulement ils sont vieux, polluants et bruyants mais ils ne respectent absolument pas la limitation de vitesse de 30 km/h. C'est quand des bus électriques. De même que comptez-vous faire pour que les automobilistes respectent eux aussi les 30 km/h et ne prennent plus l'avenue du Maréchal Foch, pour un circuit de course (notamment les voitures dites de sport).
Obs 5			X											**M. NEEL a écrit :** **Sur une suggestion de navette Saint Germain en Laye / hôpital de Poissy** Une grande partie des services de l'hôpital de Saint Germain en Laye ont été déménagés à Poissy. Or : - Même en s'y prenant plusieurs jours à l'avance, il est parfois très difficile, voire

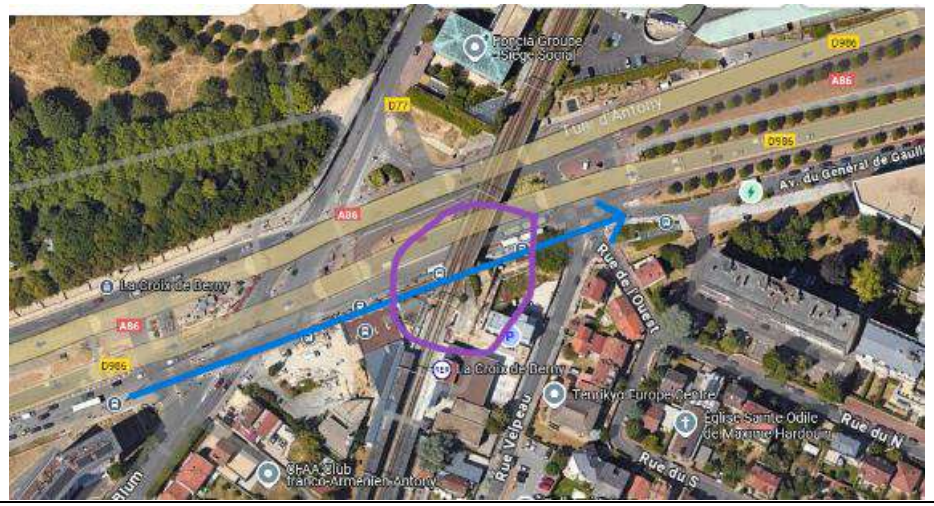
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														impossible, de trouver un taxi ou un VSL (*il y a peu, j'en ai cherché un, dès le vendredi pont une séance de chimiothérapie le mardi suivant, mais c'est en vain que j'en ai appelé 13 (!) ; aucun n'était disponible ...).* - Quant aux transports en commun, c'est à ce jour impensable. Je suggère que soit créé ... ... à partir de la gare routière près de l'hôtel de ville de Saint Germain en Laye ... ... mais aussi avec arrêt près de l'hôpital (parking rue Armagis ou place Lamant, par exemple) afin que quelqu'un qui se présenterait à cet hôpital ne se voie pas renvoyé à l'hôtel de ville ... ... un *service*, aller-retour, de **navettes** ... gratuites ... ... et avec une périodicité suffisante, par exemple de tous les quarts d'heure ... ... et ceci, bien sûr, sans attendre 2030 !
MAIRIE DE VERSAILLES														
Obs 1				X										**M. POLLET du Conseil de quartier de Versailles-Montreuil a écrit :** J'ai déposé aujourd'hui une lettre à madame SOILLY signifiant mon accord sur le tronçon Orly-Versailles de la ligne 18 et mes doutes sur le tronçon Versailles-La Défense. Contenu lettre ci-dessous : Je vous prie de trouver ci-joint ma contribution à l'enquête publique d'Ile-de-France mobilité sur le plan de mobilité en Ile-de-France. Elle porte à la fois sur mon acceptation de la ligne 18 Orly -Versailles et sur mes des doutes concernant le prolongement de la ligne 18 Versailles - Nanterre. Le tracé Orly - Versailles : une bonne idée Le nouveau système de transport en commun lancé par le président Sarkozy en 2008 permettra : - de relier la Seine saint Denis aux autres départements de l'Ile de France pour faciliter l'accès à l'emploi et lutter contre les problèmes sociaux de ce département ; - de créer à Saclay une Université de taille mondiale facilement accessible par les transports en commun ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														- et d'offrir aux habitants d'île de France une alternative à l'utilisation de l'automobile pour les trajets domicile - travail. Les constructeurs automobiles ont bénéficié d'effets d'aubaine avec les aides publiques, comme le CICE ou les aides Covid. Ils se sont mis à produire des véhicules lourds, volumineux et trop chers pour une partie importante de la population. Sur Versailles un nombre non négligeable de mes concitoyens se détournent partiellement de l'automobile et commencent à utiliser des modes de transport alternatifs comme le vélo le train et le bus. A ce titre le redéploiement du réseau de bus conçu par Ile-de-France Mobilité il y a une dizaine d'années, qui prévoyait un maillage fin de bus entre les principaux centres de service (école, hôpital, commerce, gare...) et les lieux d'habitation est parfaitement adapté à cette évolution des modes de transport dans ma ville. De la même manière l'arrivée de la ligne 18 sur Versailles va aussi contribuer à l'évolution de l'utilisation des modes de transport de mes concitoyens. <u>Le tracé Versailles-Nanterre : des doutes sur son utilité</u> La Législation « tunnel du Mont Blanc » exige une aération tous les 800 mètres, soit par la construction d'un puits d'aération (cheminée de faible diamètre) ou d'un puits de secours (diamètre important avec des ascenseurs, des infirmeries). Plus spécifiquement pour notre ville les trois principaux impacts de la construction du tronçon Orly - Versailles sont : - la neutralisation d'une partie de la clairière du bois saint Martin ; - le grignotage du stade des Chantiers ; - et l'installation d'un puits de secours à côté d'un Ehpad. Il y a eu de nombreuses concertations qui ont abouti à une réduction des impacts négatifs pour les habitants. L'exemple le plus probant porte sur la restructuration du stade des Chantiers et de ses abords. Si la ligne 18 est prolongée de Versailles à la Défense, il faudra créer dans le quartier Montreuil (17000 habitants sur 2 km2) un puits d'aération ou de secours tous les 800

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														mètres. En traçant un cercle d'un rayon de 800 m avec comme centre la gare des Chantiers, les travaux vont impacter lourdement les quelques espaces verts qui subsistent dans un quartier densément peuplé. De plus nous disposons déjà d'une liaison Versailles - la Défense ancienne et donc sujette à des pannes. L'argent économisé par la non-construction de ce prolongement de la ligne 18 pourrait être utilement utilisé pour le rénover ce tronçon ferroviaire vieillissant. En espérant que ma contribution retienne votre attention. Prendre Open street map monde 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
MAIRIE D'ATHIS MONS														
Aucune observation														
MAIRIE D'ETAMPES														
Aucune observation														
MAIRIE D'EVRY COURCOURONNES														
Obs 1												X		**M. NURY de Bondoufle a écrit :** Les élus auraient l'obligation de prendre les transports en commun, ils constateraient de fait les lacunes évidentes de ces formes de déplacement.
Obs 2				X								X		**Mme AMRARI a écrit** : Pourquoi Ile de France Mobilités a-t-elle organisé une enquête publique après avoir organisé une privatisation des transports de bus TICE (Transports intercommunaux Centre Essonne) au 01/01/2024 et pourquoi IDFM a modifié le réseau de la TISSE au 01/01/2025 avant cette enquête ? Pourquoi ne pas avoir demandé l'avis des citoyens avant ces changements importants et qui ont un impact sur le quotidien des usagers ?
MAIRIE DE PALAISEAU														
Obs 1		X												**M. HAQUIN de Palaiseau :** Je pense que des efforts doivent être intensifiés vis-à-vis de la mobilité des PMR. Notamment il faudrait améliorer l'accès du centre de la région (Paris et petite couronne) aux véhicules privés des personnes PMR.
MAIRIE D'ANTONY														
Obs 1				X										**En permanence en mairie d'Antony le 5 mars 2025, M. ROCHE, habitant de la commune, a fait part de plusieurs remarques ainsi résumées, avec son accord, par le commissaire enquêteur sur le registre :** : Si la desserte d'Antony est bien assurée par un axe structurant traversant la ville Nord-Est - Sud-Ouest tracé pour l'essentiel par la ligne RER B, ce n'est pas le cas pour ce qui est d'un axe Sud-Est – Nord-Ouest partant du nouveau quartier Antonypole (en plein

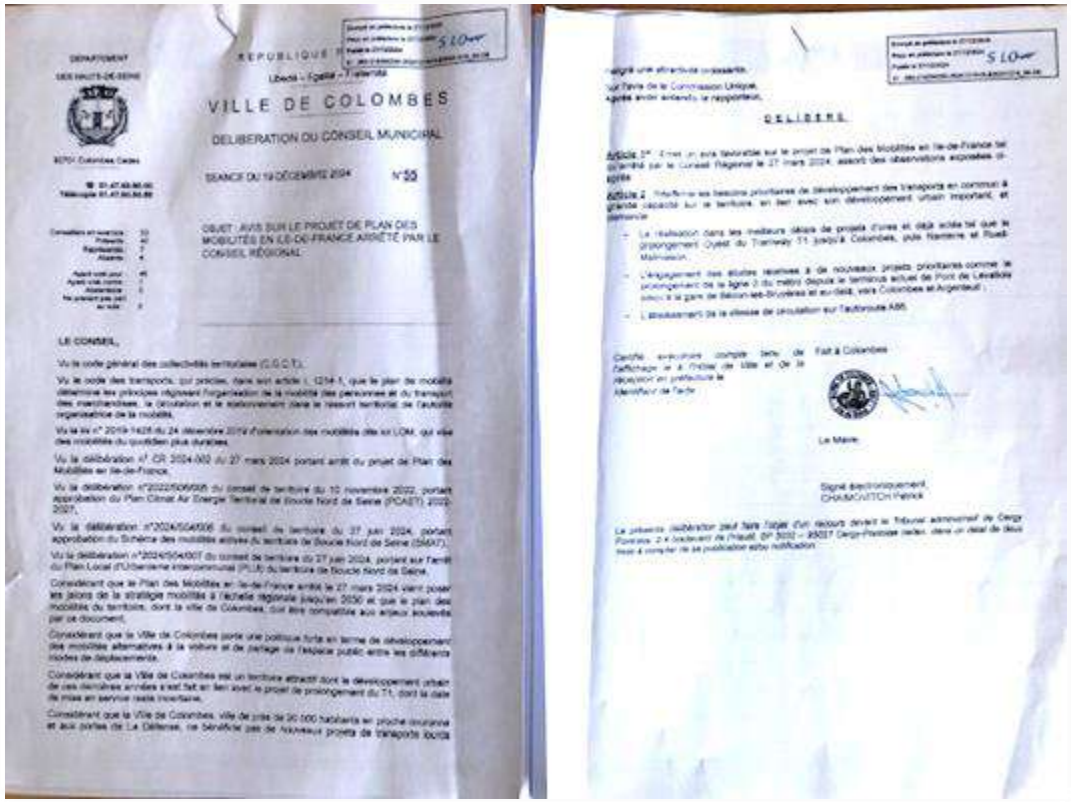
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														développement, entreprises et habitat, autour de la gare de la nouvelle Ligne 18) et se dirigeant vers le carrefour de la Croix de Berny où il rejoint le grand axe transversal Est-Ouest de la partie Sud du département des Hauts-de-Seine. Il serait donc souhaitable de réfléchir à deux types d'aménagement de mobilité vers ou au départ d'Antonypole : un barreau desservant spécifiquement Antonypole à partir de l'Orlyval maintenu (et desservant une nouvelle gare à Wissous); renforcer les lignes de bus au départ d'Antonypole vers l'hôpital d'Antony puis la Croix de Berny.
Obs 2			X	X								X		**<u>En permanence en mairie d'Antony le 5 mars 2025, un habitant de la commune a fait part de plusieurs remarques ainsi résumées, avec son accord, par le commissaire enquêteur sur le registre :</u>** Ce visiteur indique ne pouvoir qu'être d'accord avec les grandes orientations du PDMIF mais estime que l'horizon de 2030 est trop proche. Il regrette une fréquence insuffisante des bus, laquelle détourne de ce mode des passagers potentiels, surtout quand il y a des correspondances à prendre, et les oblige à recourir à la voiture individuelle, voire au taxi. Il note l'insuffisance du nombre d'arceaux d'accrochage des vélos à proximité immédiate de la gare RER B, d'où un stationnement « sauvage » aux grilles, et l'absence de cheminement sécurisé des vélos entre les gares Croix de Berny et Antony du RER B. Il déposera une contribution sur le registre électronique.
Obs 3			X	X								X		**<u>En permanence en mairie d'Antony le 5 mars 2025, M ARNAUD, habitant la commune, a fait part de plusieurs remarques ainsi résumées, avec son accord, par le commissaire enquêteur sur le registre :</u>** Il évoque la fréquence insuffisante et aléatoire du passage des bus, voire les interruptions de service le week-end, mais note l'intérêt des bus de nuit qui peuvent déposer les passagers à la demande. S'agissant du covoiturage. Il regrette que des règles de cofinancement entre covoitureurs ne soient pas suffisamment explicitées. Ancien responsable d'opérations de sûreté pour la partie Nord du réseau SNCF, il explicite les différentes équipes intervenantes telles que décrites à l'action 1.7 « Assurer la sûreté

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														dans les transports en commun » du PDMIF et confirme l'intérêt du numéro unique d'alerte 3117.
Obs 4	X													**<u>En permanence en mairie d'Antony le 31 mars 2025, M. BRIEND, habitant de la commune, a fait part de plusieurs remarques ainsi résumées, avec son accord, par le commissaire enquêteur sur le registre :</u>** Déjà reçu en permanence le 5 mars, il a déposé depuis l'observation 834 sur le registre numérique. Il propose que le texte imprimé de cette observation soit agrafé au présent registre, ce qui est fait en page 8 du registre. De manière très précise, il souhaite appeler l'attention sur l'absence de segment de continuité du cheminement cyclable pour les cyclistes qui arrivent sur Antony depuis l'Ouest, en utilisant la piste cyclable aménagée en provenance de Châtenay-Malabry, et qui doivent se rendre en direction de l'Est. Ils doivent passer sous la voie ferrée du TGV Atlantique, où il n'y a aucun aménagement pour eux, avant d'atteindre le rond-point de la croix de Berny, où des aménagements sont à nouveau utilisables. Monsieur BRIEND demande qu'une impression d'écran soit jointe au report de la présente observation afin de mieux visualiser sur Google le site en question. 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
Obs 5	X			X								X		**<u>En permanence en mairie d'Antony le 31 mars 2025, Monsieur GAGNARD, habitant de la commune de Fontenay-aux-Roses 92, a fait part de trois remarques ainsi résumées, avec son accord, par le commissaire enquêteur sur le registre :</u>** a) L'enquête publique est brève ou regard de l'ampleur des problématiques traitées en matière de mobilités en Ile-de-France. b) Il y a une dégradation très sensible de l'offre de service sur le RER B, par rapport au passé. Des retards sont nombreux. Il n'y a pas une semaine où un usager pendulaire du RER B ne rencontre une difficulté. Le libellé du PDMIF en ce domaine paraît trop optimiste. c) En matière de circulation sur les voies cyclables, une attention insuffisante est portée sur le type d'usage qu'elles permettent. Ainsi la coulée verte qui court le long du TGV Atlantique, notamment à Fontenay-Aux-Roses, devrait, elle, être prioritairement réservée aux loisirs, à la promenade, y compris piétonne. Mais aux heures de trafic pendulaire, elle devient une vraie autoroute vélo. Il faudrait que des chicanes bloquent les vélos-cargo. Et que l'ensemble de la problématique soit traité au niveau du plan local de mobilité.
Obs 6	X											X		**<u>En permanence en mairie d'Antony le 31 mars 2025, un habitant de la commune, qui travaille à la mairie d'Antony mais habite à Arpajon 91, a fait part de plusieurs remarques ainsi résumées, avec son accord, par le commissaire enquêteur sur le registre :</u>** Monsieur utilise un vélo de sport pour assurer ses liaisons entre domicile et lieu de travail, soit environ 20 km. Il regrette l'absence de continuité entre types de voies cyclables entre les 2 communes. Une partie du trajet doit se faire sur la chaussée de la RN 20, où les cyclistes ne sont pas sécurisés. Le cycliste rencontre plus d'obstacles qu'un véhicule. Des portions ne sont pas protégées contre les risques de collision. Beaucoup de débris provoquent des crevaisons qui sont elles-mêmes source de danger complémentaire. Les idées de journée sans voiture et de fermeture régulière de voirie suggérées par le PDMIF sont intéressantes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
MAIRIE DE BOULOGNE BILLANCOURT														
Obs 1				X										**Mme DUPUY, habitante de Boulogne-Billancourt a écrit :** J'habite Boulogne, avec mon mari et, avant, les 4 enfants, depuis plus de 30 ans. Et dès notre installation, j'ai pensé qu'il y aurait, un jour prochain, un moyen commode de relier Boulogne à Neuilly, Levallois, en traversant le Bois. D'année en année, rien ne se passe comme nous l'espérions. Des dizaines de millions sont dépensés pour le tramway… qui s'arrête à Dauphine, des pistes cyclables en tous sens, mais aucun bus pour traverser le Bois vers Neuilly, Levallois, etc… Il faut aller à Paris 16, après le Lycée La Fontaine, pour attraper le bus 123. C'est fou ! Pourquoi Mme Pécresse n'a-t-elle rien mis en œuvre dans ce sens ? Si difficile de mettre d'accord Paris et Boulogne ? et par le métro, il faut aller à l'Etoile, puis redescendre vers Neuilly, etc…Il me reste le vélib'…mais à 73 ans, j'hésite toujours à traverser seule le Bois pour aller m'occuper de ma mère (décédée maintenant), de ma tante et d'une amie handicapée, toutes habitantes vers Levallois. Une ligne de bus simple et commode, suivant la grande allée, devrait traverser le bois. Cela éviterait d'innombrables bouchons de personnes prenant seules à bord leur voiture ; et cela participerait à l'hypothétique « zéro carbone » souhaité.
Obs 2												X		**Mme JOUBERT, APHP, responsable de la préparation des nombreux aspects du dossier de transfert de l'hôpital de Garches vers le site de l'hôpital Ambroise Paré à Boulogne-Billancourt a écrit :** **O**pération dont l'échéance est actuellement fixée à 2033, expose au commissaire enquêteur en termes généraux les enjeux induits en matière d'accessibilité par tous moyens de transport du futur site agrandi. Il n'y a pas encore eu de contact avec IDFM, mais il devient nécessaire de l'établir en préparant un premier diagnostic (mobilités actuellement utilisées et mobilités futures au regard des besoins), en le partageant entre APHP et IDFM, en discutant des besoins futurs ainsi appréciés et en travaillant sur de possibles orientations opérationnelles. Une contribution sera déposée sur le registre électronique d'ici la clôture de l'enquête publique.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
MAIRIE DE COLOMBES														
Obs 1	X			X					X					**La Ville de Colombes a déposé le 4 mars 2025 sa délibération du 19 décembre 2024** (qui n'avait pu être déposée à temps auprès du conseil régional dans le cadre de la collecte des avis des PPA) : Un avis favorable est émis sur le projet de PDMIF, assorti des observations suivantes : Réalisation dans les meilleurs délais de projets d'ores et déjà actés tels que le prolongement Ouest du tramway T1 jusqu'à Colombes puis Nanterre et Rueil-Malmaison. Engagement des études relatives à de nouveaux projets prioritaires comme le prolongement de la ligne 3 du métro depuis le terminus actuel de Pont de Levallois jusqu'à la gare de Bécon-les-Bruyères et au-delà vers Colombes et Argenteuil. Abaissement de la vitesse de circulation sur l'autoroute A86.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														
Obs 2.				X										**<u>La Ville de Colombes a déposé le lundi 31 mars le courrier ci-dessous de Monsieur CHAIMOVITCH, maire de la Ville, adressé à Madame la présidente du Conseil régional</u>** **Objet : Enquête publique portent sur le Plan des mobilités en Ile-de-France 2030 (PDMIF) Madame la Présidente.**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														En complément de la délibération du Conseil municipal de la ville de Colombes. déposée au registre de l'enquête en cours, émettant un avis assorti d'observations sur le projet de Plan des mobilités en Ile-de-France. Je tiens par la présente à vous exposer plus amplement tes éléments de contexte local qui ont conduit la ville à formuler ces observations et plus particulièrement celle portant sur le prolongement de la ligne 3 du métro. **Colombes, ville dynamique des Hauts-de-Seine connaît une croissance démographique et économique importante. Pourtant, son réseau de transports en commun repose essentiellement sur les trams de la ligne 3 et L du Transilien et le tramway T2 limitant les déplacements efficaces vers le reste de la métropole parisienne. Ainsi l'arrivée d'un transport structurant lourd tel que le métro est une nécessité stratégique pour la ville,** **Tout d'abord, le prolongement de la ligne 3 vers Colombes répondrait à la saturation des transports existants.** **En effet, le tramway T2 saturé aux heures de pointes et tributaire des embouteillages urbains, provoque inconfort, retards et ne couvre pas l'ensemble du territoire. Un métro offrirait une fréquence et une capacité bien supérieures, réduisant la dépendance a un seul mode de transport lourd. De plus, les lignes Transilien ont une fréquence relativement faible au regard des enjeux de desserte et de rabattement vers les gares parisiennes. Une ligne de métro permettrait une liaison rapide et directe avec d'autres pôles majeurs, comme Paris centre et les futures Infrastructures du Grand Paris Express. De ce fait la ville deviendrait plus attractive pour les entreprises, stimulant son développement économique** **Aussi un accès rapide et fluide aux transports permettrait de réduire l'utilisation de la voiture pour les Colombiens et donc de réfléchir autrement à l'espace public en redonnant de la place aux modes de déplacements doux et de diminuer les frictions entre les automobilistes et les piétons et les cyclistes. Avec la croissance de sa population atteignant aujourd'hui plus de 91000 habitants, ne pas inclure Colombes**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														dans le réseau du métro serait une erreur stratégique, freinant son potentiel de développement. **D'autres communes voisines, comme Nanterre ou Gennevilliers bénéficient déjà d'une extension des lignes de métro. Colombes ne doit pas rester en marge de ce développement.** **Face à la saturation des transports actuels, aux enjeux de production de logements et à l'essor économique de la région, une liaison rapide et fiable tel qu'un métro renforcerait considérablement l'attractivité et la qualité de vie à Colombes.** **Le métro n'est pas un luxe pour Colombes, c'est un impératif.** **Certain de l'attention portée à ce courrier. Je vous prie d'agréer, madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.**
MAIRIE DE NANTERRE														
Obs 1			X	X										**En permanence en mairie de Nanterre le 22 mars 2025, Messieurs CAPET et BARBE, respectivement président et membre de l'association Naturellement Nanterre,** évoquent plusieurs aspects des mobilités à Nanterre, ville bien desservie par les transports collectifs, même si des difficultés ponctuelles peuvent être relevées s'agissant par exemple des trajets des bus ou des aménagements de dessertes de ces bus (trottoirs, abris). Le développement de l'usage du vélo est aussi évoqué. Une contribution écrite sera déposée en temps utile avant la clôture de l'enquête. En complément, M. CAPET fait valoir que les dispositions matérielles de consultation du dossier dans le hall ne sont pas satisfaisantes, comme il l'a lui-même expérimenté la veille.
Obs 2			X	X	X		X		X			X		**Dépôt de plusieurs lettres du maire de Nanterre M. ADAM :** **1) 1ère Lettre adressée à la présidente du Conseil Régional** Madame la Présidente, L'avenant du Contrat de Plan Etat Région 2023-27 spécifique à la mobilité consacre un montant record, 8,4 milliards d'euros, au développement d'infrastructures en Île-de-France. 75 % du montant des investissements de toutes les politiques publiques contractualisées entre l'Etat et la Région Île-de-France, se décide par cet avenant.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														La politique de mobilités mise en œuvre sur le territoire francilien et sur Nanterre revêt un enjeu crucial d'aménagement. Lors de la consultation pour le Schéma Directeur environnemental de la Région Ile-de-France, ou le Schéma de Cohérence Territorial de la Métropole du Grand Paris, la Ville de Nanterre s'est montrée solidaire de la Métropole et a toujours mis en avant une vision polycentrique de celle-ci, ainsi que la nécessaire accessibilité à ces différents pôles. Dans le même temps, la singularité de notre territoire, marqué par le poids des infrastructures, nous amène à associer systématiquement tout projet de transports à une réparation physique et environnementale du territoire. Face à ces enjeux colossaux et éminemment structurants, je déplore une absence totale d'association de la Ville de Nanterre aux nouveaux projets évoqués dans le CPER (ligne 19,18 et les extensions de ligne de métro). De plus, je constate qu'aucune information ne nous est parvenue sur la consultation du CPER, et que celle-ci, après une recherche active de mes services, s'opère sur une courte période pendant l'été au moment d'une intense mobilisation des territoires-hôtes pour l'organisation des Jeux Olympiques de Paris 2024. En dépit de ces conditions très peu favorables à une concertation, je souhaitais néanmoins vous relever les principaux enjeux pour Nanterre. En tout premier lieu, le CPER prévoit des montants d'études pour la ligne 19 qui relierait Nanterre la Folie à Argenteuil puis le triangle de Gonesse. La Ville de Nanterre a appris l'existence de ce projet par la presse. Pourtant, l'impact d'un projet en terminus à Nanterre et qui ne s'inscrit pas dans le schéma d'ensemble du Grand Paris, serait considérable : - considérable par la dégradation du cadre de vie inhérente aux travaux qui s'ajoutent à ceux d'Eole, puis des lignes 15 et 18. Le poids environnemental des effets cumulés des chantiers grands transports était une carence déjà soulignée par l'Autorité Environnementale dans de la cadre du dossier de déclaration d'utilité publique de la ligne 15. La Ville de Nanterre considère que les impacts environnementaux des chantiers et leur acceptation sociale sont des critères majeurs d'aide à la décision d'une politique de mobilité, bien avant la demande de déclaration d'utilité publique. L'évaluation des incidences environnementales du CPER est l'outil adapté pour en faire état ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														- considérable par le blocage qui s'opère sur la mise en œuvre de l'opération urbaine des Groues. Les mesures conservatoires, les emprises chantiers et nuisances associées, signeraient un coût d'arrêt d'une ZAC aux équilibres financiers déjà très fragiles. Une véritable contradiction se révèle entre le CPER, le SDRIFe et les exigences du législateur sur la production de logements notamment déclinée dans le cadre de l'opération d'intérêt national des Groues. Le CPER se doit d'évaluer cette cohérence entre les documents de planification et s'assurer de la bonne articulation entre les projets d'aménagement urbain et les projets de transports. Pour ces raisons, je m'oppose à la décision de consacrer un montant d'études pour la ligne 19, sans - concertation, sans vision intégrée des projets, ni considération pour les impacts globaux sur le cadre de vie. Sur la méthode de justification des projets d'infrastructures et sur le choix d'un système de mobilités basé sur le transport public capacitaire, je partage l'avis clairement exprimé par l'Autorité Environnementale. La démonstration est insuffisamment étayée et ne fait pas apparaître d'analyse comparative de solutions de substitution raisonnables. Sur le premier point, dans son rapport d'avril 2024, la Cour des comptes pointe une dérive des coûts du projet global du Grand Paris Express, et mentionne des retombées socio-économiques surestimées pour la ligne 17. Dès lors, la question de son utilité publique est soulevée. Ces mêmes questions se posent irrémédiablement pour les lignes 19, 18 et l'extension de la ligne 1 de métro, et font pleinement partie des éléments de justification à apporter au CPER. De la même façon, sur ces mêmes projets de grands transports, il me parait impératif de porter au débat public l'analyse de solutions de substitutions raisonnables. En d'autres termes, restreindre l'arbitrage entre différentes solutions substituables par une décision du « gouvernement lors de l'élaboration du mandat du Préfet de région qui prévoit des enveloppes budgétaires par modes » n'aide pas à susciter l'adhésion des collectivités locales sur des choix stratégiques pour te territoire francilien. Or je constate que les enquêtes publiques ne développent pas plus cette analyse et qu'aucune consultation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														d'envergure du public ne s'est opérée depuis 2010 avec les débats publics relatifs au réseau de transport public du Grand Paris et au projet de métro en rocade Arc Express. Il m'apparait pourtant primordial de requestionner globalement la stratégie d'investissement des transports publics en Île-de-France par le prisme de la sobriété énergétique et foncière, le coût carbone, et l'exigence toujours plus forte d'adaptation à la crise climatique. En l'occurrence, sur la ligne 18 ou 19, la Ville de Nanterre souhaite porter au débat public un choix alternatif à un projet coûteux de métro et dont les retombées socio-économiques apparaissent très incertaines. Je pense qu'une combinaison d'un renforcement de l'offre existante (le Transilien offre le même parcours que la ligne 18), le financement de nouveau projet de tramway et d'une politique ambitieuse en matière d'intermodalité, peuvent représenter une offre alternative crédible et raisonnable, plus souple et compatible avec les enjeux de sobriété précités. Ainsi, la seule étude de faisabilité de la ligne 19 ou de la ligne 18 inscrite au CPER se révèle insuffisante. Je note que l'Autorité Environnementale regrette l'absence d'intérêt à « travailler en phase de conception sur des projets plus légers ou sobres, par nature moins émissifs ». Aussi, conformément à l'Article R122-20 du Code de l'environnement, la Ville de Nanterre demande l'intégration au CPER d'une étude technique complète de solutions de substitution raisonnables à la ligne 19,18 et à l'extension de la ligne 1. Je rejoins également la recommandation de l'Autorité Environnementale relative à la bonne évaluation des émissions de gaz à effet de serre pendant la phase de chantier. Appuyé par la loi Climat et Résilience, le bilan carbone des chantiers appelle à reconsidérer l'opportunité de certains grands projets d'infrastructure tel que la Ligne Nouvelle Paris Normandie ou la ligne 19. A ce titre, le coût environnemental des déblais générés semble nettement sous-estimé. Les flux générés en grande majorité par la route, leur traitement, leur stockage dans des milieux naturels sont autant d'incidences environnementales à développer au stade du CPER. L'Autorité Environnemental pointe la nécessité de travailler sur des mesures d'évitement des impacts : réemploi et projet de renaturation. J'y souscris pleinement et souhaite que des moyens y soient associés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Le CPER consacre un budget d'investissement important pour le réseau routier. La première ambition affichée est de décongestionner les flux. Les infrastructures routières présentes sur Nanterre, en particulier l'A86 et ses latérales, constituent des coupures urbaines pénalisant lourdement les usages et la santé des habitants. A l'instar des mutations envisagées sur 1e boulevard périphérique, je souhaite que le CPER marque l'ambition d'une requalification profonde du réseau routier principal afin d'en faire un vecteur de transformation urbaine et paysagère, ainsi qu'un support structurant de la multimodalité. Le CPER reprend l'objectif ambitieux du Plan des Mobilités en Île-de-France de tripler la part modale du vélo d'ici 2030. Sa mise en œuvre passe par une refonte complète des emprises en faveur du vélo, y compris sur le réseau routier principal. La requalification des latérales de I A86 en boulevard urbain réduit à une voie de circulation en serait une traduction concrète. Le stationnement vélo aux pôles gares est un autre levier puissant de report modal. Pour répondre à ce défi et aux objectifs volontaristes du schéma directeur stationnement vélo aux gares d'Ile-de-France§ Mobilité, et considérant que l'espace public ne peut y répondre, la Ville de Nanterre demande que des moyens du CPER soient alloués pour des acquisitions foncières. Enfin, je souhaite vous relayer un cas précis à Nanterre qui démontre des intérêts contradictoires sur des projets financés par le CPER. Le prolongement d'Eole, toujours en cours, continue de mobiliser des financements au CPER. Dans le cadre de l'enquête publique, Eole s'était fermement engagé à réaliser un merlon paysager au niveau du Pont de Rouen pour préserver les habitants du Petit-Nanterre des nuisances acoustiques. A ce même endroit, l'insertion du Tramway T1 va nécessiter une emprise chantier repoussant la réalisation du merlon à post- 2031. A ce même endroit également, un itinéraire du RER Vélo doit se réaliser. Il serait également impacté. De même, le projet LNPN à proximité pourrait également impacter la réalisation du merlon paysager. Cet exemple illustre un défaut de coordination et de mise en cohérence des projets, et par conséquent, de financements au CPER présentant des objectifs contradictoires. La Ville de Nanterre ne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														souhaite négliger aucun de ces projets et souhaite que la lumière soit faite sur les possibilités d'optimisation des calendriers et des emprises. De même, des garanties sont à apporter pour que l'exploitation d'Eole ne constitue pas un frein aux demandes d'interruption de trafic requises pour le chantier du Tramway T1. Il s'agit d'un projet prioritaire pour la Ville. Ainsi, je compte également sur le CPER pour une consolidation et une confirmation rapide des financements pour les études et les travaux de l'entièreté du projet. Comptant sur le Conseil Régional d'Ile-de-France et l'Etat pour répondre à ces enjeux essentiels de qualités environnementales et urbaines des projets de mobilités, je reste disponible pour tout échange relatif à ces sujets. **2) 2ème lettre adressée à la présidente du Conseil Régional** Objet : Avis de la Ville de Nanterre dans le cadre de l'enquête publique relative au plan des mobilités en Ile-de-France 2020 - 2030 Madame La Présidente, Le Plan Des Mobilités d'Ile-de-France est le document de référence qui détermine à horizon 2030 les « principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement » dans le but principal de lutter contre le changement climatique, la pollution de l'air et la pollution sonore et préserver la biodiversité. A ce titre, je me félicite de la démarche d'enquête publique menée par Ile-de-France-Mobilité qui doit permettre d'enrichir et d'améliorer ses 46 actions et 170 mesures. Vous trouverez ci-joint l'avis de la Ville en date du 17 mars 2025. Je confirme qu'il convient de poursuivre le processus de transition écologique par la promotion d'un meilleur partage de la voirie afin de développer les mobilités actives et par la requalification du réseau routier principal en accompagnant la mutation complète de la RD986 et de la RD914 en boulevard urbain et en ouvrant les axes autoroutiers à de nouveaux usages (voies réservées pour les bus, lignes de covoiturage,). En matière de grands transports, la Ville de Nanterre a toujours montré sa solidarité vis-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														à-vis du système de transport régional pour qu'une vraie interconnexion puisse se faire entre les différents pôles d'intermodalités franciliens. La spécificité de notre territoire, marqué par le poids des infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires, nous amène cependant à associer tout projet de transport à une réparation physique et environnementale du territoire qui va au-delà du simple effacement des coupures urbaines mentionné dans la mesure 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures ». L'introduction de lignes nouvelles (création ligne 19, prolongement des lignes 1, 16 et 18), citées dans le plan des mobilités mais jamais débattues auparavant, n'est d'ailleurs pas souhaitable en raison de l'impact sociétal et environnemental sur les habitants qui aspirent à vivre sereinement leur ville (chantiers de plusieurs dizaines d'années, infrastructures ferroviaires lourdes avec multiplication des coupures urbaines). Au sujet de ces lignes nouvelles, je demande un débat contradictoire afin de confronter les choix passés aux nouvelles priorités contemporaines et aux solutions de substitution existantes comme le renforcement de l'offre du Transilien et un renforcement de l'intermodalité au niveau des gares, en particulier sur le stationnement vélo en gare qui nécessite de disposer de foncier à proximité. Des moyens financiers devraient également être alloués pour des acquisitions foncières destinées au stationnement vélo en gare et au développement d'infrastructures logistiques locales combinant, par exemple, le transport fluvial et la cyclologistique. Comptant sur le Conseil Régional d'Ile-de-France pour répondre à ces enjeux essentiels de la mobilité urbaine et durable, je reste disponible pour tout échange 3) **Remarques de la ville de Nanterre sur le PDMIF jointes aux deux lettres précédentes**. Actions stratégiques pour la ville à incorporer au plan des mobilités : Donner la priorité au projet de prolongement du tramway T1 qui constitue un très bon complément de transport à la future ligne 15 et dont le planning et le financement doivent être maîtrisés,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Donner au pont de Rouen un statut de coupure urbaine prioritaire à résorber, Accompagner la mutation de la RD986 et de la RD914 en boulevard urbain jusqu'à leur terme, Cibler une meilleure répartition des grands dépôts des opérateurs de transport (dont le centre opérationnel de bus) à l'échelle du bassin d'emploi. Le site de maintenance et de remisage du tramway T1 a été accepté sur Nanterre à condition d'alléger la capacité de remisage du dépôt de bus Kléber. <u>Nécessité d'un débat contradictoire sur les lignes nouvelles citées dans le plan des mobilités :</u> L'introduction de lignes nouvelles, jamais débattues auparavant, n'est pas souhaitable en raison de l'impact sociétal et environnemental : chantiers de plusieurs dizaines d'années, infrastructures ferroviaires lourdes avec multiplication des coupures urbaines. Dans le contexte actuel où la Région Ile-de-France s'interroge sur la priorisation des nombreux projets de grands transports, il est pertinent de questionner ces choix passés au regard des priorités actuelles et de l'existence de solutions de substitution (voir les propositions ci-après). Pour mémoire : création de la ligne 19 du Grand Paris Express entre Saint-Denis, Argenteuil et Nanterre (25 km pour 5 milliards d'euros) ; prolongement jusqu'à Nanterre de la ligne 18 Versailles-Chantiers - Orly (15 km pour 3 milliards d'euros) ; prolongement de la ligne 16 jusqu'à la gare de Nanterre-La-Folie (10 km pour 2 milliards d'euros) ; prolongement de la ligne 1 du métro (2,5 km pour 0,5 milliard d'euros). Pour la bonne gouvernance des mobilités à l'échelle d'un futur PLM intercommunal, il est nécessaire de disposer d'un temps et d'un accompagnement pour élaborer un fonctionnement adapté à notre territoire sur le plan des compétences et des décisions. Il est primordial de prendre le temps d'une gouvernance fortement transversale entre les équipes locales, les structures organisationnelles et les ressources humaines de POLD et de ses collectivités. <u>Ci-après des propositions argumentées pour les différents axes du plan des mobilités :</u>

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														1 - Développer le réseau de mass transit avec des coûts d'investissement raisonnables : Le recours à des investissements conséquents sur des infrastructures capacitaires de transports en commun pose question, d'une part en raison d'un coût prohibitif incontrôlé (rapport de la Cour des comptes 2017 et 2024 pour le Grand Paris Express + rapport du ministère des transports 2022 sur l'analyse des surcoûts du RER E), et d'autre part, en raison d'un calendrier non-maîtrisé qui pèse sur le cadre de vie et l'avancement des projets urbains Ces choix-financiers se font au détriment de la maintenance du réseau existant et au développement d'une offre de mobilité plus agile et favorable à une ville apaisée (on note que les investissements vélo sont très inférieures aux recommandations du CEREMA : 30 €/habitant/an). 2 - Lancer un nouveau débat public sur le schéma d'ensemble du Grand Paris Express : Depuis 2011, dernier débat public sur le schéma d'ensemble du Grand Paris Express, la dette publique s'est accentuée. La cour des comptes a fortement remis en question l'intérêt général de certaines lignes dont la 18 pointant les biais méthodologiques. Lors de la concertation du CPER, l'autorité environnementale a questionné la pertinence des choix de développement de l'offre de mass transit. Les développements urbains ont depuis modifié les conditions d'insertion des projets, et le télétravail a profondément changé les pratiques de déplacement et les choix de localisation résidentielle. Par conséquent, l'ensemble des projets d'infrastructure doit être réévalué à l'aune de ces changements. 3 - La place du bus est à questionner en raison du développement des transports ferrés : A l'instar de l'évolution en cours sur la première couronne, 80 % des Nanterriens sont à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station du futur T1. La place du bus est aussi à questionner au regard de cette nouvelle donnée. Le rabattement en gare n'est plus un critère prioritaire. 4 - Centre opérationnel bus (COB) : Le projet du nouveau lieu d'implantation du COB de La Garenne-Colombes est à exclure.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Il n'est pas compatible avec le projet urbain et les engagements d'IDFM quant à l'allégement de la pression bus sur notre territoire. <u>5 - Des normes de stationnement vélo aux gares à motiver :</u> La concentration des gares en première couronne, et à plus forte raison à Nanterre, nécessite de bien objectiver les besoins programmatiques. Le schéma directeur d'IDFM impose un programme non-justifié qui est trop élevé. <u>6 - La mise en place de moyens financiers pour la logistique urbaine :</u> L'absence de moyen financier pour la mise en œuvre d'espace logistique de proximité est à déplorer. La Ville souhaite inscrire le principe d'équité territoriale pour supporter ces services urbains. <u>7 - Des normes sur le stationnement automobile à renforcer :</u> Manque d'ambition sur les destinations autres que le bureau. Les normes ne sont pas suffisamment prescriptives et pourraient limiter davantage l'usage ou la possession de la voiture. La mutualisation et le développement des services à la mobilité au sein des nouveaux projets immobiliers serait un objectif à mentionner pour le décliner dans le PLM. <u>8 - Mutation des autoroutes urbaines</u> : La transformation des latérales de l'A86 serait une action à clairement inscrire au PDMIF. L'évolution de usages sur l'A86 à l'instar du boulevard périphérique serait également à mentionner. Plus largement, la requalification des voies rapides entre l'A86 et le boulevard périphérique est un enjeu pointé par la Ville. Il se traduit notamment par la requalification de la RD914 jusqu'au pont de Rouen. <u>9 - Ménager une région exceptionnelle mais aussi ses territoires historiquement malmenés :</u> Dans l'avant-propos au plan régional des mobilités, la Région affirme sa volonté de ménager une régie exceptionnelle face au dérèglement climatique. Son devoir en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité est aussi de ménager des territoires comme celui

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														de Nanterre qui ont été exceptionnellement marqués par le poids des infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires, et par l'emprise non négligeable d'établissements de maintenance des matériels roulants ferroviaires et routiers mais aussi, par une accumulation importante de coupures urbaines qui ont défiguré la ville et clivé ses quartiers. Une critique est donc à faire sur un manque d'ambition sur cet enjeu cité dans le rapport comme un des cinq plus importants : « Garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction des effets de coupure urbaine ». Pour des territoires historiquement malmenés comme Nanterre, il faudrait définir des actions spécifiques de réparation qui vont au-delà de la seule réduction des effets de coupure urbaine. Il faut réparer un passé excessif, recoudre la ville, effacer les coupures urbaines plutôt que de les réduire et surtout diminuer l'emprise des infrastructures et des sites sources de nuisances pour les habitants. <u>10 - Trois mesures prescriptives sont à revoir :</u> Cinq prescriptions du plan des mobilités sont incontournables mais trois d'entre-elles sont à réajuster : • La mesure 1.3.3 « Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de tramway et des BHNS aux carrefours » est complexe à mettre en œuvre, car elle va au-delà de l'aménagement de la voirie et a un impact en termes de surveillance et répression du stationnement gênant. • La mesure 1.3.4, demande à donner la priorité aux bus dans la gestion des carrefours et la résorption des points durs de circulation bus sur les axes empruntés par plus de 300 bus par jour. Cette mesure va au-delà de l'habituel et a un impact sur l'aménagement de la voirie et sur sa surveillance. • Les prescriptions de la mesure 4.2.3 « *Développer le stationnement vélo sur voirie* » sont trop contraignantes et doivent être révisées, en particulier l'objectif de 1 place vélo pour 2 places voitures pour le stationnement sur la voirie (la prescription dans le PDUIF 2014-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														2020 était de 1 place pour 40). Cet objectif doit être adapté en fonction des secteurs (gares, centre-ville, équipements publics), notamment les secteurs résidentiels où la demande est souvent faible. 11 <u>- Deux mesures relatives à la qualité de l'air et aux nuisances sonores à renforcer :</u> -. Mesure 1.1.7 : *« Œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines »* L'amélioration de la qualité de l'air ne doit pas se limiter aux enceintes ferroviaires. Elle doit aussi concerner l'air vicié rejeté à l'extérieur par les bouches d'évacuation des tunnels ferroviaires. Il est nécessaire de demander aux opérateurs de transports que ces bouches d'évacuation fassent l'objet d'une surveillance régulière et de mesures avec des prescriptions d'un périmètre sanitaire à respecter et d'une réflexion pour élaborer des solutions innovantes de traitement et d'assainissement de l'air rejeté. - Mesure 1.1.8 : « *Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés* » S'appuyer sur la notion de trame blanche. L'objectif serait de développer une trame blanche urbaine (trame qui concerne le bruit et la pollution sonore) pour aménager des paysages sonores favorables à la biodiversité et aux habitants en ménageant des « continuités écologiques silencieuses ». https://www.bruit.fr/images/pdf/parlons-environnement-sonore-lille-16-avril%20-2024/olivier pichard.pdf https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-moins-bruyantes-ville-biodiversite-methodologie La ville de Nanterre pointe le secteur formé par les branches ferroviaires qui entourent l'université Paris Nanterre, en particulier l'enchevêtrement de viaducs ferroviaires situé à proximité du « triangle SNCF » de Nanterre Université. Une réflexion est aussi à mener au niveau du viaduc ferroviaire proche du collège République et du site Arboretum : le dessous du viaduc a une forme parabolique qui répercute fortement le bruit de l'autoroute A86 située juste en-dessous.
Obs 3				X	X					X		X		**<u>Contribution de l'association Naturellement Nanterre à l'Enquête publique</u>**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														« Mobilités 2030 » Président CAPET Remarques sur la forme : - Les affiches jaunes et les insertions dans la presse. Nous regrettons qu'une fois de plus le principal moyen pour attirer les habitants de la Région à une consultation très importante pour eux soit le recours à un style d'affiche qui n'attire absolument pas le passant et à des placards dans « Le Parisien » et « Les Echos » tout aussi rébarbatifs. Ce recours à des moyens désuets à l'époque de la communication publicitaire attirante est d'autant plus stupéfiant qu'au même moment, tant le Conseil Régional qu'Ile-de-France mobilités ont largement diffusé des documents qui, pour le premier en partie, et pour le second en totalité, parlent des transports mais sans dire un mot de l'Enquête publique ! On voudrait que celle-ci passe inaperçue qu'on ne s'y prendrait pas autrement ! A signaler l'affichage facétieux sur les grilles de la Préfecture des Hauts-de-Seine de l'affiche destinée aux Habitants de la Seine-Saint-Denis... Signalons toutefois qu'un certain nombre d'affiches « Pour une mobilité bas carbone » attirant le regard ont été affichées, mais en nombre très insuffisant. De même, les affiches apposées sur le côté de certains autobus sur la fin de la période de l'Enquête constituent une innovation intéressante mais un peu trop tardive et limitée pour amener des lecteurs nombreux aux dossiers consultables dans certaines mairies et en ligne. A noter que le magazine municipal « Nanterre Info » ne dit pas un mot de cette Enquête publique alors qu'il parle de celle relative au réaménagement du Bd circulaire de La Défense qui avait lieu à la même période. Mais il ne parle pas non plus de l'ouverture sur la commune de 2 nouvelles lignes de bus le 3 mars... A la place d'une réunion publique unique le 13 mars, il aurait fallu en organiser plusieurs dans la région à des dates différentes pour permettre à davantage de personnes d'y participer. - Les dossiers. Saluons l'impression des pièces du dossier papier en format A4, vertical (c'est mieux !)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														ou horizontal. Trop souvent, on privilégie le format A3, infiniment plus mal commode y compris pour des pièces ne contenant aucune carte ou tableau A3. C'est particulièrement appréciable lorsque la table attribuée par la Mairie pour consulter le dossier est ridiculement étroite comme à Nanterre... Malheureusement, le dossier présente plusieurs défauts qu'il aurait été facile d'éviter. 0 II n'y a pas de sommaire général et de numérotation des pièces. 0 Trois pièces s'intitulent « Synthèse » (« Concertation préalable », « Evaluation » et « Projet de plan ») ° Au lieu d'être une pièce à part entière, indépendante, le résumé non-technique se trouve au début du « Rapport environnemental » et sans que ce soit annoncé sur la couverture. 0 Siffles et acronymes, termes énigmatiques : Il aurait fallu soit les expliquer en note en bas de page soit, soit publier un glossaire dans chaque pièce. Qu'est-ce que la loi ORTF (« Synthèse de l'évaluation » page 37) ? Qu'est-ce que l'UFR (« Projet de plan » page 62) ? Qu'est-ce que le « mass transit » (« Projet de plan » page 5. Certes on en parle longuement pages 133 à 147, mais c'est dès la première occurrence qu'il faut que le lecteur sache de quoi on lui parle !) Qu'est-ce que la cyclologistique » (« Projet de plan » page 7) - Des défauts de présentation. ° Des légendes erronées p 17 et 23 de l'annexe Accessibilité ° Des plans écrasés de la région page 24 du document de la MRAe Critiques de fond <u>La première critique c'est évidemment</u> Pourquoi se soucier seulement en 2025 de la suite du PDUIP 2010-2020 ? La pandémie n'explique rien : c'est en 2018 qu'il aurait fallu rédiger le dossier et en 2019, avant le confinement, qu'il aurait fallu le soumettre à enquête publique ! Par ailleurs, la cohérence avec les orientations du SDRIF-E est parfois évoquée mais pas toujours de façon convaincante

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														<u>Des statistiques largement dépassées</u> Dans certaines pièces, des statistiques datent des années 2010 alors même que sur les mêmes sujets, dans d'autres pièces, on en a de plus récentes. Plus étonnant, on a des textes avec des chiffres récents illustrés par des graphiques beaucoup plus anciens (« Projet de plan » page 69) et, à la même page, un graphique à jour et un texte ancien ... <u>Des phénomènes récents à peine évoqués</u> Le développement des trottinettes électriques, d'une part, des scooters électriques d'autre part, sont à peine mentionnés alors que dans beaucoup d'endroits ces moyens de transport changent fortement la donne, en bien (silence) comme en mal (circulation plus anarchique) <u>La diminution du nombre des places assises dans les métros et les bus</u> Cette évolution négative du confort des voyageurs due à la volonté de la Région et d'Ile-de-France mobilités est passée sous silence alors que les usagers, de la RATP notamment s'en plaignent. Déjà réalisée sur certaines lignes, elle va cette année s'étendre à d'autres, à commencer par la ligne 10. Il faudrait au moins essayer de la justifier par les quelques avantages (financiers en premier lieu) qu'elle peut présenter. <u>L'information des voyageurs</u> Sur certains points elle s'est améliorée et va continuer à l'être. C'est notamment « l'information dynamique » dans les métros et dans les bus. Très bien ! Mais sur beaucoup de lignes de bus, il y a le système SIEL qui est en place et qui, à certains arrêts, informe les voyageurs du temps d'attente prévu. Or, ce système a des défauts ; - les bus qui ne sont pas connectés ne sont pas pris en compte et on nous donne une information fausse (et contrairement à ce que pensent certains, une information fausse ce n'est pas mieux que rien. Il vaut mieux lire « information indisponible », même si ça ne fait pas plaisir, que « prochain bus dans 25 minutes » alors qu'en fait il va arriver

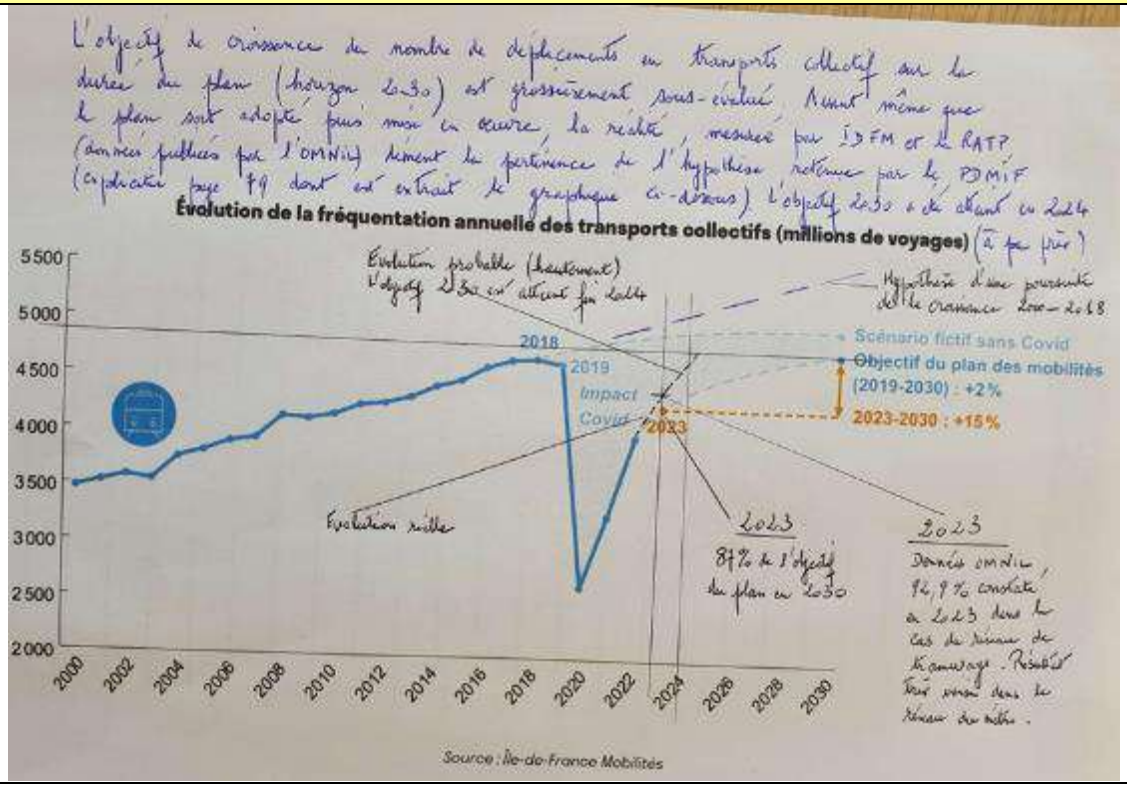
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														dans 5 minutes et qu'on risque de le voir passer entre 2 arrêts si l'on se décide à faire le trajet à pied plutôt que d'attendre trop longtemps... - l'info reste parfois bloquée des minutes entières. - l'info est souvent approximative : on nous annonce 2 minutes d'attente alors que le bus est déjà passé. Et plus préoccupant, les boîtiers disparus pour une raison ou pour une autre ne sont pas remplacés. A Nanterre, en descendant la rue des Venets et la rue de Stalingrad (lignes 157 et 160), on a successivement un boîtier disparu depuis plusieurs années, un autre disparu depuis quelques mois dont on nous annonce le remplacement imminent et un troisième disparu depuis quelques semaines... <u>Les ZFE/</u> A la page 54 du « Rapport environnemental », on nous dit que les résultats justifient la signature des textes qui ont institué cette zone à l'intérieur de l'A86. Nous sommes curieux de savoir comment dans un pays frondeur comme la France, une mesure non assortie de sanctions effectives a pu avoir des résultats mesurables... Notre association, pourtant très soucieuse de la qualité de l'air, s'est prononcée contre cette fausse bonne idée. Elle constate que l'échéance de l'application des sanctions recule régulièrement. Il faut chercher une mesure plus efficace pour l'atmosphère et moins stigmatisante socialement. Par ailleurs, nous comprenons mal la différence entre les communes de la Métropole à l'extérieur de l'A86 et celles qui sont en dehors de la Métropole. <u>L'arrivée récente du prolongement des lignes 14 et E et la prochaine arrivée des lignes 15. 16.17 et 18</u>. Il s'agit de « coups partis » sur lesquels il n'est plus temps de débattre, diront certains. Ce n'est pas notre avis. Il y a des villes, comme nos voisins de Colombes, dont les élus réclament davantage de transports lourds. A Nanterre, en février 2024, le Maire s'est prononcé lui contre la perspective de 2 nouvelles gares (lignes 18 et 19) sur le site de La Folie qu'il a présentées comme néfastes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Pour notre part, nous avons déclaré que - Le raccordement de la ligne 18 avec les lignes A et E n'avait pas besoin du percement d'une nouvelle ligne ne desservant aucune agglomération. Il suffit de raccorder à Versailles la ligne 18 avec la ligne SNCF Versailles- La Défense. - La ligne 19 envisagée dans le SDRIF-E pour desservir Argenteuil est aussi une fausse bonne idée. Il est beaucoup plus simple de prolonger le tramway N° 11. Par ailleurs, nous sommes contre la ligne 17 et sa gare sans voyageurs au Triangle de Gonesse. Les contribuables et les usagers des transports en commun paieront cher cette aberration de certains élus du 95 et de la Région. Et puis il y a la grosse question qui fâche : la privatisation progressive du réseau pudiquement appelée « mise en concurrence ». Même si le processus est déjà entamé pour une ligne de tramway et pour un ou plusieurs dépôts de bus, il aurait été honnête de poser la question en mettant en avant les avantages éventuels pour les Franciliens. Notre association est résolument favorable au Service public, dans tous les domaines. Mais nous préférerions échanger des arguments dans un débat que déplorer l'absence de débat. Il est possible qu'une gestion plus rationnelle des différents réseaux permette d'économiser quelques pourcents du budget. Mais aucun investisseur n'est prêt à se contenter de ces quelques économies éventuelles. Pour satisfaire ses actionnaires il lui faudra soit réduire le service aux usagers, soit rogner sur les salaires et les conditions de travail du personnel, soit les deux. Les salariés déjà en place pourront probablement garder le plus gros de leurs avantages acquis, mais les nouveaux embauchés devront se contenter de ce qu'on voudra bien leur offrir. Si la Région et Ile-de-France Mobilités étaient soucieux d'une bonne gestion, ils n'auraient jamais porté le projet de ligne 17, avec ou surtout sans Europacity, et ils n'envisageraient pas une ligne inutile entre Versailles et Nanterre-La Folie.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Même si c'est l'Europe qui incite à faire ainsi main basse sur le Service public, la France devrait être capable de résister à la loi du profit. Encore faut-il le vouloir. Il y a dans les différentes pièces du dossier quantité d'informations intéressantes qui mériteraient d'être connues d'un large public. Mais nous sommes au regret de dénoncer une consultation truquée.
MAIRIE DE BOBIGNY														
Obs 1												X		**Mme EL MOUNTESSER a écrit** : Recueil d'informations concernant le plan de transport urbain situé dans le secteur de la ville de Bobigny
MAIRIE DU RAINCY														
Obs 1				X								X		**M. PIQUART a fait rédiger par le commissaire enquêteur** : Problème de desserte en transports du PRISME pôle multisport et paralympique de Bobigny Ce centre sportif multisports majeur d'Ile de France construit pour les JO et Jeux Paralympiques de Paris 2024 à Bobigny n'est pas desservi par les transports en commun. En particulier, il n'est pas accessible pour les PMR, principaux utilisateurs/utilisatrices de l'équipement. Les propositions pour traiter ce problème sont : - Mise en place d'un TAD (Transport à la demande) depuis les transports lourds RER, Métro Tram (RER B Le Bourget, M5 Pablo Picasso, M7 Fort Aubervilliers, T1) - Ajustement du tracé Bus L 234 entre les arrêts Les Courtilières et cité du Pont de Pierre et mise en accessibilité des arrêts bus. - Création d'un parking PMR et accès /XXX à proximité directe du PRISME
Obs 2				X								X		**M. PIQUART a fait rédiger par le commissaire enquêteur :** Mise en accessibilité des stations métro P. Picasso L5 et Fort d'Aubervilliers L7 Les stations de métro Pablo Picasso L5 et Fort d'Aubervilliers L7 ont besoin de rampes d'accès PMR en complément des ascenseurs existants.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
MAIRIE DE MONTREUIL														
Obs 1	X		X											**M. BOUSSELET président de Cyclotranseurope :** Dans l'action 4.1 page 202 : « Développer les infrastructures cyclables » figure l'objectif « Achever les 7 itinéraires cyclables « véloroutes ». Cet objectif ne fait l'objet d'aucune mesure particulière en termes de signalisation et de continuité d'itinéraire. Qu'est-il prévu pour l'Eurovélo3 ? Qu'est-il prévu particulièrement pour la Seine et Marne et pour la traversée de Ris-Orangis ?
Obs 2				X						X				**M. CEBELIEU** : Depuis de nombreuses années on demande aux habitants de participer à des tables rondes dont le but serait de savoir dans quel environnement souhaiteraient-ils vivre, c'est vrai nous ne sommes pas très nombreux à nous manifester, certainement ils trouvent que cela est facultatif, puisque les décisions sont déjà souvent écrites. Pourquoi ne tiendrait-on pas compte des recommandations de l'OMS des 10 mètres carrés minimum par habitant puisque l'avenir est malheureusement à la cité verticale pour préserver la pleine terre, et peau de chagrin des 10 mètres. L'aménagement du futur T1 traverse plusieurs communes dépendant du territoire d'Est Ensemble et il y a là l'opportunité d'y faire un réel parcours vert qui sera un exemple urbain dans plusieurs décennies, c'est sûr, un impact sur les logements qui feront défaut, mais ceux-ci manqueront de toute façon de plus en plus, alors que dans les campagnes il y a une désertification. Nous sommes à un changement brutal de société, et il en va de la qualité de vie pour les générations suivantes et nous-mêmes. Il est grand temps d'en tenir compte. Merci pour nous.
Obs 3										X	X			**Mme LEGRAND** : Rendre accessible l'accès au Tram par des espaces végétalisés et perméables non bitumés permettant aux personnes en situation de handicap/marche à pied/poussettes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														etc…d'accéder sans chute (due à l'absence d'entretien) et sans difficulté Concernant la prise en compte des épisodes de canicules intensifiées prochaines l'accès doit se faire en limitant le risque pour votre santé/réduire les températures/bordures végétalisées et abris. C'est-à-dire être dans un Tram bas carbone est une chose, mais son environnement et accès doivent être travaillés de façon adaptée les personnes mais est un devoir de tous pour notre santé de toute urgence Si des véhicules sans CRITAIR se déplacent vers les bâtons/parkings générateurs de pollution sur ces espaces impactant notre santé. PS : CRITAIR ne pénalise pas les personnes mais est un devoir de tous pour notre santé. 40.000 morts par an + bronchiolites, etc…
MAIRIE DE SAINT DENIS														
Obs 1			X	X								X		**M. MERCIER a écrit :** Problème sur l'hypothèse d'évaluation du nombre de déplacements en Ile de France. Sous-évaluation de 2024 à 2030. Contribution agrafée.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														
Obs 2				X								X		**Signature illisible a écrit :** Bus 153, 253, 239 = Propositions d'adaptation des trajets pour une bonne desserte du centre-ville, centre-ville/quartiers et quartiers/centre-ville. Une contribution du collectif bus est agrafée au présent registre. Contribution agrafée : Un plan de mobilité et sa déclinaison à Saint Denis, Inutile Après 2 ans et demi de lutte pour rétablir leurs lignes de vie desservant leur hyper centre-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														ville après leur suppression, sans aucune concertation, par leur maire, les usagers et usagères avaient enfin obtenu une réunion visant à mettre en place un comité de suivi pour travailler en étroite collaboration avec Ile de France Mobilité, la FNAUT, la ville, au rétablissement de ces lignes de vie. Ils et elles ont pensé, naïvement, que l'EPT Plaine Commune prenait en compte la remarque de la MRAE sur la gouvernance du Plan Mobilité de la Région Ile de France. Non ! Ils et elles viennent d'avoir une fin de non-recevoir du maire. Ils et elles portent donc à l'attention des commissaires enquêteurs leurs propositions réfléchies par leur pratique quotidienne des transports en commun, en particulier les lignes de bus : - Ligne bus 253 : ils et elles sont d'accord sur l'arrêt Paul Langevin existant. Il demeure cependant deux difficultés : celui de l'allongement du temps de trajet par éloignement entre les arrêts du centre-ville en raison des sens de circulation, qui concerne en particulier les gens venant de Franc-Moisin. Et celui de la fréquence de cette ligne de bus qui est très insuffisante et aléatoire. - Ligne bus 153 : ils et elles sont d'accord sur l'hypothèse émise par la ville d'un arrêt au niveau de la CAF avec un arrêt desserte pour le lycée Paul Eluard. - Ligne bus 239 : cette ligne dessert essentiellement la Plaine (qui ne dispose que de 2 bus, avec le 153, pour rallier le Centre-Ville) et le quartier Franc-Moisin. Les usagers et usagères proposent le trajet suivant : Porte de Paris, rue de la Légion d'Honneur jusqu'à la rue des Boucheries, puis place Robert de Cotte, rue Gabriel Péri et rejoindre en boucle la Porte de Paris. Le problème pourrait être le passage d'un bus devant l'entrée de l'école Jean-Vilar, rue des Boucheries. Il est possible de déplacer cette entrée et de la positionner rue de la Légion d'Honneur moyennant quelques aménagements mineurs. Ce point étant à conforter avec les enseignants et enseignantes et les parents d'élèves bien évidemment. Cette proposition participe à l'amélioration de la sécurité des écoliers et écolières, la rue des Boucheries étant étroite et la circulation particulièrement importante. Pour mémoire,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														l'accès à la Maison d'Éducation de la Légion d'Honneur se fait par la rue de la Légion d'Honneur. Ainsi, cette portion de rue serait à usage quasi exclusif des élèves. Enfin, la ligne desservirait ainsi la Maison des seniors et le Centre Municipal de Santé du Cygne, deux équipements publics importants. D'une façon générale, depuis la suppression des trois lignes de bus ci-dessus du centre-ville, il est constaté un allongement du temps des trajets en bus en raison des reports de circulation sur les boulevards « périphériques » (Félix-Faure, Carnot, Jules-Guesde, Marcel-Sembat, Danielle-Casanova, Paul-Vaillant- Couturier), qui provoquent des embouteillages. La fréquence de ces lignes de bus est très insuffisante et nécessite d'être améliorée. Enfin, les usagers demandent que Plaine Commune crée les conditions d'attente dignes et décentes avec des abris bus à tous les arrêts.
MAIRIE DE CRETEIL														
Aucune observation														
MAIRIE DE L'HAY LES ROSES														
Obs 1				X					X			X		**<u>Avis du PCF de l'HAY LES ROSES</u>** Avis donné dans le cadre de l'enquête publique ouverte après la validation du plan par le Conseil régional, le 27/03/2024. <u>1- Enquête publique</u> Nous sommes contraints d'exprimer notre point de vue, dans le cadre d'une enquête publique, une fois de plus trop limitée dans le temps, et surtout organisée avec une insuffisance évidente de préparation. Pratiquement aucune réunion d'information, sinon au niveau central, mais rien au niveau des communes, et notamment l'Haÿ les Roses qui a pourtant un conseiller régional qui prétend jouer un rôle majeur dans cette assemblée. Ce qui interroge sur la valeur démocratique accordée à cette démarche. L'absence de préparation, rend donc quasi impossible l'expression des avis de la population sur un dossier pourtant aussi déterminant sur l'avenir des mobilités qui les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														concerne au premier chef. <u>2- Appréciation sur le dossier</u> Le projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030 établi par les services d'Ile-de-France Mobilités et de la Région, est un document de qualité. Nous partageons, comme nos élus au Conseil régional, les objectifs du plan qui semble tenir compte de l'urgence climatique, de la réduction des émissions polluantes et du renfort des transports collectifs. C'est aussi la raison pour laquelle l'ensemble des élus du Conseil départemental du Val de Marne ont voté le texte qui leur était soumis pour avis. Toutefois, comme le note le Rapport pour Avis de la MRAe, « *La situation constatée par la dernière enquête globale transports (2020) est peu différente de la projection 2030 sauf pour les transports publics* ». *« Le projet de plan des mobilités d'Ile-de-France en l'état ne présente pas selon l'Autorité environnementale une stratégie et un programme d'actions à la hauteur des enjeux et spécificités de la région. Il n'est pas suffisamment hiérarchisé et pondéré en fonction des types de déplacements, est très modeste sur les transports de marchandises et mal adapté aux disparités territoriales de la région, notamment en termes d'équité territoriale dans l'accès aux mobilités. Pour l'Autorité environnementale, le plan devrait fournir une vision complète des mobilités à horizon 2030 appuyée par la démonstration qu'il constitue un véritable outil de report modal s'inscrivant dans les différents objectifs nationaux, et qu'il ne constitue pas une simple réponse à la demande démo graphique et économique. Ses ambitions d'évolution de l'utilisation des transports en commun paraissent par ailleurs particulièrement modestes au regard de l'ampleur inédite du volume d'investissements consenti par les pouvoirs publics pour développer le réseau, d'autant que le Grand Paris Express est considéré comme réalisé à l'échéance de mise en œuvre du plan ».* Nous estimons que le plan est perfectible, et c'est le sens des 14 amendements qui ont été déposés par notre groupe politique au Conseil régional. Nous souhaitons tout particulièrement que la lutte contre les violences sexuelles et sexistes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														et la féminisation de l'espace public soient renforcées dans ce document stratégique. Nous proposons notamment également : *Que des infrastructures nécessaires aux mobilités décarbonées soient préservées : c'est pour cela que nous demandons un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires. *Que soit abandonnées les nouvelles créations de mobilités routières, sous forme de voies rapides. *Que soient développés des objectifs plus ambitieux, avec - 25% de déplacement automobile ; -50% d'émissions de gaz à effet de serre - ce qui pour notre ville de l'Haÿ les Roses se traduit notamment par l'exigence de la réduction de la vitesse des véhicules sur l'A6 - ; + 20% de la part modale accordée au vélo, etc. Nous regrettons que ce plan soit limité dans le temps et dans sa philosophie. Dans le temps, ce plan se limite à 2030 et ne se projette pas à un horizon permettant une transformation sensible des mobilités. Il aurait été pertinent, comme le suggère la MRAe, de se projeter à l'horizon 2040 comme le SDRIF-E. Second regret : ce plan ne questionne pas les limites des décisions normatives européennes qui régissent les mobilités en Ile-de-France. Pour notre part, il est impossible d'envisager une hausse de 15% de la fréquentation des transports collectifs sans se questionner sur les recettes d'Ile-de-France Mobilités et de leur dynamique. Nous pensons qu'on ne peut améliorer la qualité de service à coût constant en privatisant l'exploitation des bus et des tramways avant 2030. D'autant qu'aucune obligation n'existe à cette échéance pour engager la concurrence exigée par Bruxelles. Détruire les monopoles publics, c'est se priver des outils de transformation vertueuse des mobilités les plus puissants existants dans le pays. Privatiser l'exploitation, c'est compromettre dès à présent la réalisation des objectifs du plan des mobilités. Les voyants de la privatisation sont déjà au rouge. Le dumping social ne permet pas la réalisation de l'offre de transport, dégrade les conditions de travail... et nuit à l'attractivité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														des transports collectifs. La privatisation, c'est la remise en cause de la masse salariale, des conditions de travail, de l'attractivité des professions concernées. C'est aussi mettre en péril l'investissement et désorganiser les conditions de la maintenance. **C'est pourquoi nous aurions souhaité que ce plan engage la création d'une régie des transports régionale.** Nous pensons également que le plan devrait porter une ambition en matière d'investissements et de conquête de nouvelles recettes d'investissements car c'est bien là le talon d'Achille de notre gouvernance. Plusieurs propositions ont été faites : baisse de la TVA à 5.5% ; augmentation du versement mobilité sur les transports quotidiens ; augmentation de la taxe sur les bureaux du centre et de l'ouest parisien ; redevance sur les coûts de préexploitation du Grand paris ; Ecotaxe sur les poids lourds en transit, etc. Enfin, à travers le Contrat de Plan Etat-Région, dont on connaît les limites et les fortes incertitudes pour l'avenir, nous sommes tributaires des vicissitudes gouvernementales et politiciennes. Nous sommes aussi obligés de prévoir les investissements sur 5 à 6 années, soit la durée d'un CPER, ce qui n'est pas le temps du ferroviaire, ni le temps des amortissements. Alors qu'une véritable politique de planification écologique doit porter sur 10 à 15 ans ; ce qui oblige à penser les investissements dans l'après Grand Paris Express. Notre approbation de principe au PMIF soumis à enquête publique, est donc assorti d'un grand nombre de remarques, observations et propositions, dont nous espérons qu'elles contribueront à améliorer ce dossier essentiel à l'amélioration des conditions de mobilité de nos concitoyens d'IIe de France.
Obs 2			X	X										**ANONYME a écrit :** La résidence seniors CAZAM souhaiterait un transport afin que ses résidents puissent se rendre aux commerces (Halle du marché, carrefour ou LIDL) ainsi que le prolongement de la navette V2 compte tenu que le quartier de LALLIER est en grand changement avec de nombreux habitants qui vont venir s'installer.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
Obs 3				X							X			**ANONYME a écrit** : Nous avons un quartier qui est très mal desservi en transport car très excentré par rapport au métro et au centre-ville. Actuellement 2 correspondances. (Je précise « La Vallée aux Renards » tout le circuit est à revoir sur l'Hay suite à l'arrivée du métro Ligne 14)
MAIRIE DE MAISONS ALFORT														
Aucune observation														
MAIRIE DE NOGENT/MARNE														
Obs 1								X	X					**ANONYME a écrit :** Je suis contre la prolongation de la ligne de métro N°1 telle que suggérée par le projet actuel car passe obligatoirement par le bois de Vincennes et aura comme conséquence l'artificialisation de plusieurs hectares de sol, donc l'impossibilité de remplacer les arbres abattus dont beaucoup sont plus que centenaires
Obs 2								X	X					**ANONYME a écrit :** Je ne comprends pas ! Nous avons manifesté massivement contre le projet de prolongement de la ligne 1 qui détruisait plusieurs hectares de végétation du Bois de Vincennes – Nous avons donné la preuve que de plus ce projet était couteux et ne correspondait plus à la situation actuelle où les bureaux ferment et la preuve en est la Défense. Bref, ce projet ne correspond plus à la situation actuelle. A revoir.
Obs 3							X	X						**M. F. VAN RIEZEN de Fontenay-sous-Bois a écrit** : Je suis contre le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay, car les travaux détruiraient à jamais une partie du bois, ce qui est un non-sens écologique. Par ailleurs le modèle économique de créer une zone équivalente à la Défense→ une Défense bis n'est pas viable. Les tours de la Défense à l'ouest de Paris se vident et ne trouvent pas d'occupants.
Obs 4							X	X						**ANONYME a déposé le dossier suivant :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														La Région Ile de France réaffirme l'importance des interconnexions entre le réseau existant et les nouvelles lignes en travaux 15,16,17 et 18 qui rejoindront le réseau d'Ile-de-France Mobilités. En ce sens, le volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région prévoit le financement d'une étude globale confiée à Île-de-France Mobilités concernant 13 prolongements de lignes de métro et dans laquelle une attention particulière sera portée aux capacités de ces prolongements à proposer des correspondances avec le réseau de transports collectifs. La présidente du conseil régional d'Ile-de-France VALÉRIE PÉCRESSE Parmi ces 13 prolongements de lignes de métro existantes à l'étude, celui du prolongement de la ligne métro 1 (Val de Fontenay - Château de Vincennes) refait surface. Un montant de 9 Millions d'euros a été alloué pour une reprise d'études. Une enquête publique (EP) en mars 2022, a sanctionné le projet en le rejetant à l'unanimité : le SGPI a conclu à la non-rentabilité socio-économique, l'Autorité Environnementale a conclu que les atteintes à l'environnement étaient énormes (entre autres 6Ha du Bois de Vincennes massacrés), 9000 participants à l'EP ont rejeté à l'unanimité le projet dans son ensemble. La présidente d'IDF Mobilités revient à la charge avec ce projet alors qu'il n'y aucunes nouvelles données par rapport à Mars 2022. Les nouvelles données consistent à publier des chiffres totalement faux qui justifieraient ce projet : 100 000 voyageurs seraient attendus sur cette nouvelle ligne de métro entre Val de Fontenay et Château de Vincennes avec seulement 2 stations intermédiaires Montreuil-Pêchers et Fontenay-Rigollots. Ce chiffre de 100 000 est faux dans un rapport 30. Nous avons refait un calcul sérieux à partir des données IDF Mobilités/RATP (publiées officiellement) sur le réseau existant. Aujourd'hui, il y a 12 000 voyageurs par jour de Val de Fontenay à Vincennes-Nation-Paris sur le RER A (temps de trajet Val de Fontenay à Nation = 7 minutes). Ces 12 000 personnes ne vont pas décider d'un seul coup de quitter le RER A pour aller dans ce nouveau Métro ligne 1 et mettre plus de 25 minutes pour aller de Val de Fontenay à Nation (90% des voyageurs se rendant à Paris). Au grand maximum, 20% des 12 000

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														voyageurs existants aujourd'hui prendraient cette nouvelle ligne métro 1 : nous arrivons au chiffre de 2400 voyageurs par jour : l'équivalent de 3 à 4 rames de métro MP05 (700 places) en 24h. IDF Mobilités vient nous dire qu'avec l'arrivée de la nouvelle ligne métro 15 (2030) à Val de Fontenay, il y aurait beaucoup plus de voyageurs arrivant à Val de Fontenay, voulant prendre cette nouvelle ligne de métro 1 pour rejoindre le centre de Paris (Val de Fontenay-Vincennes-Paris) : là encore cet argument ne tient pas car la majorité des voyageurs provenant de la future ceinture nord métro ligne 15 iront vers le sud de Paris : c'est tout l'intérêt de cette nouvelle ligne 15, à savoir contourner Paris. Ces futurs usagers de la ligne 15 qui descendront à Val de Fontenay pour rejoindre Paris-Nation prendront le RER A et augmenteront très légèrement le nombre de voyageurs s'ils prennent ce prolongement ligne métro 1 : par exemple les gens qui aiment passer du temps dans le métro ! Voilà comment on a inventé de toute pièce ce projet de prolongement ligne 1 avec un mensonge et une manipulation inacceptable ! On passe de 100 000 voyageurs par jour à 3000/j. Vouloir refaire une enquête publique en 2027 sur le même projet (Mars 2022) qui déjà été rejeté n'est pas tolérable et questionnable sur le plan juridique. Madame Pécresse est prête à dépenser 3 Milliards d'Euros pour réaliser un projet inutile, sans aucun intérêt général, désastreux pour l'environnement avec 6 HA de bois massacrés. Ce projet serait le plus coûteux dans toute l'histoire du Métro et RER (2 stations pour 5km de ligne - 600 Millions d'euros au km) Nous invitons tous les usagers de l'Ile de France à s'informer, se documenter sur ce projet : cela leur montrera comment on peut gaspiller l'argent public et comment des lobbies, uniquement politiques, peuvent soutenir un projet bâti sur du sable et sur la manipulation des chiffres de voyageurs potentiels dans des rapports dépassant la raison. Pour les utilisateurs de Twitter : Il suffit de se connecter sur le compte Massacre_Bois_Vincennes_Metro_Ligne 1 ou

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														directement @BoisMetro1, vous trouverez beaucoup d'information sur ce projet désastreux. C'est très facile de créer un compte Twitter avec nom d'utilisateur/mot de passe pour se connecter. <u>Points négatifs du projet :</u> 1) Pas d'intérêt général pour ce prolongement de la ligne Métro 1 de Val de Fontenay à Château de Vincennes 2) Il existe déjà la ligne RER A entre Val de Fontenay et Vincennes 3) Les voyageurs (venant de l'Est parisien) arrivant à Val de Fontenay pour aller à Paris-Nation vont bien sûr rester dans le RER A (7 minutes de Val de Fontenay à Nation via Vincennes). Pour quel motif, ils changeraient de ligne pour aller au même endroit (Paris-Nation) avec plus de 15 minutes de trajet en plus. Aucun argument en faveur de ce doublement d'une liaison entre Val de Fontenay et Nation avec augmentation du temps de trajet. 4) Les voyageurs qui arriveront à Val de Fontenay par la nouvelle ligne de Métro 15 (2030) prendront le RER A pour aller à Paris ou se dirigeront vers le sud pour éviter le centre de Paris. Aucun argument supplémentaire en faveur de ce prolongement de la ligne métro 1. 5) Seulement 2 nouvelles stations pour ce prolongement de la Ligne Métro 1 : Fontenay- Rigollots et Montreuil-Pêchers pour 5 km de ligne 6) Fontenay-sous-Bois Rigollots possède déjà le RER A (station Fontenay-sous-Bois) et très proche du métro Château de Vincennes. Il y a également 2 lignes de bus RATP. 7) Montreuil-Pêchers va être desservi par le Tramway T1 en 2027 (2 à 3 stations très proches) 8) Coût pharaonique : 2.5 à 3 Milliards d'euros pour 2 stations de Métro 9) Nombre de voyageurs estimés par IDF Mobilités sur cette nouvelle ligne falsifié : 100 000 voyageurs/jour. Impossible : la réalité est de 3000 voyageurs par jour au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														grand maximum. 10) Déjà en Mars 2022, la méthode de calcul de l'estimation des voyageurs sur cette nouvelle ligne a été contestée par des experts indépendants (dont le SGPI) 11) Ce projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique en Mars 2022 12) L'enquête publique (EP) de Mars 2022 a rejeté à l'unanimité ce projet inutile et désastreux pour l'environnement 13) Le SGPI (Secrétariat Général pour L'investissement rattaché au Premier Ministre) conclut en Mars 2022 à la non rentabilité sur le plan socio-économique 14) En Mars 2022, l'Autorité Environnementale alerte sur les dangers du projet : risques géotechniques très importants complètement sous-évalués par l'étude présentée en Mars 2022 et destruction d'espaces verts indispensables aux franciliens. 15) Le projet présenté en Mars 2022 a pour conséquence la destruction de 6 HA du Bois de Vincennes dans un endroit très fréquenté par les communes avoisinantes (Fontenay-sous- Bois, Vincennes, Parisiens) 16) Le projet présenté en Mars 2022 a pour conséquence la destruction d'un quartier à Neuilly- Plaisance (construction nouveaux ateliers de maintenance) avec fermetures d'entreprises et suppressions d'environ 1000 postes. 17) Le projet présenté en Mars 2022 entraine le déplacement de 2 maisons de retraite 18) La destruction de 6 HA du bois de Vincennes serait fatale pour une partie du bois. Tout le système racinaire serait impacté et entraînerait des dégâts irréversibles. Les replantations proposées dans le projet Mars 2022 sont anecdotiques. Il faudra 50 ans pour retrouver des arbres dignes de ce nom. L'impact sur la faune serait également irréversible. 19) Malgré l'opposition massive au projet en Mars 2022, Valérie Pécresse veut relancer ce projet et alloue 9 Millions d'euros à la reprise d'études dans le cadre du CPER 2023-2027. Cette position est totalement irresponsable et s'inscrit depuis le début dans un déni de démocratie. Le projet a été refusé, les données socio-économiques et environnementales n'ont pas changé, donc pour quelle raison relancer le projet. La réponse est claire : nous sommes dans une affaire purement politique qui n'a rien à voir avec la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														réalité du terrain. 20) Le chiffre de 9 Millions d'euros pour la reprise des études du prolongement de ligne Métro 1 est très intéressant par ailleurs : pour un projet d'une telle envergure cette somme est faible. Cela signifie tout simplement qu'IDF Mobilités va nous représenter le même projet qu'en Mars 2022 avec des aménagements cosmétiques. Nous aurons toujours les 6 HA du Bois de Vincennes massacrés, le quartier de Neuilly Plaisance rasé et des zones du bois bétonnées et polluées. 21) Madame Pécresse est obsédée par le maillage entre toutes les lignes existantes et à venir. Malheureusement ce n'est pas toujours opportun. Ce projet de prolongement de la ligne de Métro 1 est une aberration qui ne semble pas gêner Madame Pécresse. Il est vrai qu'elle est bien entourée par un lobby très politique du Val de marne avec des acteurs influents et néfastes, dont certains font partie du CA d'IDF Mobilités. 22) Madame Pécresse, on ne peut soutenir un projet qui se base sur des chiffres faux. Si par malheur il y a une nouvelle EP en 2027, vous aurez beaucoup de mal à nous démontrer comment vous arrivez ce chiffre de 100 000 voyageurs par jour. Dans la zone concernée, le nombre de voyageurs a baissé depuis le Covid et les changements sociétaux associés (télétravail et autres) : par contre vous publiez aujourd'hui dans vos documents à l'ensemble des franciliens des chiffres que vous n'aviez même pas osé publier lors de l'EP 2022. Rien ne vous arrête ! 23) Madame Pécresse pense qu'elle est à la tête d'une entreprise (d'Etat) avec des fonds infinis. On rappellera quand même à Madame Pécresse que son entreprise va afficher une dette de plus 30 Milliards d'euros en 2030. Et cela ne vas pas s'arrêter ! 30 Milliards d'argent public ! Quelle entreprise privée pourrait fonctionner avec un tel mépris de la bonne gestion financière. Une telle entreprise privée serait en faillite depuis la nuit des temps. Même certains de ses conseillers au CA d'IDF Mobilités recommande de prioriser les projets et de stopper les projets inutiles. 24) Nous espérons que Madame Pécresse se retrouve à la tête d'une entreprise privée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														pour son prochain poste et nous verrons combien de temps elle y reste. 25) Madame Pécresse, il est évident que nous ne sommes pas dupes et nous vous attendons de pied ferme en 2027 avec votre nouveau projet si vous persistez dans votre obstination. Parmi les 13 lignes de Métro existantes qui vont faire l'objet d'études sérieuses (et non une nouvelle étude bidon pour la ligne Métro 1), il y a vraiment des opportunités et une justification par rapport à l'intérêt général. 26) Un point important : le rôle joué par les élus fontenaysiens dont le maire de Fontenay-sous- Bois. Une poignée de fontenaysiens (une centaine de personnes actives), au travers de l'association Fontenay-Rigollots, revendiquent le prolongement de la ligne métro 1 avec la station Fontenay-Rigollots. Ces Fontenaysiens sont déjà à moins de 10 minutes du RER A, ils sont à une dizaine de minutes de la station métro Château de Vincennes, ils ont 2 lignes de bus RATP : ils demandent encore une station de métro au pied de leur habitation : c'est scandaleux, une poignée de nantis ! Combien de franciliens aimeraient se trouver dans cette situation de privilégiés ! Avec ce projet, le prix du m² habitation du quartier Fontenay-Rigollots augmenterait très significativement pour se rapprocher de celui de Vincennes. Le maire de Fontenay-sous-Bois a joué un rôle majeur dans la promotion de ce projet. Il se trouve qu'il est également Président d'une société immobilière (MAB Spl) consacrée entièrement à la promotion et création de nouveaux espaces immobiliers. Cette situation n'est pas acceptable car nous sommes vraiment dans le conflit d'intérêt ! Le Vice-président de l'association Fontenay-Rigollots pour le prolongement de la ligne 1 est un membre du CA d'IDF Mobilités et proche de Madame Pécresse. Le député G. Gouffier-Valente, très proche du Maire de Fontenay-sous-Bois a joué un rôle important dans ce projet (intervention à l'Assemblée Nationale auprès du ministre des Transports). Le sénateur L. Lafon ancien maire de Vincennes, vice-président de la MGP, conseiller régional Ile de France a joué également un rôle important sur ce projet dans les années 2015-2017. Nous avons affaire à de l'entre-soi, de l'entregent qui est devenu un véritable

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														lobby politique influent dans le Val de Marne avec bien sûr l'appui de Madame Pécresse. <u>Retour sur le projet présenté en Mars 2022 pour l'Enquête Publique</u> 27) Les études présentées en Mars 2022 par IDF Mobilités ont été faites à la dernière minute un mois avant l'Enquête Publique sans aucune concertation préalable. 28) Nous avons découvert le tracé de ce prolongement qui nous a été asséné en nous expliquant très brutalement et sans discernement que c'était la seule possibilité de réalisation, à savoir raser purement et simplement 6 HA du bois de Vincennes sans parler de tous les effets collatéraux sur le bois (impact sur la faune très fragile, destruction d'arbres centenaires, chantiers bétonnés à ciel ouvert pendant des années) 29) Il y avait bien sûr d'autres solutions beaucoup moins destructrices mais qui ont été balayées d'un revers de main par IDF Mobilités 30) S'appuyer sur la liaison souterraine existante entre Château de Vincennes et les ateliers de maintenance de Fontenay-sous-Bois Rigollots, en doublant la ligne existante 31) Pour sortir le tunnelier qui viendrait de Val de Fontenay, Il existe une large bande de terrain boisée longeant le fort de Vincennes et dans la prolongation du terminus des bus RATP Château de Vincennes. Cet emplacement aurait pu être utilisé pour créer une station en profondeur (20 mètres) et créer un passage avec la station existante Château de Vincennes. 32) La sortie du tunnelier aurait pu s'effectuer sur l'avenue de Nogent (fermeture temporaire) ou sur l'avenue du Tremblay (très peu fréquentée car un peu doublon avec l'avenue de Nogent. Cette solution aurait évité la destruction du bois de Vincennes et éloigné le chantier titanesque des habitations 33) La vérité est qu'IDF Mobilités veut réaliser ce projet avec son tracé initial (Mars 2022) : ouvrir des tranchées béantes (20 à 30 mètres de profondeur sur plus d'un km) avec destruction du Bois de Vincennes et transformation très importante d'une zone de nature protégée. 34) La reprise des études (9 Millions d'euros) n'est qu'une mascarade étant donné le faible montant alloué : IDF Mobilités va nous représenter le projet 2022.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														

DANS VOTRE DÉPARTEMENT

94 Val-de-Marne

L'action de la Région dans le Val-de-Marne

De l'emploi aux lycées, en passant par les transports, la Région se mobilise pour améliorer votre quotidien près de chez vous. Voici quelques exemples...

TRANSPORTS

- **Nouvelles rames** sur les A, D et E
- **Prolongement** du E à La Défense
- **Tramway** T9 de la Porte de Choisy à Orly
- Suppression du plus gros bouchon d'Île-de-France au Pont de Nogent
- Enrobés phoniques (A4 et A6)

À venir :

- « Câble C1 » entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges, 1er téléphérique d'Île-de-France
- Tzen 5 entre Paris et Choisy-le-Roi
- Lignes M15 et 16 du Grand Paris Express
- Bus en site propre Altival (Noisy-le-Grand > Chennevières)
- Gare de Villiers-Champigny-Bry
- **Prolongement** de la ligne M1 jusqu'à Val de Fontenay (et arrivée du T1)

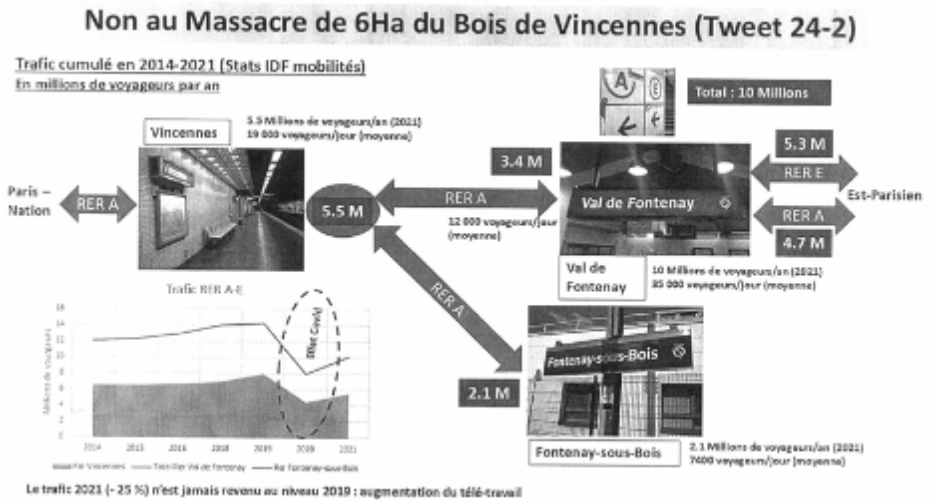
FOCUS

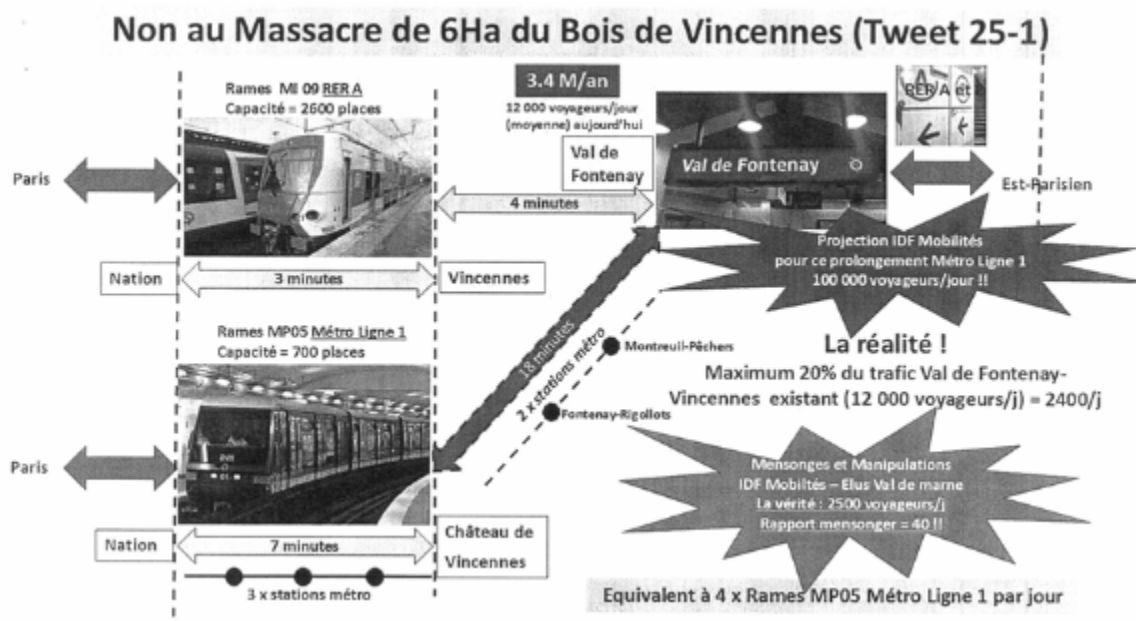
Ligne M15 prolongée

Elle relie désormais Saint-Denis Pleyel à Aéroport d'Orly (25 min pour aller de Châtelet à l'aéroport d'Orly, contre 45 min auparavant).

SÉCURITÉ

- La Région a so… **la vidéoprotec… municipale de…** dont : L'Haÿ-le… Mandé, Charen… Roi, Maisons-… sur-Marne, Lim…
- Rénovation de…

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														
Obs 5				X					X					**Mme MARTINEAU a écrit :** A propos de la fermeture envisagée de l'accès au pont de Nogent par la bretelle venant de la rue Hoche cela créerait énormément de bouchons et de pollution soit vers le carrefour de l'Hippopotamus et çà encombrerait la rue Jacques Kable et la rue du port pour remonter par ailleurs, il semblerait que le feu d'accès à la A86/A4 génère le bouchon de l'accès à l'autoroute. De plus, il n'y aurait plus de sortie Sorte de l'A86 (en venant du nord) et cela enclaverait Nogent et plus particulièrement le quartier du Port (habitation et économique-hôtels, commerces) Sur le prolongement du métro 1 vers Val de Fontenay. Quid de la nécessité ? Si on voyage par la M1, il suffit de changer à Nation et prendre la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														ligne du RER A et cette ligne A à Vincennes bénéficie des 2 tronçons (XXX)X
MAIRIE D'ARGENTEUIL														
Obs 1				X	X							X		**Mme LAGAIN FNE Val d'Oise a écrit :** Ligne J Francilien + Bus Banlieue Les trains « Bombardier » de la ligne J sont très agréables et semblent être bien respectés par les usagers (sièges, éclairage, etc.) C'est un gros progrès. Quelques remarques cependant : Trop d'utilisateurs de trottinettes ne plient pas leur véhicule encombrant et stationnent, devant les portes d'accès au wagon avec souvent des vélos encombrants aussi qui ne sont pas accrochés. Pour les PMR cela constitue un danger réel et de devoir enjamber ces véhicules deux roues. Pourquoi n'y a-t-il pas un wagon réservé dans le train au transport de ces utilisateurs, avec moins de sièges mais plus d'espaces dédiés ? Nombreuses sont les personnes accompagnées de poussettes d'enfants qui également profitent de ces espaces près des portes ce qui complique l'accessibilité au train surtout quand ils sont nombreux… En gare de Colombes, le quai est courbe ce qui produit un large espace entre le marchepied du wagon et e quai. C'est difficile et dangereux pour les enfants, les personnes âgées et les PMR. Peut-on y remédier ? Réseau de bus (Argenteuil) Centré essentiellement sur la gare, peu de liaisons de quartier à quartier (ville de 9km de long et de 5 km de large) Argenteuil qui est la plus grande ville du Val d'Oise (110.000 h 5ème ville d'Ile de France, Paris compris) n'est pas reliée à la préfecture du département à 15km environ par l'A15 Cergy Pontoise, par aucune ligne SNCF passant par la gare d'Argenteuil, mais par une ligne qui emprunte les Yvelines ! Seule une ligne de bus (Lacroix) le N°95-19 assure la liaison entre Argenteuil et la préfecture, mais le trajet dure 1h15, ce qui, est très long, en particulier pour les usagers qui travaillent à Cergy et habitent Argenteuil. Peut-être il faudrait prévoir, avec une fréquence à déterminer, quelques bus directs

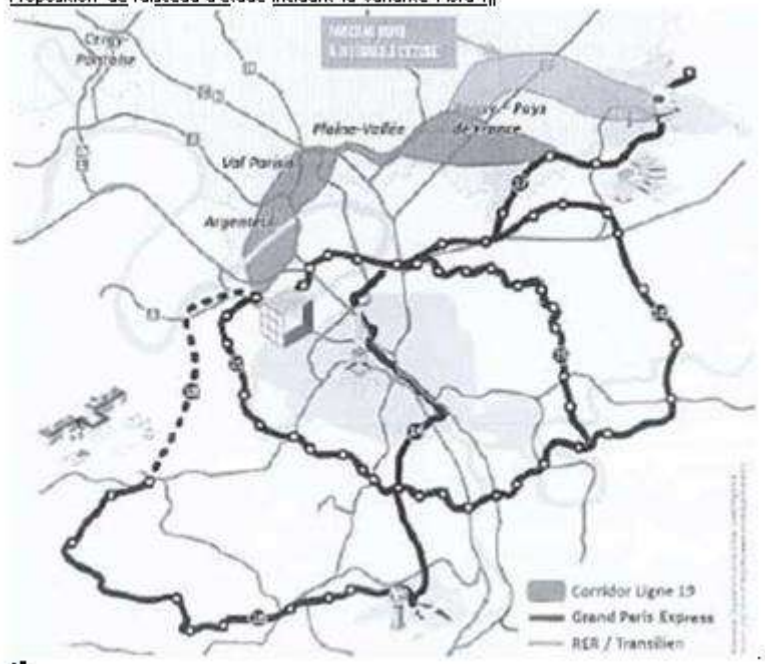
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Argenteuil Cergy ? Par contre félicitations pour la création du Pass annuel NAVIGO SENIORS qui permet d'avoir accès aux autobus (Paris et Sud de France). C'est un gros progrès qui était attendu depuis longtemps. Merci <u>PROJETS NON REALISES MAIS PROMIS DEPUIS DE NOMBREUSES ANNEES.</u> Argenteuil est totalement privé d'une desserte du Métro et du Train ! Le T2 s'arrête à Bezons, sa prolongation ne semble pas d'actualité ! De même la ligne de Métro N°13, branche Asnières Gennevilliers s'arrête aux Agnettes à Asnières sur la rive gauche de la Seine, face à Argenteuil, quartier d'Orgemont. Il serait nécessaire pour desservir ce quartier Est d'Argenteuil de prolonger la ligne 13 par un pont pour traverser la Seine (comme cela a été le cas entre Clichy et Gennevilliers) La ligne SNCF (actuellement réservée au FRET) de la Grande Ceinture, ou Tangentielle Nord ou T11 reste l'arlésienne des transports dans le Val d'Oise ! Tout existe, les voies ferrées, les gares, et serait un moyen d'unir par les transports en commun : les Yvelines (Sartrouville) à la Seine Saint Denis 'Epinay sur Seine) en desservant Argenteuil (Val d'Oise). La mise en relation de ces trois départements de la Grande Couronne serait un progrès important apprécié par la population. Des interconnexions ave le Métro et les Trains seraient facilités également. Il est à remarquer que le Val d'Oise est le seul département d'Ile de France à avoir été « oublié » par le projet du Grand Paris Express ! Pourquoi ? Une seule station prévue à Gonesse est maintenue, malgré l'abandon de l'aménagement du Triangle de Gonesse ? (Ligne 17) <u>En conclusion</u> : Pourquoi le Val d'Oise a-t-il été mis de côté dans ce projet du Grand Paris Express ? Le projet actuellement à l'étude dans le Val d'Oise est celui d'une ligne de Métro Nanterre-Argenteuil ira-t-il à son terme ?
MAIRIE DE CERGY														
Aucune observation														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
MAIRIE DE GOUSSAINVILLE														
Obs 1			X	X										**Mme FLAUX de Bellefontaine a écrit :** Transport rural Bus Keolis 1312 Chaumontel Goussainville Goussainville Chaumontel. Nous avions depuis des années un minibus (ligne 12) qui desservait les communes de Luzarches à Goussainville, Bellefontaine, Lassy, Plessis Luzarches, Chatenay en France, Puiseux en France. Cette ligne s'est arrêté un lundi d'avril 2023. Tout le monde attendait aux arrêts de bus et lors de mon appel téléphonique nous avenue appris que la ligne était supprimée. Cette dernière n'a été remise en service que 6 mois après l'intervention des maires concernés - Avant la remise en service de cette ligne II n'y a eu ni de réunions publiques, ni d'étude de marché afin d'adapter les horaires correspondant aux arrivées des trains - Nous pouvons donc prendre le bus du matin mais le soir soit nous attendons 1h l'arrivée du dernier bus, soit, nous allons à la gare de Fosses prendre le R2 qui nous dépose à la mairie annexe de Fosses puis il nous faut marcher 1;500 km pour aller à Bellefontaine En Hiver, cela est impossible car l'obscurité est totale sur 800 métros. Questions * Pourque n'y a-t-il plus de Bus entre Luzarches et Fosses * Pourquoi le BUS R2 ne pourrait-il pas aller jusqu'à Bellefontaine * Comment peut-on éviter de prendre l'automobile ? sans transport ? De Fosses nous pouvons ailes en train (RERD) à Louvres Questions * Pourquoi y a-t-il un bas de Fosses à Louvres également ? En banlieue, nous nous sentons abandonnés et maltraités - Les usagers ne sont pas entendus. Nous sommes épuisés. Et je pense que d'autres personnes ont écrit par rapport aux disfonctionnements du RED- Je n'en parlerai donc pas.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
Obs 2				X								X		**<u>Mme CAVECCHI, Présidente du Conseil Départemental du Val d'Oise a écrit :</u>** Madame la Présidente, Grâce à votre action, le concept de création d'une ligne 19 du Grand Paris Express a vu le jour et commence à être pris en considération par les autorités régionales. Ce projet doit pouvoir constituer une véritable épine dorsale pour le Val-d'Oise et permettre de corriger la situation injuste qui résulte du Grand Paris Express. En effet notre département, avec une seule gare, est le grand oublié de ce projet majeur pour l'Ile de France. Nous, élus. Maires, Parlementaires et acteurs économiques, tenons à affirmer notre engagement à soutenir et à défendre le projet de ligne 19 qui est essentiel pour l'avenir du Val d'Oise et de ses habitants. Nous considérons que, en tant que Présidente du Département, vous êtes naturellement la personnalité qui doit fédérer les forces vives autour du projet et porter la parole des Val d'Oisiens auprès des autorités régionales et de l'Etat. Nous vous remercions pour la concertation que vous avez initiée avec les élus locaux autour de ce projet et nous attirons aujourd'hui votre attention sur le tracé prévu pour ce projet dans l'Est du Département. Dans le cadre des études qui doivent s'engager très prochainement, il est essentiel que soient envisagées les options qui permettront de desservir au mieux nos territoires. Nous demandons donc que soit intégrée au faisceau qui sera étudié une variante Nord qui, en complément du faisceau initialement présenté, pourrait desservir au plus près les habitants de la zone dense de l'est du Val d'Oise, notamment Villiers-le-Bel, Goussainville et l'ouest de la plateforme aéroportuaire avant d'aboutir au Terminal 2 de CDG. Au regard de ses bénéfices potentiels, il nous semble opportun que cette variante soit étudiée : Elle permettrait de désenclaver des communes peuplées, aujourd'hui mal desservies par les transports en commun, et qui connaissent d'importantes difficultés urbaines et sociales, et de constituer un catalyseur des projets urbains engagés par les collectivités et acteurs économiques pour transformer durablement ces territoires (renouvellement urbain des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														quartiers de Derrière les Murs et du Puits la Marlière à Villiers-le-Bel, Quartier Gare à Goussainville, extension de FedEx...} Pour les très nombreux Val d'Oisiens travaillant à CDG, ce tracé constituerait une véritable alternative à la voiture en offrant une liaison rapide et sans rupture de charge pour accéder à la plateforme aéroportuaire : depuis le centre-ville de Villiers-le-Bel par exemple, le temps de trajet jusqu'à Roissy en transports en commun serait divisé par 10. En desservant des pôles d'emplois importants (Agoralim, FedEx, Air France Industries, Pôle hôtelier de Roissy, etc..), elle constituerait un moteur important du développement économique de notre territoire. Cela facilitera l'accès à l'emploi pour les habitants de l'est du département où les taux de chômage sont importants. Elle s'inscrit en parfaite complémentarité avec les projets de BHNS dont la desserte est plus fine et qui assureront ainsi le rabattement optimal des habitants vers le métro. Le tracé de cotte variante permettrait de maximiser l'impact sur le Val d'Oise car il est optimal pour organiser les rabattements depuis de nombreuses communes situées plus au Nord comme par exemple : Ezanville, Ecouen, Fontenay-en-Parisis, Louvres, Puiseux, Le Thillay, Mareil-en- France, etc. A l'instar de la gare du Mesnil-Amelot dans le 77, les futures gares de l'est du Val- d'Oise pourront desservir un bassin de population plus large que les communes d'implantation du tracé. En prévoyant un accès à Roissy CDG sans tronc commun partagé avec la ligne 17, ce tracé permettrait d'éviter des difficultés d'exploitation et de s'affranchir d'un risque de rupture de charge. Il sécurise donc pour le Val-d'Oise les conditions d'un accès direct à CDG et d'une véritable dorsale est-ouest reliant les deux pôles économiques régionaux de Roissy et La Défense. Il ne s'agit pas pour nous de prendre parti pour telle ou telle option. Un tel choix nécessite des études techniques et économiques approfondies. Néanmoins, il nous semble primordial que cette variante Nord soit inscrite dans ces études. Cela permettra pour le Val-d'Oise de garder ouvertes différentes options afin de pouvoir, le moment venu, choisir

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														celle qui aura un impact maximal sur notre territoire et sur la vie de nos concitoyens, notamment dans l'est du département. Proposition de tracé potentiel pour la variante Nord : 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														Proposition de faisceau d'étude incluant la variante Nord :¶  Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à cette contribution et nous vous assurons de notre implication active et vigilante dans la mise en œuvre de ce projet vital pour le Val d'Oise **NB** : Lettre signée par un sénateur et les maires des communes concernées.
Obs 3								X						**Lettre de M. LAYANI PDG de RUNGIS** : adressée à madame la Présidente du Département du Val d'Oise Madame Marie-Christine CAVECCHI Madame la Présidente, La dynamique d'aménagement et de développement du Grand Paris repose sur des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Compléments apportés sur autres problématiques ou précisions importantes intéressant l'enquête développées dans l'observation.
														infrastructures de transport structurant durablement notre territoire. À ce titre, la SEMMARIS apporte son plein soutien au projet de la ligne 19 du Grand Paris Express, qui viendrait compléter de manière stratégique le schéma de référence approuvé entre l'État et la Région en 2012. Ce projet représenterait un véritable atout pour le Val-d'Oise, en renforçant son accessibilité et son attractivité économique. Il constituerait une opportunité majeure pour accompagner le développement de pôles essentiels à l'aménagement du territoire, notamment en lien avec l'agroalimentaire et la logistique. Dans cette perspective, et au regard de l'importance du projet **Agoralim**, plateforme d'excellence dédiée à l'alimentation francilienne et dont le premier site sera situé à Goussainville, je souhaite que le programme des études puisse intégrer l'opportunité d'une desserte de ce site par la future ligne 19. Récemment qualifié de projet d'intérêt général au titre du Code de l'urbanisme, Agoralim jouera un rôle clé dans la consolidation de la chaîne d'approvisionnement alimentaire du Grand Paris, et sa connexion au réseau de transport structurant renforcerait son efficacité et sa pertinence. <u>Note du commissaire enquêteur :</u> *Agoralim a pour ambition d'installer dans le nord de l'Île-de-France un dispositif durable de valorisation des produits alimentaires frais à tous les échelons : production, transformation et distribution. Ce projet offrira de fortes perspectives de développement, économique comme social, au niveau local. Il est ainsi envisagé un projet multisite comprenant un site agricole ainsi qu'une ou plusieurs plateformes de transformation-distribution.*
MAIRIE DE SARCELLES														
Aucune observation														
57														

Grille de dépouillement des courriels recueillis, selon les thèmes retenus, lors de l'enquête publique portant sur le plan des mobilités en Ile de France 2030 (PDMIF)

NB : Les thèmes retenus figurent en ordonnée et les courriels figurent en abscisse. Une croix est portée au regard de chaque courriel lorsque le thème retenu y est évoqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1								X	X	X		X		**Un anonyme d'Achères** :: se réfère à une pétition « Non à l'A104 bis, Oui à la préservation de notre environnement » qui a rassemblé 15 921 signatures au 28 février 2025 qui rejette le projet du département des Yvelines de liaison RD30/RD190 est un projet de 2x2 voies, du même gabarit que la RN184 venant de l'A15 et du pont de Triel. C'est le chaînon manquant pour rejoindre l'A13 à l'A15. Il est demandé son abandon, car sa réalisation menace la santé de 9.000 élèves sur le long du parcours, détruit les berges de seine et artificialisé 30ha d'espaces naturels, participe au dérèglement climatique et porte atteinte à la biodiversité. Dans les Yvelines : Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Maurecourt, Villennes, Verneuil, Vernouillet, Médan, Orgeval, Meulan, Triel-sur-Seine et les Mureaux.Le long de la RN184 (Yvelines et Val d'Oise) : Cergy, Pontoise, St-Ouen-l'Aumône, Conflans-Sainte-Honorine, Herblay, Eragny, Pierrelaye, Neuville-sur-Oise, Jouy-le-Moutier et Vauréal. La personne évoque : . La portée financière du projet incompatible avec les budgets qui visent à réduire l'éducation et les services publics ; . L'impact environnemental alarmant dû à l'augmentation du trafic à 40 000 véhicules par jour, plus de pollution, plus de gaz à effet de serre et une atteinte à la biodiversité. A cet effet, de nombreuses villes craignent l'impact de ce trafic supplémentaire, c'est le cas, notamment de l'agglomération de Cergy-Pontoise qui voie déjà la N104 saturée. Des Politiques locaux se sont associés à l'arrêt du projet et ont participé à des réunions publiques. Un texte a été signé par les élus et transmis au Préfet. Persister dans ce projet est une erreur majeure pour les populations actuelles et un crime pour les générations futures.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Ce projet date de plusieurs décennies mais provoque toujours autant de débat. Le futur pont d'Achères doit voir ses travaux débuter en 2024 mais élus locaux et riverains sont toujours autant vent debout face à ce futur chantier censé désenclaver la boucle de Chanteloup-les-Vignes. A l'unanimité, ils jugent que le projet du Pont d'Achères est « de nature à accroître significativement le trafic de transit sur le territoire cergypontain, et particulièrement sur la Rn184 dans la traversée d'Eragny et de Saint-Ouen-l'Aumône, alors même que cette voie supporte déjà quotidiennement près de 80 000 véhicules par jour et que les études de trafic qui ont conduit à déclarer ce projet d'utilité publique le 8 février 2013 ont été menées en 2006, il y a 18 ans, et n'ont pas apprécié l'impact de cette liaison sur le territoire cergypontain. » Traduction : il est urgent de tout revoir ! Cette pétition n'est pas jointe à l'observation.
Obs 2				X			X							**Un anonyme de Longjumeau** : Le Grand Paris a une importante mission consistant à relier des villes qui jusqu'alors était inaccessible de par la configuration en étoile des transports régionaux. Néanmoins, comment imaginer que ces nouvelles lignes bénéficieront aux territoires desservis si l'ensemble des stations nouvelles ne demeurent accessibles qu'à pied ou en vélo. Il est donc essentiel de lancer un grand plan de parking relais pour que les habitants de banlieue, qui ne pourraient accéder aux nouvelles stations via des mobilités douces, puissent délaisser l'usage de la voiture en limitant celui-ci à la seule accessibilité du parking relais.
Obs 3	X													**Mme LABROSSE de Saint-Germain-en-Laye** : Inclure l'entretien des voies cyclables dans le plan d'action Contribution. J'ai observé la création de nouvelles pistes cyclables avec enthousiasme et suis également ravie de l'action 4.1 pour développer les infrastructures cyclables. Par contre, je constate une absence importante qui est l'entretien de ces voies cyclables. Le plan focalise uniquement sur la création de nouvelles voies, et ne semble pas inclure des actions et du budget pour l'entretien. Cela est nécessaires au fil des saisons, ainsi qu'au cours des années, et doit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														être inclus systématiquement dans les cahiers des charges de l'entretien des voiries, ce qui ne me semble pas le cas aujourd'hui. En effet, j'observe que les pistes cyclables sont très dangereuses en automne avec la chute des feuilles et un temps humide. Tout comme les trottoirs et les égouts, les pistes cyclables doivent être nettoyées. De la même façon il devrait être prévu un déneigement ou salage systématique. Et pour conclure un entretien annuel est nécessaire, par exemple pour réparer des trous, ainsi que les racines qui percent le revêtement.
Obs 4		X		X	X		X					X		**Un anonyme de Taverny** : Le plan de mobilités 2030 doit donner la priorité à l'amélioration de la desserte du Val d'Oise et en particulier du secteur de Taverny, desservi par l'axe Ermont-Valmondois de la ligne H qui est délaissé par IDFM et la SNCF. Parmi les mesures à prendre (Cf. le fichier joint pour la liste complète des mesures que je demande) : - Prolongement jusqu'à Valmondois des omnibus St Leu FOGI/AFOI et doublement de la fréquence des trains en heure creuse (1 train tous les quart d'heure au lieu d'un train toutes les demi-heure) - Prolongement jusqu'à Valmondois de la ligne Noctilien N148 qui est limitée pour l'instant à un trajet direct entre Ermont-Eaubonne et Taverny, et augmentation de la fréquence de passage (1 bus tous les demi-heure) - Mise en accessibilité PMR de toutes les gares de la ligne, en commençant par Taverny et Vaucelles et équipement systématique en parkings vélos sécurisés Véligo - Sécurisation de tous les passages à niveau de la ligne, et suppression du PN de la gare de Vaucelles, qui est très dangereux en raison de sa proximité avec la gare - Amélioration de la desserte bus : bus cadencés avec un temps d'attente maximum de 10 à 15 minutes, amplitude horaire élargie à 6h - minuit et circulation 7 jours sur 7 (Actuellement, les bus ne circulent pas les dimanches et jours fériés) - Priorité à l'axe Ermont-Valmondois en cas de situation perturbée sur la ligne H - Concrétisation de la mise en place d'une correspondance entre la ligne H et le Grand Paris Express en gare de Stade de France St Denis - Achèvement de la seconde phase du projet du nœud ferroviaire d'Ermont-Eaubonne, consistant en la création d'un croisement dénivelé entre Ermont-Eaubonne et Champ de Courses d'Enghien pour supprimer le cisaillement entre la branche Valmondois et la branche Pontoise ; projet qui était prévu mais a été reporté

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sine die. Je demande aussi que les usagers tabernaciens soient représentés au conseil d'administration d'Île de France Mobilités afin de pouvoir peser sur les décisions prises par l'autorité organisatrice. La personne a joint un dossier très complet sur les mesures proposées avec, notamment, des plans et schémas très précis
Obs 5							X				X	X		**M. GALLET– Syndicat départemental des énergies de la Seine-et-Marne** Cet avis du comité syndical est un avis favorable avec réserves. Le SDESM a été consulté dans le cadre des PPA et apporte dans cette observation des remarques et formulent différentes demandes : . De prévoir des points de ravitaillement multi-énergies ; . D'examiner le stationnement au regard d'une importance privilégiée aux voitures électriques aux dépens d'autres véhicules ; . De rappeler l'existence de chartes de bonne conduite initiées par le SDESM ; . D'être vigilant sur le choix des charges et, à cet effet, d'échanger avec les principaux aménageurs publics et pas seulement avec Enedis ; . De mettre en cogérance globale les documents de planification ; . La prise en charge par la Région de la mutualisation des données des différents opérateurs de mobilités ; Par ailleurs, le SDESM s'interroge sur la rédaction des actions 11-2 et 11-3 et demande que soient apportées des corrections.
Obs 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			**M. DA SILVA, maire de Villebon-sur-Yvette** a joint la délibération du conseil municipal du 2/12/2024 de la commune qui a donné un avis favorable sur projet de Plan des mobilités IDF. La commune a, toutefois, fait diverses réserves et propositions concernant le fonctionnement du RER B et son impact sur la commune. Est également joint l'avis de la Communauté d'agglomération de Paris-Saclay qui, dans un document de 31 pages, a émis un certain nombre de remarques structurées selon les fiches-actions du Plan des mobilités. A cet effet, chaque point a été examiné et un nombre important de remarques a été fait

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sur l'ensemble des fiches-actions en relation avec les particularités propres de l'agglomération et du site de Paris-Saclay.
Obs 7										**X**		**X**		**M. BRICAUD de Vélizy-Villacoublay** : passer au plus vite aux péages en flux libres en IDF pour fluidifier la circulation, redonner des espaces à la nature, améliorer la qualité de l'air. Voir les bénéfices de ce système sur l'A13 et l'A14.
Obs 8				**X**	**X**							**X**		**Une anonyme de Rosny-sur-Seine** : La commune de Rosny sur Seine se trouve piégée dans une guerre entre la Région IDF et la Région Normandie ! Nous avons subi ces dernières années des diminutions de trains ce qui est du non-sens !! Nous constatons également une augmentation du trafic sur l'A13, un exemple pour aller de Rosny-sur-Seine à Poissy : il vous faut prendre 3 trains ! Aux heures de pointe ! Un premier train pour faire Rosny-sur-Seine/Mantes-la- Jolie ; ensuite un 2eme train de Mantes-la-Jolie a Vernouillet ; ensuite un 3eme pour aller à Poissy. Encore mieux l'application vous propose d'aller jusqu'a St-Lazare et de faire demi-tour pour aller à Poissy !! Le ridicule ne tue pas ! Par contre aux heures creuses le trajet est plus simple Rosny/Mantes-la-Jolie ; ensuite Mantes la jolie/Poissy. Pourquoi ne pas proposer ce trajet aux heures de pointe ? Conclusion : beaucoup de personnes prennent leur voiture pour aller travailler à Poissy. Je ne le veux pas. Comme réponse le RER E, celui est reculé d'année en année et sa fiabilité est plus que médiocre sur le réseau actuel, l'arrivée du RER va d'ailleurs mettre en péril l'arrêt de Rosny sur Seine ce qui va engendrer plus de véhicules sur la route (la ville de Rosny -sur-Seine se développe beaucoup ces derniers temps).
Obs 9				**X**	**X**							**X**		**Mme ADOUDDA DEBBA**, Directrice du développement urbain de Gennevilliers : Veuillez trouver ci-joint la délibération du Conseil municipal de la Gennevilliers en date du 18 décembre 2024 émettant un avis sur le projet plan des mobilités en Ile-de-France, à verser au dossier d'enquête publique en cours.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Article 1 : Émet un avis favorable sur le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France (PMIDF) Article 2 : Formule les remarques et réaffirme les priorités suivantes : • Respecter le calendrier de livraison de la ligne 15 décisif pour l'atteinte des objectifs • Prendre en compte les demandes de la Ville plusieurs fois formulées d'un prolongement de la ligne 13 et d'un nouvel arrêt RER C sur le secteur des Louvresses • Maintenir un service public des transports fragilisé par le démantèlement du réseau de bus lié à la privatisation • Assurer le développement de l'offre de bus dans les zones tendues sans faire peser la création de centres opérationnels essentiellement sur la responsabilité des communes s'agissant du foncier à libérer • Réduire la vitesse sur les autoroutes A86 et A15 à 70 km/h pour améliorer la sécurité, réduire le bruit et la pollution (mettre en place d'une gouvernance élargie, regroupant les territoires concernés par le passage des autoroutes, afin de décider collectivement des futures évolutions) • S'assurer de la pertinence des objectifs quantitatifs de création de stationnement vélo d'ici 2030 qui paraissent difficilement atteignables • Rechercher des recettes complémentaires afin de dégager des financements pour Ile-de-France Mobilité comme la baisse de TVA de 10% à 5,5%, l'augmentation des taxes sur les bureaux dans le centre et l'ouest parisien, l'augmentation de la taxe de séjour hôtels 3 étoiles, la réévaluation de la taxe sur les surfaces de parking, l'augmentation des redevances pour l'aviation d'affaire • Maintenir les engagements financiers pour le plan « vélo et marche »
Obs 10	X													**Un anonyme de Montreuil** : Je souhaite apporter ma contribution à l'enquête publique concernant le Plan des Mobilités Île-de-France 2030, en mettant en avant un point essentiel à mes yeux : la sécurisation des pistes cyclables. L'objectif affiché de tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 est une ambition louable et nécessaire. Cependant, pour qu'un réel report modal vers le vélo ait lieu, il est crucial de garantir la sécurité des cyclistes, condition indispensable pour encourager son usage massif. Actuellement, beaucoup de pistes cyclables sont peu sécurisées, discontinues ou mal aménagées, ce qui limite leur attractivité et leur efficacité. Propositions pour des pistes cyclables réellement sécurisées . Généraliser les pistes cyclables séparées : De nombreuses infrastructures actuelles ne sont que de simples bandes peintes sur la chaussée, exposant les cyclistes aux voitures. Des pistes protégées physiquement (bordures, terre-pleins, séparateurs en béton ou

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														végétalisés) doivent être généralisées pour offrir un environnement sûr. . Améliorer la sécurité aux intersections et carrefours : Les zones de croisement avec les voitures sont les plus accidentogènes. Il est essentiel d'aménager des feux dédiés aux vélos, des passages clairement signalés et des marquages au sol très visibles. . Mettre fin au stationnement sauvage sur les pistes cyclables : Il est trop fréquent de voir des véhicules stationner illégalement sur des pistes cyclables, obligeant les cyclistes à se déporter sur la chaussée avec les voitures. Pour empêcher cela, il est impératif d'installer des bornes, des séparateurs physiques et un contrôle renforcé. . Renforcer l'éclairage et la signalisation : Beaucoup de pistes sont mal éclairées la nuit, ce qui réduit la sécurité. Un éclairage suffisant et des marquages réfléchissants au sol doivent être généralisés, notamment en grande couronne. . Créer un réseau cohérent et continu : Trop de pistes cyclables s'arrêtent brutalement, contraignant les cyclistes à circuler sur la route avec les voitures. Un véritable Maillage cyclable sans rupture doit être mis en place, notamment entre Paris et la banlieue. Conclusion L'Île-de France a une opportunité unique de développer une mobilité plus durable. Cependant, sans pistes réellement sécurisées, beaucoup de Franciliens continueront à hésiter à utiliser le vélo. L'intégration explicite du concept de "pistes cyclables sécurisées" dans le Plan Mobilités 2030 est donc essentielle pour atteindre les objectifs fixés. Je vous remercie pour votre attention et pour votre engagement en faveur d'une mobilité plus sûre et plus durable.
Obs 11			**X**	**X**										**M. PINSARD de Goupillières** : Aujourd'hui, en grande couronne francilienne et notamment dans les villages des Yvelines, il est compliqué voire impossible de se déplacer. Nous sommes fortement incités à nous déplacer en transports en commun, mais comment le faire sans ces dessertes ? Aux dernières nouvelles de nombreuses lignes de bus devraient voir le jour. Il serait intéressant que ces lignes de bus/car puissent desservir des villages pour pouvoir rallier une gare et à terme les hubs franciliens aujourd'hui quasiment impossible à rejoindre. D'autre part, le service de Transport à la Demande (TaD), très utile n'est pas très efficient. En effet, dans la zone Houdan Montfort, par exemple, le service ne fonctionne que de 9h à 16h. Or, même

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														hors de ces plages horaires il n'y a pas moyen de se déplacer. Élargir leurs plages horaires pourrait être intéressant pour pallier le manque de transports. De surcroît, l'axe Dreux-Montparnasse de la ligne N est très rapidement saturé le matin et le soir. Le confort de voyage n'est pas du tout optimal et très peu agréable. Augmenter les fréquences des trains sur cet axe, toutes les 20 mn en heure de pointe serait intéressant et permettrait de diluer les flux majeurs de voyageurs vers Paris. Aujourd'hui, les villages et zones reculées Franciliennes ne peuvent bénéficier du Grand Paris. Quels moyens pour rallier Mantes la Jolie et le futur RER E ? Quels moyens pour rallier la future ligne 18 du métro à Saint Quentin en Yvelines ? Dans les campagnes, un fort sentiment d'abandon de la part des services d'IDF mobilités se fait ressentir. Nous nous sentons délaissés et très peu de solutions nous sont présentées. Et ce n'est pas faute de saisir les différentes instances d'IDF mobilités. Nous aimerions avoir plus d'accessibilité et d'égalité face aux transports.
Obs 12				**X**					**X**					**<u>Un anonyme d'Issy-les-Moulineaux</u>** : Je suis en faveur du prolongement de la ligne 12 vers Issy-les Moulineaux et Meudon. Cela fait des années qu'on en parle, des études ont déjà été menées, mais le projet n'a toujours pas été lancé. Pourtant, il représenterait une vraie amélioration pour les habitants du secteur. Aujourd'hui, on peut facilement perdre du temps à faire des détours ou à multiplier les correspondances. Avec ce prolongement, on bénéficierait enfin d'une connexion directe avec la future ligne 15 du Grand Paris Express, ce qui faciliterait énormément les déplacements. En plus, cela permettrait de désengorger les routes, car beaucoup de gens prennent encore leur voiture faute de meilleure alternative. L'accessibilité accrue profiterait aussi aux commerces et aux entreprises locales, renforçant l'attractivité du secteur. Le développement du quartier Léon Blum promet d'attirer de nombreuses personnes, et ce prolongement offrirait un accès direct à Paris et Montparnasse. Avec l'arrivée des futurs MF19, il serait encore plus agréable de s'y rendre rapidement et confortablement. Certes, le RER C et le tramway T2 sont déjà présents à proximité, mais les études ont envisagé un tracé allant vers le quartier de la Ferme, avec une possibilité d'extension ultérieure vers Meudon. D'ailleurs, la gare d'Issy de la ligne 15 a, il me semble, été conçue pour permettre un éventuel prolongement de la ligne 12, ce qui faciliterait encore davantage sa mise en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														œuvre. Puisse le sort être favorable à ce projet, qui encouragerait les déplacements propres et réduirait le nombre de voitures souvent occupées par une seule personne… Je vous remercie sincèrement de prendre en compte mon avis, qui est d'ailleurs partagé par de nombreuses personnes de mon quartier.
Obs 13	X			X	X									**Une anonyme de Champs-sur-Marne** : J'espère que le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs pourra se faire, ce qui permettra de diversifier l'accès aux villes franciliennes. Plus de facilité transport et accessibilité, ce devrait être moins de voitures en circulation. Le bus 213 ne fait pas preuve de régularité. Le matin le bus peut être tellement chargé qu'il impossible de monter à l'intérieur (station Flandres Dunkerque). 2 bus peuvent se suivre puis plus rien pendant 10 à 15 minutes... La branche du RER A direction Chessy Marne La Vallée est une horreur le soir et le WE. Nous sommes les uns sur les autres dans les wagons car la fréquence entre 2 rames n'est pas satisfaisante. J'ai eu l'opportunité d'avoir un véligo pour mes déplacements. Dommage qu'on ne puisse pas en louer une deuxième fois. C'est vraiment un plaisir de se remettre au vélo avec le véligo et de pouvoir accéder à de plus en plus de pistes cyclables.
Obs 14				X	X									**Une anonyme de Chatenay-Malabry** : Le prolongement de la ligne de tramway t10 vers Clamart et la ligne 15 du grand Paris express est indispensable pour pouvoir rejoindre La Défense sans passer par Paris. Le prolongement la ligne 4 du métro jusqu'au T10 permettrait une connexion directe avec Paris sans prendre le RER B qui est toujours surchargé pour les habitants de Sceaux, Chatenay-Malabry. Ce serait une réelle avancée.
Obs 15	X			X			X					X		**Une anonyme** : Après lecture approfondie de tous vos documents, je vous partage ci-joint une liste de 12 propositions réalistes et facilement applicables, réfléchies de longue date, et qui vont dans ce sens écologique, centrée sur la ville seule de L'Isle-Adam. Les objectifs de ces propositions sont : - Écologiques (moins de voitures et toutes ces conséquences) - Sociaux (crise du logement, éclatement du foyer familial, rompre l'isolement) - Économiques (moins de dépenses pour les ménages) - Désengorgement des écoles supérieures parisiennes -

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Confort (donner envie de prendre les transports car cela fait gagner du temps) Situation de la ville de l'Isle Adam. La personne rappelle : . Le découpage de la ville et l'impossibilité d'aller vers la gare à pied (30 mn environ) ce qui entraîne la nécessité de prendre un véhicule pour s'y rendre. L'accès à la gare de Mériel est plus facile mais nécessite également un transport. . L'équidistance de Paris et d'Amiens, ville étudiante dont l'accès pourrait être mieux exploité. Et formule 12 propositions : un mini bus, sur différents circuits ; des pistes cyclables sécurisées ; des parkings Véligo à la gare de L'Isle-Adam et de Mériel ; des parkings relais payants (à faible coût) dans les deux gares ; des trains directs, sans arrêt intermédiaire à la gare de Valmondois pour réduire le temps de transport. La personne rappelle que le temps de transport des adamois se rendant sur Paris est de 1 heure de train plus autres modes de transports, tels que métro, RER, pouvant porter le temps total à près de 2 heures, soit 4 heures de transport/jour. Ce qui pourquoi tout le monde prend sa voiture et sature la N184, avec les nombreux accidents de la route qui s'y déroulent. Une pièce jointe d'une vingtaine de pages illustre et complète les arguments de cette personne. Sont joints des plans, des fiches horaires, des photos.
Obs 16	X			X	X		X					X		**Un anonyme de Thiais** : Serait-il possible : -d'éviter d'effectuer les rotations de chauffeurs RATP en heure de pointe (bus 185 à l'arrêt général Leclerc aux environs de 18h) ; -de régler les problèmes sur le RER C qui sont quasi quotidien ; -de revoir vos protocoles pour réduire le temps d'interruption du trafic (ou l'annuler notamment pour les oublis de bagages) ; -de réduire l'affluence sur certaines lignes de bus, tramway, métro, RER ; -de mettre l'arrêt de bus Chevilly du 183 au pied du métro 14. Actuellement il faut passer par une passerelle et avec des bagages ce n'est pas évident pour se rendre à l'ADP d'Orly ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- peut être que ce n'est pas vous mais pourquoi avoir rendu le parking du RER des Ardoines payant ; -d'éviterde mettre des trains courts en heures de pointe (c'est rare mais ça arrive) ; -de rappeler aux chauffeurs de bus de respecter la priorité aux passages piétons.
Obs 17	X			X			X			X		X		**Un anonyme de Colombes** : La région a fait des 1ers efforts visibles ces dernières années, c'est positif, il faut continuer et aller plus loin sur un certain nombre de sujets: réduction de la place de la voiture en ville, encore trop prépondérante voire omniprésente: pour des villes plus agréables, moins dangereuses, moins polluées et moins bruyantes - développement des transports en commun: mettre en place le grand Paris express sans trop de retard supplémentaire, prolonger les lignes de métro historiques jusqu'aux stations du grand paris express, continuer les extensions de lignes de tramway avec réaménagement des voies traversées, continuer la modernisation des rames à grande échelle sur un maximum de lignes (RER NG, MF19, bus électriques), accélérer l'automatisation des lignes de métro historiques (une par décennie c'est trop lent) - mettre en place un réseau de pistes cyclables qualitatives: continues, balisées, séparées au maximum du trafic voiture, sécurisées aux intersections, entretenues. Mettre un coup de boost au réseau VIF vélo. Développer le stationnement vélo. Séparer voies piétonnes et cyclables au maximum pour le confort des piétons et des cyclistes. Vidéoverbaliser massivement les stationnements de véhicule sur piste cyclable. - créer des rues piétonnes/cyclables en cœur de villes.
Obs 18	X			X								X		**Un anonyme de Vaires-sur-Marne** : Il doit y avoir une réglementation plus forte sur le transport de trottinette motorisées dans les transports en commun, en particulier métro et train de la région. Il n'y a aucun respect des utilisateurs d'une trottinette motorisée vis-à vis des autres utilisateurs des transports. Assez souvent ça devient comme s'ils montaient avec un scooter. Cela prend énormément de la place, mets en difficulté le placement des autres gens à se tenir en sécurité et entrave la bonne circulation dans les wagons. Certains modèles devraient tout simplement être interdits, sinon dans tous les cas, il devrait y avoir une obligation que toutes les trottinettes soient repliées. Des campagnes d'affichage, de communication orale doivent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														régulièrement être faite pour appeler toutes ces consignes. Les transports doivent tout de même être une priorité pour les piétons et non pour les engins motorisés
Obs 19	X			X	X			X						**M. TRIMOULET de Villepreux** : Le département des Yvelines est vaste, l'habitat éparpillé. Les habitants sont pour bon nombre d'entre eux heureux que le département n'ait pas subi une densification à outrance. Le revers de la médaille c'est que les transports en commun ne sont pas adaptés, leur rentabilité ne sera jamais assurée et IDF Mobilités n'a pas les fonds pour financer la multiplication de lignes déficitaires. Si on veut pouvoir continuer à se déplacer, la voiture reste l'outil de mobilité le plus polyvalent qui soit. En outre l'électrification des usages rend caduque une bonne partie des arguments des opposants à la mobilité individuelle motorisée. Dans ce contexte, pourquoi vouloir diminuer à tout prix la place de la voiture ? Pourquoi ce -15% ? On veut de la mobilité, pas de l'immobilité ! Continuez à développer la ligne 18 (mais qui donc est responsable de l'énorme raté de l'interconnexion entre la ligne 18 et les lignes C, N et U à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ?), continuez à développer des pistes cyclables pour les petits trajets séparées des voies pour les véhicules motorisés sans pour autant compliquer encore davantage la vie des automobilistes mais, par pitié, plus de pragmatisme et moins d'idéologie !
Obs 20				X	X							X		**Une anonyme de Bonnières** : Je suis usagère de la ligne de train L Saint-Lazare-Bonnières pour me faire le trajet Maison (Bonnières) - travail (Levallois) du lundi au vendredi. Je vous passe les détails sur les nombreux retards et les suppressions de train auxquels les usagers sont confrontés, créant un stress terrible. On ne sait jamais si nous allons pouvoir rentrer chez nous, ni dans quelles conditions, ni à quelle heure. Les informations sont mal diffusées : le plus part du temps, les messages du conducteur/contrôleur sont inaudibles, ceux sur Twitter-X arrivent trop tard, l'application SNCF-connect est imprécise. Lorsque l'incident arrive tôt dans l'après-midi, je peux encore m'organiser et me rabattre sur le bus A14 express. Malheureusement, pour Bonnières, il y a très peu de trajets et le dernier est à 18H30. C'est vraiment trop tôt. Pour un bus qui part de la Défense, il faudrait plus de bus qui partent après 18H et concordent avec des horaires de Cadres. Enfin, je suis obligée de prendre la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voiture pour me rendre à la gare. Pourtant, il y a un bus qui passe en bas de chez moi et qui m'emmène à la gare. Problème : si le train du retour du soir a du retard, le bus n'attend pas ! Donc on se retrouve le bec dans l'eau pour rentrer chez soi car il n'y a plus de bus après le train de 18H53. En même lorsque la SNCF change ses horaires, les horaires de bus ne s'adaptent pas, obligeant les usagers à courir entre la gare routière et le train. En résumé : - meilleur partage de l'information en cas de retard - meilleur partage d'information en cas de suppression de train ou de desserte pour les solutions de repli envisagées - plus de A14 express à des horaires adaptés - plus de réactivité en cas d'incident - des bus qui s'adaptent aux avaries et changements de la SNCF.
Obs 21				X						X				**Mme GARNIER de Malakoff** : À Malakoff nous avons l'hirondelle petit bus gratuit qui sillonne la ville et les autres bus 191 et 126 sont trop gros pour nos petites rues je sais que cela ferait plus de machinistes si nous avions des petits bus qui passeraient autant mais quelle économie pour l'environnement et la tranquillité !!!
Obs 22	X			X	X									**Un anonyme de Garches** : Afin de faciliter mes déplacements, je suggère: - un prolongement de la ligne 10 jusqu'à la gare SNCF de SAINT-CLOUD (Ligne L) - une meilleur fiabilité de la ligne L - des stations VELIB dans le haut de SAINT-CLOUD - le prolongement de la future ligne 18 jusqu'à NANTERRE avec des stations intermédiaires en correspondance avec la ligne L.
Obs 23	X			X	X							X		**M. ZENOU de Paris** : Sans remettre en cause les enjeux écologiques de notre temps, il est impératif de maintenir les déplacements motorisés individuels, qui constituent une liberté fondamentale pour tous les citoyens et apportent une solution incontournable pour de nombreuses personnes, tant dans leurs trajets professionnels que personnels. Il convient donc de fluidifier la circulation, avec des aménagements de bon sens pour faciliter le quotidien des usagers et non faire le contraire, comme c'est le cas sur Paris Intra-muros, pour tenter de décourager les automobilistes. Cela est totalement contre-productif tant sur le plan économique qu'écologique. Rendre les gens fous avec des aménagements insensés n'a jamais réglé aucun problème. Ne déployons donc pas l'effroyable modèle parisien à l'échelle de toute

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la région. De grâce, cessons aussi de multiplier ces pistes cyclables, aussi laides qu'encombrantes sur la chaussée et qui ne servent qu'à une toute petite minorité de privilégiés, qui disposent de tout leur environnement quotidien (pro/perso/familial) dans une géographie resserrée. A l'inverse, une campagne de communication à destination des citoyens sur l'intérêt de privilégier la marche pour les petits déplacements - moins de 2-3 km - serait déjà très bénéfique pour tout le monde. Gardons à l'esprit que l'automobile (malgré ses inconvénients) est une solution simple à un problème complexe. C'est ce qui a toujours fait son attrait, à l'inverse de nombreuses solutions alternatives souvent très contraignantes (vélo, tram, trottinette, interconnexions Bus RER Metro…).
Obs 24						**X**								**M. BRUANDET** : Dans la présentation Liberté +, pourquoi n'est-il pas indiqué Tram dans la ligne : Metro-Train-RER-Tram à 1.99€.
Obs 25				**X**	**X**					**X**	**X**			**Un anonyme de Condécourt** : Si on peut saluer la volonté de lignes ferroviaires supplémentaires, qui seront peut-être contestées par les écolos hors sol et totalitaires de tout bord (Cf A69) et même si l'environnement et le respect de la nature sont à prendre en compte, je suis vent debout devant le verbiage digne des plus grandes heures de l'Urss, (modale, décarbonée, la marche pour tous, la voiture partagée, et autres poly-mobilités) et pourquoi pas l'appartement pour partager le chauffage, l'étape suivante peut-être... Dans la pratique les conséquences de toutes ces décisions de bobos parisiens idéologues qui, visiblement, ne prennent pas en compte le transport des jeunes enfants ou des personnes âgées, ne seront qu'une liste d'interdictions, plus ampoulées qu'une décision de soviet certes, mais avec le même résultat d'enfermement sans solutions. Pour l'instant on fait des tours de plus autour du Gross Paris, mais lorsqu'on voit le temps passé dans les transports pour les habitants du rural entre les changements, les bus en retard à force de tirer sur les budgets moins disants, et la privatisation à tout va, rien n'augure des améliorations mais plus de restrictions, d'infaisabilité pratiques. Il n'y a aucun projet de pénétrante dans le rural lointain, alors que toute l'organisation du pays a été voulue presque uniquement à Paris. Il faudrait plutôt commencer par ce sujet...Par ailleurs, tout le monde sait que sans centrale

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														nucléaire ou autre pertinente en plus, il n'y aura pas de voitures électriques et je passe tous les détails qui vont avec. Il ne reste donc que des interdictions supplémentaires hors sol. Même les constructeurs automobiles le disent. Et je ne parle pas non plus des parisiens et des français à qui la Capitale appartient aussi qui sont tous les jours en difficultés jusqu'à ne plus pouvoir décharger chez eux ou chez autrui. Donc arrêtez votre baratin et de nous compliquer la vie.
Obs 26	X			X								X		**Un anonyme de Villemomble** : Je suis très favorable au développement des transports en commun et des déplacements à vélo mais je suis scandalisé par les méthodes parfois employées par les autorités publiques (mairie, EPT, région, EPF, SGP…) pour récupérer le foncier nécessaire à la réalisation des infrastructures de transport et/ou des projets annexes (logements, commerces…). Sous couvert d'utilité publique, est-ce normal d'exproprier des gens en les indemnisant mal (en montant et délai) ? L'autorité publique, qui est le seul acquéreur possible, a tout intérêt à proposer un prix très bas qui ne pourra pas être mis en concurrence avec une autre proposition. La personne développe les difficultés des propriétaires confrontés à une expropriation quant à l'indemnisation, à la difficulté de se reloger. Il rappelle que s'il est nécessaire de construire des infrastructures pour améliorer les transports en commun et les déplacements à vélo afin de diminuer les déplacements en voiture, ou pour améliorer l'offre de logements, il convient de ne pas spolier les propriétaires afin de récupérer le foncier nécessaire à la réalisation des projets.
Obs 27				X								X		**Une anonyme de Rueil-Malmaison** : Je prends le bus quotidiennement et les retards sont constants. Le plus dur n'est pas la rareté des bus, mais l'incertitude qu'ils passent. Les temps d'attentes affichés sont régulièrement trompeurs. J'ai vécu à Singapour et les bus étaient visibles sur google maps (géolocalisés en temps réel), une solution similaire permettrait de soulager grandement les utilisateurs qui restent à l'arrêt parfois 40 minutes avec 3 promesses de bus qui ne passent pas.
Obs 28	X			X	X		X					X		**M. LE CAMUS de Montigny-le-Bretonneux** :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														L'utilisation des mobilités douces en Île de France souffre actuellement lorsqu'il s'agit d'utiliser plusieurs modes de transport. Si des parkings à vélos existent dans les principales gares, impossible de laisser son vélo et des affaires dans des boîtes sécurisées. L'exemple de Luxembourg montre, malgré une géographie pénalisante les possibilités pour passer du vélo au tramway ou vers de solutions de mobilité en libre-service ou bien encore de co-voiturage. Ce derniers point est d'ailleurs peut développer sur les trajets urbains. De même, les grands parkings permettant le délestage des hypercentres sont trop peu nombreux en Île de France et sont à l'écart de zones d'interconnexions. Cela s'avère problématique, notamment pour l'accès à la culture à des horaires tardifs. Finalement, les nouvelles lignes de transport en commun créées ou en cours de création (exemple de la ligne de métro 18) se trouvent ou se trouveront tributaires d'anciens moyens de locomotion comme le bus. A noter aussi les initiatives de ville comme Bilbao avec des bornes d'appel de bus pour les arrêts peu fréquentés en banlieue. Ce dispositif permet de s'adapter à la demande tout en optimisant les temps de trajet.
Obs 29												X		**M. AUTIN de Luchy** : Je considère qu'il est inadmissible d'entraver la libre circulation des gens qui n'ont que peu de moyens financiers. Cette ségrégation sociale me met très en colère et j'espère bien que le petit peuple saura se soulever contre les ZFE et toutes ces "têtes pensantes" qui nous polluent la vie. La France devient un pays avec de moins en moins de droits de plus en plus d'obligations, de contraintes et de taxes.
Obs 30	X	X	X	X										**Mme ROGER de Paris** : Je suis contrainte de prendre les bus. Toutefois, l'attente est longue, trop longue. Les embouteillages sont ultimes et partout. Paris se "bloque" régulièrement pour cause de hiérarchie circulaire : le piéton (qui est hai de tous), le cyclisme (qui grille tous les feux rouges et fait sa propre loi de circulation et qui est hai de tous également), la trottinette qui est souvent sur les trottoirs (au risque de faire tomber les piétons), les taxis, les bus et les autres automobilistes qui désespèrent... personne ne souhaite céder en premier. Je me rabats souvent sur les taxis ou Uber : trop chers ! Quid des escalators partout à chaque station de métro ? Quid des ascenseurs dans certaines stations de métro qui aideraient

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les personnes comme moi en situation de handicap et ne pouvant pas monter les escaliers (ou les descendre) ? L'année 2024 était l'année de la cause nationale du "handicap" : je n'ai rien vu de réel. La circulation parisienne est devenue en enfer. Dois-je continuer à dépenser beaucoup d'argent en taxi et/ou Uber pour mes déplacements professionnels et/ou mes rendez-vous médicaux ?
Obs 31	X	X		X			X				X	X		**Un anonyme de Paris** : Voici une liste de propositions à développer selon moi : Développement de l'offre de transport en commun et entretien régulier des infrastructures déjà en place - Proposer plus de lignes de trains et/ou de bus "Express", qui ne s'arrêtent pas à toutes les gares mais permettent des trajets longs et rapides avec peu d'arrêts (choisir des arrêts stratégiques, avec beaucoup d'interconnexions) - Développer les pistes cyclables dans toute l'ile de France, permettre les interconnexions entre les villes, de manières sécurisées, séparées de la circulation le plus possible + installer des attaches à vélo sur les points stratégiques (gares, commerces etc...) - Améliorer et proposer plus de place pour le transport des vélos dans les trains et les bus (proposer des rames dédiées, attaches sur les bus, comme dans d'autres pays) - Plus de réglementations sur les vélos électriques et trottinettes électriques qui ont parfois des gabarits et des vitesses de pointes excessives et pas adaptés par rapport aux vélos et trottinettes sans assistance électrique - Meilleure réglementation sur les incivilités à vélo comme pour les véhicules motorisés (excès de vitesse, feux grillés, passage piétons non respectés etc...) - Accélérer l'accessibilité aux transports en commun et dans la rue aux PMR - Encourager le covoiturage avec primes ou bonus quelconques - Amélioration des panneaux de signalisation tous types de transport Améliorer la régularité et la fréquence de passage des transports en commun tous types confondus - Construire des parkings relais pour véhicules motorisés, permettant l'interconnexion avec des transports en commun et/ou pistes cyclables- Baisser la vitesse de circulation - Développer les points de recharges pour les véhicules électriques - Développer l'offre de bus électriques.
Obs 32				X	X									**Mme DEFACQ-MULLER – Conseillère municipale à Châtenay-Malabry** : La Ville de Chatenay bénéficie actuellement de la ligne T10 depuis peu. C'est très bien,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pratique, mais le métro serait un complément indispensable. En effet, la ligne B est saturée et le tronçon Robinson irrégulièrement desservi. La prolongation de la ligne 4 serait une avancée pour les usagers. Est joint un relevé des suppressions de trafic sur la ligne du RER B.
Obs 33	X			X						X				**Un anonyme de Magny-les-hameaux** : A l'heure où on parle de + en + d'arrêter l'artificialisation des sols et de remettre du "vert" un peu partout pour limiter les inondations et les îlots de chaleur, mais aussi pour la protection de la biodiversité, tous ces projets en cours et à venir de constructions de nouvelles lignes sur des terres vierges sont d'une ABERRATION sans nom ! Et ce sont les mêmes qui décident de ses projets qui n'ont pas besoin de se déplacer le matin ou tard le soir pour aller bosser (ou le feront avec chauffeur et/ou grosse voiture...), où les transports sont inexistants ou presque. Alors que le nombre de personnes travaillant en décalé augmente toujours, il est inconcevable de ne pas pouvoir rejoindre les communes avec un nombre certains d'habitants autrement qu'en voiture. Juste être à 6h à dans une ville comme Versailles m'est impossible sans voiture alors que venant d'une commune de 9000 habitants à 13km...
Obs 34				X	X									**Un anonyme de Chatenay-Malabry** : La ligne B du RER est trop souvent saturée et sujette aux perturbations de tous ordres. Cela impacte quotidiennement la vie des Châtenaisiens et de milliers d'usagers. Le prolongement de la ligne 4 du métro, entièrement automatisée, jusqu'au T10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy Palaiseau offrirait une alternative directe et performante aux voyageurs qui dépendent aujourd'hui du RER B. Je suis donc tout à fait favorable à ce projet de prolongement
Obs 35	X													**Un anonyme de Bobigny** : Merci pour ce Plan des mobilités IDF 2030 dont je partage les objectifs, Tout d'abord, le plus important me parait de préserver les plus de 40% de part modale de la marche à pied. C'est déjà largement pris en compte par les politiques publiques, néanmoins chacun à son niveau (élu local, maire, député francilien, forces de police...) devrait travailler à rendre plus sûr le trajet des piétons. Je suis témoin quotidiennement dans ma ville de piétons (y compris de collégiens) qui doivent "forcer le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														passage" face aux automobilistes alors qu'ils sont devant un passage piéton sans feu de régulation. Dans Paris, le même problème survient, mais cette fois-ci face aux vélos. Pour accompagner au mieux la montée en puissance nécessaire de la part modale du vélo, il faudrait mieux encadrer les cyclistes et les verbaliser si besoin. Par ailleurs, je pense qu'il serait important de modifier l'image du vélo pour favoriser son usage dans les quartiers populaires de Seine-Saint-Denis et dans les zones moins proches du centre de Paris. En effet, le vélo est perçu comme un objet lié culturellement à une élite éduquée et aisée, ce qui est paradoxal quand on compare le prix d'un vélo et d'une automobile.
Obs 36				X										**Une anonyme d'Epinay-sur-Orge** : Pour utiliser les transports en commun plutôt que la voiture, il serait nécessaire que la commune d'Épinay sur Orge par le RER C soit plus souvent desservie en soirée. Les nouveaux trains desservent beaucoup Juvisy et Brétigny mais beaucoup moins que précédemment Savigny et Epinay sur orge.
Obs 37				X										**Un anonyme de Pierrelaye** : Arrêt des travaux les soirs de semaines : dernier train pour pontoise à 22h41, ce n'est pas possible. Faire circuler que des UM. Les UM, à n'importe quelle heure, sont bondés et donc pas adaptés à l'affluence.
Obs 38				X	X							X		**Une anonyme de Saint-Prix** : Il faudrait contrôler beaucoup plus dans les gares en heure de pointe notamment sur les quais des gares d'Ermont-Eaubonne et de Gros Noyer Saint-Prix car il y a : - des vélos et trottinettes non pliés par 95% de leurs utilisateurs (je pense même qu'il faudrait les interdire car ces engins prennent trop de places); - des fumeurs et vapoteurs sur les quais extérieurs malgré l'interdiction en vigueur. En gare, il faut remettre les nombreux bancs retirés sur les quais du RER C notamment en gares de Neuilly Porte Mailot et Péreire-Levallois ou on ne peut quasiment plus s'asseoir en attendant notre train; Ce ne serait pas du luxe d'avoir une ligne de bus transversale passant par Saint-Prix et allant jusqu'à la gare d'Ermont-Eaubonne ou tout du moins passant à des arrêts desservis par des bus qui y vont car en cas de grève très suivie ou d'interruption du trafic momentané sur la ligne H, c'est très compliqué de rejoindre notre travail sur Paris; permettre aux usagers des bus d'être

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														informés en temps réel s'il y a un problème sur la ligne pour ne pas attendre un bus qui ne passera pas; En ce qui concerne la ligne 1521, à la gare de Gros Noyer Saint Prix, il faudrait que : - l'arrêt soit plus proche des quais car le matin, arrivés à la gare on très peu, voire pas du tout parfois, de temps avant l'arrivée du train - à l'heure du départ, le chauffeur ou la chauffeuse module son attente en fonction de s'il y a un train à quai ou pas (partir s'il y en a pas et attendre un peu s'il y en a un, surtout s'il vient de Paris, que l'on ait le temps de prendre le souterrain sans risquer la chute
Obs 39				X	X							X		**Une anonyme de Rochebourg** : Vivant à l'ouest des Yvelines, et n'ayant que peu de transport régulier, ce serait intéressant de réfléchir à ouvrir d'autres lignes de bus dans le secteur de Houdan ou de renforcer celles actuelles. Malheureusement il n'y a qu'un bus chaque heure, et jusqu'à 21h donc limité lors des sorties. Autre remarque, je vois beaucoup de personnes ces derniers temps fumer en gare alors que c'est interdit et malheureusement des fraudes, des déchets, dégradation dans les transports, il faudrait qu'il y ait plus de vigile à ces sujets et de faire davantage respecter les règles. Pour le reste, j'ai hâte de voir l'arrivée des nouveaux matériels roulants que ce soit sur les lignes de métro, ainsi que le RER B.
Obs 40	X			X	X					X		X		**Mme VAUCORET de Saint-Rémy-les-Chevreuses :** J'ai été étrangement surprise de l'amélioration sur le RER B que je prends depuis 3 semaines sans aucun problème majeur, alors qu'il y a 10 ans, c'était un problème grave chaque semaine. L'ajout de trains (4, il me semble) a un impact ressenti très fort sur le confort de voyage, ça reste très dense en heure de pointe mais pas entassé comme ça l'a été. Aujourd'hui je pense qu'il faut poursuivre le développement des transports en commun pour réduire le trafic routier. => Avec les données de téléphone il est possible de suivre les flux de mobilité des gens. C'est une piste à creuser pour adapter les transports en commun, en trajet comme en fréquence nécessaire selon les horaires. Par exemple : St Rémy/Coignères 15 km mais 50mn en transport en commun, autant qu'en vélo ! Saint-Rémy-les-Cheveuses c'est 90mn pour aller à la défense (26km). Alors que La Défense est un important bassin d'emploi. Idéalement, il vaudrait mieux repartir les bassins d'emplois partout en Ile-de-France (en prévision il me semble, mais il faut panacher le type d'emploi)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Les bus en voie réservée sont une piste à exploiter également comme ils réduisent les voitures sans gros investissement. Il faudrait également proposer pour les villes les plus éloignés quelques trains qui ne s'arrêtent pas aux villes les plus proches de Paris, pour réduire la durée de transport. La personne illustre ses propos par des exemples concrets où le parcours est modulé avec des arrêts suivant le trafic. Tant que l'emploi ne sera pas mieux réparti dans toutes l'Ile-de-France, la ville du quart d'heure ne sera pas possible. Pourtant nous y aspirons tous. Les entreprises, comme Nestlé, retournent sur la petite couronne car les meilleurs profils ne veulent pas perdre trop de temps dans les transports. Injustement les moins bons profils vivent plus loin mais n'ont pas le choix. Cela limite également le retour a un emploi. La contributrice évoque son cas personnel et ses difficultés à concilier son travail de cadre et ses impératifs, de maman et les transports. Elle suggère des bus plus nombreux, un RER B plus ponctuel, la voiture/navette autonome, des pistes cyclables séparées des piétons et des voitures, propres, des parkings pour les vélos, des parkings proches des terminus RER pas trop onéreux, sinon contreproductif.
Obs 41					X		X							**Mme CAPUTO-DURAND de Limeil-Brévannes (94)** : Pour que les personnes puissent prendre les transports en périphérie, il faut penser à leur donner accès à des parkings pour y déposer leur voiture. L'accès aux transports est souvent limitant en banlieue et les bus absents.
Obs 42	X		X											**Un Anonyme de Moret-Loing-et-Orvan (77)**: Les objectifs visés sont trop peu ambitieux ; le prix de la campagne de publicité aurait pu être investi dans de l'aménagement cyclable. Les subventions apportées sont trop sélectives : ex : les pistes cyclables lorsqu'elles ne sont pas aux normes ne sont pas subventionnables alors que bien souvent les contraintes du foncier ne le permettent pas. C'est trop restrictif.
Obs 43		X		X	X		X							**M. VINCENT de Vitry-sur-Seine (94)**: BUS : améliorer la fréquence et bien sûr diminuer la pollution, mais pas tout électrique.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Accepter les Correspondances tram/métro qui n'existent pas. Augmenter les liaisons transversales et grande banlieue. Créer des espaces "parking" près des gares du métro express (exemple Vitry-sur-Seine Mairie : 3 lignes de bus, 1 tram (T9), une station de la ligne 15 Sud ➔ estimations 50 000 voyageurs /jour, aucun parking) Pourquoi ne pas prendre exemple sur quelques villes comme Strasbourg ? Faciliter les accès aux personnes PMR. Être logique : pourquoi certaines stations possèdent 2 escalators qui ont le même sens?
Obs 44				X										**Un Anonyme de Châtenay-Malabry**: *Prolongements de la ligne 4 du métro et du T10.* Je suis favorable au prolongement de la Ligne 4 du Métro jusqu'au T10 à Chatenay-Malabry, et au prolongement du T10 vers la future Ligne 15 du Grand Paris Express. Cela permettrait de réduire la circulation routière et faciliterait la mobilité des usagers.
Obs 45				X										**M. REYNAUD de Mennecy (91)** : *Pour une meilleure desserte ferroviaire du Sud Essonne*. Le débranchement de la branche Malesherbes du RER D au sud de Corbeil-Essonnes en 2019 a été une catastrophe pour le Sud-Essonne. La fréquentation des gares du RER D de Mennecy, Ballancourt, ... (sans tenir compte du Covid) a baissé de près de 25%. On a sacrifié les habitants d'un des secteurs en plus forte croissance démographique pour sauver la régularité du reste de la ligne. Les usagers se rendant à Paris lors des déplacements pendulaires ont perdu 1/4 d'heure au minimum dans chaque sens soit 1/2 heures par jour ! Un sacrifice coûteux et inutile puisque le RER D fonctionne toujours aussi mal. Ce choix désastreux a reporté les déplacements sur la route ce qui est contraire à l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Il faut que le PDMIF inclue le rétablissement d'une desserte cadencée directe sans perte de charge du RER D pour les gares du sud de Corbeil-Essonnes en rendant si nécessaire les trains terminus en gare de surface de Paris Gare de Lyon.
Obs 46				X										**M MORELLI du Plessis-Trévise (94) :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Ouvrir rapidement la ligne 15, et rénovation. Arrêter depuis des années de décaler les ouvertures de ligne de RER prévu, notamment la ligne 15 ! Avant de prévoir de nouveaux projets, finissez déjà tout ce qui est prévu ! Rénover et entretenez toutes les lignes existantes (B, C, À) , les lignes de métro tel que la ligne 8 et les autres aussi ! On a besoin de transports fiables ! Prévoir d'automatiser toutes les lignes de métro stratégiques !
Obs 47	X		X											**M. DOUVILLE de Saint-Maur-des-Fossés (94)** : *Education des cyclistes*. Je souhaite que, dès le collège et le lycée, les jeunes passent une licence (ou un 'brevet') de cycliste, afin qu'ils comprennent bien que, très exposés, ils sont des usagers de la route parmi d'autres, et qu'ils doivent respecter les lois et les piétons. Je suggère que, le soir et surtout la nuit, ils portent un gilet jaune. Les polices municipales devraient contrôler que chaque cycliste dispose d'une sonnette (ou avertisseur) et de moyen d'éclairage. Rouler à contre sens dans les voies à sens unique est une aberration.
Obs 48	X		X									X		**Un Anonyme d'Alfortville (94)** : *Mobilité Paris intra-muros*. Ok pour supprimer complètement la circulation de tous les véhicules particuliers dans Paris mais en laissant un accès obligatoire à tous les parkings de la ceinture du périphérique et surtout des transports en commun fonctionnant correctement 24h/24. Seuls les propriétaires de parking privé pourraient encore y circuler. Tous les types de 2 ou 3 roues électriques seraient, bien entendu, autorisés à se déplacer dans toute la capitale. Les véhicules utilitaires avec un badge d'autorisation, les taxis, les VTC, mais de préférence en électrique, ainsi que les autocars de tourisme circuleraient partout dans Paris. Cette solution de mobilité deviendrait une vitrine internationale et rendrait notre capitale

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														encore plus attractive.
Obs 49	X		X											**Un Anonyme d'Issy-les-Moulineaux (92)** : *Accélérer les projets de liaisons cyclables structurants*. L'absence d'aménagement qualitatif et sécuritaire est certainement le principal frein à l'utilisation de mobilités actives. Le projet de RER-Velo ainsi que tous les aménagements d'axes cyclables importants doivent se concrétiser au plus vite. Les axes cyclables majeurs doivent être conçus de manière à séparer clairement les flux afin d'éviter les conflits avec les piétons. Il est anormal de continuer à développer des pistes sur des trottoirs ce qui crée de fait un conflit d'usage. Les bandes cyclables non-protégées ne doivent plus être considérées comme des aménagements. Elles sont trop souvent utilisées comme des arrêts-minutes pour les voitures, n'incitent pas les automobilistes à se décaler suffisamment lorsqu'ils dépassent un cycliste et sont facteurs de risque « d'emportierage » quand elles sont collées à un stationnement automobile. Les transports en communs doivent aussi trouver toute leur place dans l'offre de transport francilienne afin d'inciter le plus possible à laisser sa voiture individuelle. Le tarif unique des transports en commun est un excellent signal dans ce sens pour permettre au plus grand nombre de privilégier les transports en commun. L'offre, et notamment la fréquence, doit suivre afin de ne pas décourager les comportements vertueux.
Obs 50	X		X											**Un Anonyme de Thorigny-sur-Marne (77)** : *Développement des mobilités douces*. Je suis habitant de Thorigny sur Marne, usager de la gare de Lagny-Thorigny à laquelle je me rends à vélo. J'aurais donc une remarque générale sur les parkings à vélos : ils ne sont pas sécurisés du tout ! Il faudrait penser à prévoir des attaches beaucoup plus sûres pour pouvoir y attacher un vélo sereinement. Si je prends l'exemple du parking vélos situé au niveau du souterrain de la gare (en bas de la rue Cornillot), de simples écrous dévissables avec une clé de mécanicien permettent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de retirer les anses entières ! Il n'est donc pas possible d'y attacher un vélo, et encore moins un vélo électrique plus précieux et dont les vols sont fréquents. Plusieurs anses ont déjà été retirées avec des vélos disparus. Pour ma part je suis contraint d'attacher mon vélo comme je peux sur l'abri vélo ou autres grilles qui ne sont pas prévues à cet effet, conduisant à un engorgement de vélos. Pourtant une solution simple comme on en trouve à Lagny par exemple, avec des barres robustes coulées directement dans le sol serait idéale. L'ile de France encourage l'utilisation des moyens de transport écologique, il serait dommage de limiter l'usage du vélo pour ce genre de problème "simple" à résoudre. C'est pourquoi il me semble important d'apporter des modifications au type de barre antivol à installer à Thorigny. Par ailleurs les pistes cyclables sont peu développées dans la commune, limitant une fois de plus l'utilisation d'un vélo.
Obs 51				**X**				**X**						**Un Anonyme de Paris (75)** : *La petite ceinture*. J'aimerais bien restaurer et remettre en place les trains sur la petite ceinture dans les quartiers les plus fréquentés ou, mieux, sur toute la ligne et peut-être faire passer du fret sur cette ligne.
Obs 52			**X**	**X**	**X**									**Un Anonyme de Dammarie-les-Lys (77)** : *Transports en commun*. Pour le développement des transports en commun il serait souhaitable d'avoir autour des gares RER et SNCF de plus nombreux et grands parkings. Pour les voies de co-voiturage il me semble que cela va encore faire augmenter les bouchons en réduisant le nombre de voies autorisées pour les automobilistes ne pouvant pas faire de covoiturage comme c'est mon cas par exemple (Infirmier en horaires alternés et jours de congés variables comme les artisans etc...). Pour le nouveau matériel roulant bus et rames de métro la diminution du nombre de places assises n'est pas à mon sens une bonne idée, la population vieillit et il est important de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pouvoir s'assoir quand on est banlieusard avec de longs temps de trajet. Il serait plus efficace d'automatiser et d'augmenter le nombre de passages de rames de métro ou de bus.
Obs 53	X		X									X		**Un Anonyme de Paris** : Depuis un certain temps, on a l'impression que toutes les mesures prises sous un prétexte d'écologie sont là uniquement pour embêter les Parisiens et les commerçants : - Limitations et interdictions de la circulation en voiture dans Paris, un vrai cadeau pour les commerçants qui sont bloqués et vont finir par mettre la clef sous la porte. - Implantation de pistes cyclables partout, ce qui entraine l'apparition de bouchons là où il n'y en avait pas avant, et une complexification extrême de la circulation dans Paris, que ce soit pour les bus que pour les piétons. Quelle avancée ! - Les vélos se croient tout permis : on ne peut pas marcher 5min dans la rue sans voir un vélo griller un feu rouge, doubler un bus à droite, et j'en passe Bref, Paris est devenu un danger public pour les piétons, les vélos et les voitures qui risquent leur vie à tout instant. Je me demande ce qu'en pensent les milliards de touristes (de trop) qui viennent... A côté de ça, IDF mobilités se croit devoir investir dans de nouveaux métros et bus électriques qui consomment beaucoup plus. L'écologie, c'est faire des économies, pas consommer plus même si c'est "vert". On veut plutôt des métros et des bus qui roulent bien et à l'heure peu importe s'ils sont apparemment polluants. Où est l'utilité de mettre des prises USB dans les transports ?? Développer les transports, pourquoi pas, mais sans ******* les Parisiens !
Obs 54	X		X											**Mme SAFFROY de Bourron-Marlotte (77)** : *Davantage de pistes cyclables dans le secteur Nemours-Fontainebleau* De nombreuses familles se sont récemment installées dans le secteur Fontainebleau-Nemours et sont utilisatrices de vélos. Avec les enfants, les routes reliant les différents villages et activités ne sont pas assez sécurisées. Et la présence des voitures est trop intense. L'idéal, serait d'avoir plusieurs liaisons en pistes cyclables, surtout pour relier les gares

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														TER aux villages voisins (ex: relier la gare de Bourron-Marlotte-Grez à Grez sur Loing). Plus précisément et concrètement : - la liaison cyclable gare de Nemours <-> Larchant pour aller randonner, pratiquer l'escalade, (la route actuelle est très passante et n'est pas sécurisée). - avoir des circuits plus grands pour connecter les villages et lieux de vie : e.g. piste cyclable suivant et connectant Fontainebleau avec la route ronde et les différents centres ou villages autour (Bourron, Grez, Nemours, Larchant, Barbizon..). - relier Fontainebleau aux villages sur certains axes : Fontainebleau-Bourron-Grez-Nemours ; ou bien Fontainebleau-Recloses-Larchant-Chappelle la Reine… Nemours-Paley) Pour plus de sécurité et moins de pollution : réduire à 30km/h la vitesse dans toutes les agglomérations.
Obs 55				**X**										**<u>Un Anonyme de Romainville (93)</u>** : *Prolonger le T11 Express, une urgence !* Très inquiet de voir que les prolongements à l'Ouest et à l'Est du T11 Express semblent avoir disparu complètement des projets de l'Ile-de-France pour ces prochaines années, alors qu'il s'agit d'une ligne de surface qui pourrait être pleinement mise en service avec des travaux bien moins lourds et coûteux que les métros du Grand Paris Express. Très empruntée malgré sa longueur actuellement insuffisante, en allant de Sartrouville à Noisy-le-Sec (voire au-delà) comme initialement prévu, cette ligne révolutionnerait de nombreux déplacements de banlieue à banlieue, et améliorerait grandement la desserte de l'université Paris 13-Villetaneuse, par exemple, où je travaille (en étant actuellement obligé de transiter par Paris en raison de l'absence du T11 entre Le Bourget et Noisy). Ce prolongement permettrait de désengorger des lignes radiales et serait complémentaire des lignes du Grand Paris Express, en créant d'autres dessertes rapides et fiables évitant Paris. Il est aberrant que cette ligne ne soit en correspondance ni avec le RER A ni le RER E ! Et que dire de la ligne 15 Est, que le T11 Express devrait croiser à Bobigny la Folie : la ligne 15 Est étant en cours de construction, il serait temps de construire également le prolongement du T11 !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Bref, ce prolongement constitue une priorité pour le Maillage et la robustesse du réseau francilien, il faut profiter du caractère relativement léger des travaux (par rapport à un métro souterrain) pour le réaliser rapidement.
Obs 56				X										**Un Anonyme de Clamart (92)** : *Contre la prolongation du tram T10 vers Clamart Gare*. Je suis contre la prolongation du Tram T10 vers Clamart Gare, car c'est un projet inutile, couteux et très dangereux pour l'environnement et pour la sécurité des clamartois. Un système de navettes en bus électrique sur une voie dédiée serait infiniment plus simple et moins couteux. De plus ce système pourrait s'adapter, aux flux de passagers, car les études qui ont été réalisées jusqu'à présent ne prennent pas en compte la baisse du trafic de voyageurs liée au télétravail.
Obs 57	X		X											**Mme AWAD d'Issy-les-Moulineaux** : *Issy-les-Moulineaux doit prendre le tournant des mobilités vertes*. Issy-les-Moulineaux est une ville où il fait bon vivre, ce qui est rare en Île-de-France. Cependant, une ombre majeure plane sur ce tableau : la place de la voiture y est encore bien trop importante, reflet d'une époque révolue. Il est impératif qu'Issy-les-Moulineaux s'engage dans une refonte profonde de son aménagement urbain afin de réduire la place de l'automobile : • Boulevard Rodin : un boulevard d'un autre temps, source d'accidents, de pollution sonore et atmosphérique, alors même qu'il borde une école ! • Avenue Victor Cresson / Avenue de Verdun : un aménagement cyclable permettant de rejoindre la mairie serait plus que bienvenu. • Piétonnisation de certaines rues résidentielles afin de limiter toutes formes de pollution. • Renforcement des contrôles de vitesse : je cherche encore les voitures qui respectent la limitation à 30 km/h à Issy ! • Refonte de l'espace alloué aux piétons : certains trottoirs sont presque impraticables, envahis par les voitures (cf. boulevard Gallieni, par exemple). Il est temps que la ville prenne ce défi à bras-le-corps afin de préserver la qualité de vie de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ses habitants. À plusieurs reprises, alors que je circulais à pied sur un trottoir avec mon enfant, nous avons failli être renversés par des voitures – à plusieurs reprises. Comment cela est-il possible ?
Obs 58			X											**M. de RAYMOND-CAHUZAC de Larchant (77)** : Je vis entre Larchant dans le sud de la Seine et Marne (77) et les municipalités de Villiers, Nemours et Fontainebleau (respectivement domicile, garde, travail et écoles avec de nombreux AR quotidiens entre ces centres). Nous possédons une voiture et sommes aussi équipés de plusieurs vélos dont un cargo long tail électrique. J'utilise beaucoup ces derniers pour me déplacer mais je suis très limité pour emmener mes enfants au-delà de notre village et j'aurai besoin d'un parcours - liaison plus sûre vers la gare ou mon lieu de travail dès que j'en trouverai un (ceci est un retour que j'ai eu par plusieurs autres personnes, notamment avec l'installation de nombreux parisiens et jeunes urbains dans la région depuis 2020 et la Covid). - les axes de l'enquête et objectifs du plan qui sont particulièrement pertinents dans notre situation sont les suivants : /// 4- Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo en poursuivant le déploiement d'infrastructures. /// 6- Faciliter l'intermodalité et la multimodalité en créant des pôles d'échanges adaptés. /// 7- Rendre la route multimodale, sûre et durable. /// 14- Faire évoluer les comportements de mobilité vers des pratiques durables + décarbonation des mobilités liées au travail. Concrètement et localement, voici les points qui représentent des besoins réels et urgents : - des liaisons cyclables fonctionnelles entre gares SNCF et villages: e.g. de la gare de Saint Pierre les Nemours <-> Larchant, permettant une desserte de circuits touristiques pour aller randonner, faire de l'escalade en plus de ceux qui l'empruntent pour aller travailler (la route actuelle est très passante avec beaucoup de gros camions liés à la carrière, et n'est pas sûre (vitesses élevées car toute droite, plusieurs accidents dont un mortel) + des travaux sur le côté de la route ont déjà été faits pour enterrer une conduite de gaz (cela est souvent le cas mais ici particulièrement il n'en faudrait pas bcp plus pour avoir une piste cyclable). - avoir des circuits plus grands pour connecter les villages et lieux de vie : e.g. piste cyclable suivant et connectant Fontainebleau avec la route ronde et les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														différents centres ou villages autour (Bourron, Grez, Nemours, Larchant , Barbizon..). - relier Fontainebleau aux villages sur certains axes: Fontainebleau-Bourron-Grez-Nemours; ou bien Fontainebleau-Recloses-Larchant-Chappelle la Reine… - relier Paris à la province sur certains axes : Paris-Fontainebleau-Auxerre-Lyon /// Paris-Beauvais-Amiens /// Paris-Orléans /// Paris-Rouen-Le Havre // Paris-Troyes /// Paris-Versailles-Chartres-Le Mans etc.
Obs 59						**X**								**Mme SEBAH de Sucy-en-Brie (94)** : Expliquez-moi pourquoi on conserve en région Ile-de-France tous ces portillons l'où l'on doit badger son pass Navigo: ils sont étroits, les tourniquets se coincent, les portes qui les ferment ne s'ouvrent pas ou sont lourdes, etc. Il y a des pays développés en Europe où les transports en commun sont payants (les usagers doivent badger sous peine d'amende) mais qui n'ont pas de tourniquets à passer pour entrer dans le métro ! L'entretien de ces machines (tourniquets, etc.) doit coûter un argent dingue chaque année ! Supprimons les tourniquets et autres machines de ce genre du métro et des RER !
Obs 60	**X**		**X**			**X**								**Une Anonyme de Paris** : *Transports en commun*. Le nouveau système de tarification des transports en commun d'île de France a été très mal pensé. S'il s'agissait d'encourager les utilisateurs à prendre davantage les transports parisiens, c'est sans aucun doute un échec. En effet, comment sommes-nous passés de tickets plus une carte navigo à trois cartes de transport, dont même l'employée ratp de ma station ne pouvait pas m'en expliquer le fonctionnement ni leur finalité. Ce n'est pas ce que j'appelle une simplification du système. Si la carte navigo a un A marqué derrière, alors on ne peut pas acheter de tickets virtuels à l'unité, mais s'il n'y a pas de A alors c'est possible. Le carnet n'existe plus, on ne peut acheter que 9 tickets à un prix qui a presque doublé, mais ils sont chargés sur une carte différente des deux autres (la navigo à l'année et la navigo pas à l'année). Cela dit si l'on est débité à la fin du mois, sur l'autre carte ou bien la navigo pas à l'année, alors c'est moins cher… c'est d'un compliqué et ne peut apporter que confusion auprès des passagers, surtout les personnes âgées ! C'est délirant. De plus, pour les Parisiens qui prennent le métro occasionnellement mais quand même

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														souvent (car tout le monde ne va pas forcément au bureau chaque jour, pour ceux qui travaillent encore), et parfois pour de courtes distances, le nouveau tarif de 2,50€ par trajet est rédhibitoire. Cela n'encourage pas à prendre le métro plus fréquemment s'il est plus cher. Pour encourager les gens à lâcher leur voiture, il faut plutôt faire l'inverse et apporter des avantages. Dans toutes les autres grandes villes, le ticket a une durée de validité, qui fait que l'on peut monter et descendre plusieurs fois pendant un certain laps de temps et l'amortir. Concernant le vélo, tant que les cyclistes ne respecteront pas le code de la route, il ne faut pas les encourager à rouler à vélo à Paris. Tout le monde sait bien que les Français , et en particulier les Parisiens, sont les champions de l'incivilité, sans parler de tous ces pauvres livreurs sans papiers qui les copient. Chaque jour est devenu un combat pour nombre d'entre nous piétons. Nous sommes terrorisés à l'idée de sortir sur le trottoir, et de traverser la rue. Celui qui contredit cela est dans le déni total. Au Boulevard Barbès où j'habite c'est l'anarchie car les pistes ont été dessinées sur le trottoir, et personne ne respecte les piétons. Les cyclistes foncent, passent au rouge, prennent les pistes en contre sens, bref c'est une horreur et j'ai bien observé le même comportement partout ailleurs dans Paris. Moralité, en privilégiant le vélo, vous avez condamné les personnes âgées et les malvoyants et non-voyants à rester enfermés chez eux. Bravo pour l'inclusion. Les autres piétons se risqueront à se faire renverser et se briser le cou au feu rouge ou au détour d'un coin de rue. Voulons-nous parler de l'enclave pour riches de la nouvelle zone sans voiture ? Sans voiture pour les banlieusards et les autres parisiens, en revanche les Parisiens les plus fortunés qui habitent le centre ont eux un passe-droit et le privilège de pouvoir rouler dans le centre-ville. Paris est à eux en quelque sorte. Moralité, les plus modestes, les plus âgés, les personnes handicapées, sont donc ceux qui sont et continueront d'être sacrifiés et victimes de votre politique d'immobilité.
Obs 61				**X**										**M. QUIE de Survilliers (95)** : *Rétablir des trains semi-directs*. Il y a quelques semaines, j'ai fait un déplacement gare de Nanterre Préfecture/ Houilles

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Carrière sur les RER A aux heures de pointe. Le premier train à passer avait pour mission Cergy et était bondé, ce qui n'était pas le cas du mission Poissy qui suivait. Quand j'étudias à Cergy, les RER A venant de Cergy ne s'arrêtaient qu'à Sartrouville, ceux venant de Poissy Maison Laffitte et Houilles et ceux de la ligne L les 3 gares du tronc commun, soulageant des trains très chargés vers d'autres qui le sont moins. Pareil, j'ai pris récemment un train du RER D direction Ory-La-Ville (qui passe près de chez moi) aux heures de pointe, le train m'a paru assez chargé (plus de voyageurs que de places assises, mais pas bondé comme le RER A). Serait-il possible de repérer des trains ayant pour missions de terminus lointains et régulièrement chargé (utilisation de l'indicateur de répartition de la charge qui est disponible sur certains quais), de les soulager de certains arrêts entre Paris / gares ayant surtout des entrants le soir jusqu'aux terminus intermédiaire / bifurcations entre 2 branches. Ainsi, ces trains desserviraient moins de monde (population résidant à moins de X minutes des gares desservies), favorisant leur usage par des voyageurs à long parcours, les voyageurs habitants près des gares du coup moins desservies pouvant se reporter sur les trains ayant un terminus intermédiaire ou une branche plus courte.
Obs 62				**X**	**X**									**M. BRABOWITCH de L'Haÿ-les-Roses** : *Desserte en bus de la nouvelle gare de L'Haÿ-les-Roses*. Suite à la mise en service de la ligne 14 et l'ouverture de la station L'Haÿ les Roses, je me permets de proposer un renforcement de la desserte en bus qui est largement insuffisante. Seule la ligne 286 dessert la gare depuis la périphérie du centre-ville de L'Haÿ les Roses. Elle est déjà régulièrement saturée et très lente. Aucun bus ne dessert directement la gare depuis le centre-ville. La ligne 193 ayant pour terminus la mairie de L'Haÿ les Roses, pourrait être prolongée jusqu'à la station de métro L'Haÿ les roses en passant par la rue Henri Tirard et en continuant sur la rue jules ferry jusqu'à la gare. Cela permettrait aux habitants de Cachan et du centre-ville de L'Haÿ de rejoindre facilement la gare avec cette ligne peu utilisée actuellement. Un léger détour sur l'actuel tracé de la ligne 192 permettrait aussi de desservir la gare

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														depuis bourg la reine, Chevilly et L'Haÿ les roses.
Obs 63						X								**Un Anonyme de Soindres (78)** : Pour les déplacements occasionnels en transports en commun pour les séniors qui veulent se rendre d'un point A à un point B, difficile de s'y retrouver dans les différents tarifs et billets proposés. Pourquoi ne pas mettre en place un seul et unique titre de transport pour voyager en IDF et dans les métros parisiens et en vente dans les guichets des gares avec un agent et non pas avec des automates ou autres applications téléchargeable sur son smartphone qu'une personne âgée n'a pas obligatoirement en sa possession ? Bien souvent, il n'y a jamais de personnel disponible pour vous renseigner mais par contre, il y a assez d'agents pour vous verbaliser en cas de contrôle !
Obs 64				X										**Un Anonyme de Paris** : *Plus de transports en commun fiables*. Je suis favorable à l'ensemble des nouveaux projets de transport en commun cités et je suis confiant dans l'amélioration des lignes existantes bien que ça n'avance pas toujours suffisamment vite pour donner envie aux gens de laisser leur voiture au garage pour une partie de leur trajet. Je regrette l'absence de train sur la ligne Melun - Corbeil après 21h... L'absence d'indication des bus de nuit en gare, ce qui rend invisible le service aux yeux des usagers occasionnels. Le Tzen 2 pour 2031 soit 20 ans pour un projet de BHNS c'est anormal et en contradiction totale avec la volonté de décarboner les transports en quelques décennies. Il manque d'ailleurs selon moi, la géolocalisation des bus et l'affichage sur tous les arrêts de bus les temps d'attentes réels. Les bus TZEN et le TVM ne figurent pas sur la carte transport de Google Maps ce qui me semble bien dommage. J'aimerai savoir ce qui bloque concrètement l'ouverture de la station Morangis sur la Ligne 14.
Obs 65				X								X		**M. FERNANDEZ de Cachan (94)** : Comme disait feu Mr Pompidou, arrêter d'*** les français. Vous voulez qu'ils se tournent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														plus vers les transports publics j'ai la solution. Non pas que je sois plus intelligent que les autres. Je reviens juste d'un séjour au Japon: - Propreté sans failles (Pas un tag, pas un mégot, pas un papier par terre, ni poussière ni autre saleté) pour info j'ai exceptionnellement pris le RER pour rentrer chez moi. La différence m'a tout de suite rappelé pourquoi j'évite les transports en commun. - Ponctualité: tous les trains et métros sont super ponctuels et ce malgré les conditions climatiques. - Sécurité: jamais on ne se sent en danger d'agression. Les jeunes filles en tenue légère rentrent chez elles seules à hautes heures de la nuit sans jamais être inquiétées. Alors commencez par cela et vous verrez que cela ira mieux en attendant arrêtez d'*** les automobilistes. Vous n'êtes qu'une *** Halte à la politique anti-voiture.
Obs 66	X		X											**Un Anonyme de Paris** : Il est urgent de supprimer l'ineptie des pistes cyclables qui se situent entre les arrêts de bus et la voie de circulation des bus : les voyageurs qui descendent ou qui montent des bus risquent à tout moment d'être heurtés par des cyclistes lancés comme des fusées au mépris des règles du code de la route et de la prudence élémentaire. Les messages du type "priorité piétons" adressés aux cyclistes en amont des arrêts de bus n'ont aucune efficacité face à leur individualisme et leur sans-gêne.
Obs 67		X		X								X		**M. GAUTIER** : 1) Sécurité néante et video-protection algorithmique inopérant, agent sur quai pour faciliter flux manque professionnalisme, agents guichets et machinistes ne prennent pas signalements, réclamations et déclarations obstacles (fichier sur ocarina à imprimer et donner à l'usager) et machiniste bus ne font pas respecter réglementation intérieure bus (priorités sièges invalides etc) ni ne déclenche caméra en cas menaces contre passager à l'intérieur du bus 2) horaires, respect des temps de trajets, et GPS et affichages Fréquence de passage. Variation entre 15mns et 4h30 systématiquement (co-variance) 3) couloirs bus, trottoirs, planche handi et dépose à l'arrêt systématiquement non respecté. 4) Services et accueil agent niveau zéro voir insultes et diffamation et discrimination sur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														LGBTQIA+, PMR (handicap, etc) Toutes ses remarques sont disponibles comme réclamations chez la RATP et concerne notamment Mr Mickael Gautier.
Obs 68				X										**Mme SIBILLE de Montfort-L'Amaury (78)** : *Avis sur la ligne N trajet Montfort-L'Amaury – Paris*. Je prends la ligne N depuis que j'ai changé de travail il y a 4 ans. Je vous avoue que ces transports ont été usants du fait des incidents répétitifs et des travaux perpétuels qui suppriment des trains les soirs et les week-ends, à regretter de préférer les transports en communs aux trajets en voiture. J'aspire à : - des trains plus fréquents (au moins toutes les 15 min en heure de pointe et toutes les 1/2 h en journée) - des trains plus rapides pour réduire les temps de trajets - une plus grande fiabilité des trajets (beaucoup d'incidents avec des trains peu fréquents augmentent considérablement les temps de trajet) - des travaux qui durent moins longtemps et qui n'arrêtent pas les trains durant le week-end et pendant des week-ends successifs.
Obs 69				X								X		**Un Anonyme de Palaiseau (91)** : *Les améliorations dans les transports*. 1 – Ligne de tramway T11 : - La ligne de tram-train T11 croise la ligne T5, mais il est impossible de faire la correspondance ! C'est bien dommage car la ligne T5 est saturée et la ligne T11 a encore beaucoup de marge. - Autre chose, la ligne T11 ne comporte que 7 stations, ce qui est peu. Dans le schéma directeur d'Île-de-France Mobilité il est prévu des extensions. Je pense qu'elles doivent être prioritaires. 2 – Ligne de BHNS. Depuis peu, la ligne TVM est indiquée sur le plan principal d'Île-de-France Mobilité. Pourquoi les autres lignes de BHNS ne sont pas indiquées de la même manière en trait fort, tel-que le bus 9106, le 393 ou le 20 (Villiers-le-Bel – Parc des expositions) ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Bref, partout où il y a des sites propres il faudrait les indiquer en trait fort. 3 – Car Express. Les cars express avec leurs voies réservées sont plutôt une bonne idée, tel que le 9103 qui permet de relier Massy-Palaiseau et Dourdan en 30min. En revanche certaines lignes sont beaucoup trop longues ! Avec des trajets de plus d'une heure, la régularité est très incertaine. L'idée de relier 2 pôles multimodaux est bonne chose mais elle doit se limiter à un temps de trajet qui ne doit pas dépasser les 30min pour rester pertinent. 4 – La renumérotation de toutes les lignes de bus de grande couronne avec des numéros à 4 chiffres, est une bonne chose. Une fois terminé l'ensemble sera beaucoup plus clair. 5 – Le nom des stations. - Le fait d'attribuer le nom d'une personne à une station n'apporte que de la confusion. Exemple : la station Porte d'Asnières a été rebaptisée Marguerite Long. Le nom Porte d'Asnières donnait l'information que la station était située aux portes de Paris dans la partie nord ouest. Je n'ai pas de préjugé sur le fait que ça soit le nom d'un homme ou d'une femme, la station Serge Gainsbourg ne renseigne pas plus si on ne connaît pas la chanson… - Pareil pour le nom des gares « à rallonge » (exemple : La gare Villiers-le-Bel - Gonesse – Arnouville) Le nom est beaucoup trop long. - De même pour les pôles qui ont plusieurs noms. Exemple : Avenue Foch et Porte Dauphine qui se situe au même endroit mais avec des noms différents, on pourrait croire que la correspondance est impossible alors qu'il n'y a que quelques mètres entre eux.
Obs 70				X										**Mme LORION de Suresnes (92)** : Je trouve que le quartier Danton à Suresnes n'est pas très bien desservi niveau transport en commun. Le bus AS passe avec un trop grand écart entre chaque passage et ne permet pas d'aller dans tout Suresnes sans faire de correspondance. Je pense qu'il serait utile de mettre en place une autre ligne de bus avec des passages plus réguliers dans ce quartier.
Obs 71												X		**Un anonyme de Paris** : Entrer dans espace très froid ne procure pas la même sensation que de la ventilation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														active. L'avantage qu'avaient les anciennes rames de métros, de trains et de trams résidait dans le fait qu'elles étaient dotées de fenêtres. Celles-ci procuraient une ventilation bien plus prononcée comparé à la faible "climatisation" qui, lors d'épisodes de forte chaleur, ne permet pas de ressentir la moindre fraîcheur. La "ventilation" à la vertu de ne n'avoir besoin d'aucune énergie pour générer de la fraicheur. Pour autant, il est nécessaire que la rame avance pour être efficace. La "climatisation", quant à elle, est énergivore. Elle est efficace qu'à haute intensité et procure assez rapidement une sensation de "froid". Elle est toujours efficace mais demande à ce qu'aucune perdition ne s'opère (lié au coup énergétique) durant les déplacements des rames. Mais surtout, depuis ces trois dernières années où de nombreuses nouvelles rames sont mises en service, je note que les usagers "étouffent" davantage qu'avant, ils s'en agasse en plus d'être exposé aux "malaises voyageurs". Ainsi, je vous fais la proposition de réinstaller ou ré-envisager l'installation de fenêtres dans les rames de transports. (renouvellement du matériel métro)
Obs 72			**X**											**<u>Une Anonyme d'Antony (92)</u>** : *Développer l'autopartage entre particuliers*. Dans le cadre de l'axe 5.2, il serait très efficace de soutenir l'autopartage entre particuliers. Je parle ici d'un contrat entre particuliers pour la location récurrente d'un même véhicule. Il s'agit par exemple de partager l'usage du second véhicule d'une famille avec ses voisins. Ce système a déjà fait ses preuves là où il a été expérimenté, et présente de nombreux avantages : aucune infrastructure nécessaire, évite la mise sur le marché de nouveaux véhicules, meilleure utilisation du parc existant, responsabilisation des utilisateurs qui ont un lien pérenne avec le propriétaire du véhicule. Ce système est également en lien avec l'axe 12, car il permet l'accès à l'autopartage aux personnes peu connectées (quelles qu'en soient les raisons, économiques ou culturelles). Un soutien des pouvoirs publics est indispensable au niveau des assurances et pour soutenir le changement. Voir plus de détails là : https://participer.ville-antony.fr/fr-FR/ideas/autopartage-entre-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														particuliers ou sur le site http://www.adetec-deplacements.com/ressouces%20autopartage.htm
Obs 73				X										**Un Anonyme de Maisons-Alfort (94)** : Ligne 6 de métro mettre des nouvelles rames mp14 car les mp89 ne sont pas climatisés vue changement climatique comme il y a beaucoup de stations aériens dans trop chaud Ligne 10 de métro prolonger a maison Alfort école vétérinaire ligne 8 de métro qu'elle soit automatique pour augmenter les fréquences car vue à Créteil le lac le téléphérique urbaine et 15 du métro Créteil Echat va ramener du monde malgré les nouvelles rames mf19 cela ne suffira pas je comprends que la ligne 13 soit votre priorité mais il y a urgence,cela évitera que les gens v on sur les voies Augmenter fréquences des bus en banlieue
Obs 74			X											**M. BOSSELEYT des Essarts-le-Roi (78)** : *Piste cyclable intercommunale*. Afin de favoriser les déplacements en mobilité écologiques, nous avons besoin de réseaux cyclables (pas d'une signalisation au sol) entre toutes les communes.
Obs 75	X		X		X									**Mme ALFERA de Paris** : *Un axe de transport – une piste cyclable – des arceaux*. Afin de développer l'intermodalité entre transports en communs et mobilités douces de type vélos, il pourrait être judicieux de mettre en place une législation qui impose de construire une voie cyclable à chaque construction d'un axe routier ou d'une voie de transports de type tram. Par exemple, sur les travaux de prolongement du tram T7 jusqu'à Juvisy, prévoir des pistes cyclables de chaque côté de la RN7 parallèles au tram. Il faut également investir dans des arceaux prêts des arrêts de métro ou tram et points stratégiques. A l'échelle de la région, il serait souhaitable d'harmoniser la signalisation vélo, avec des enrobés de même couleur, des protections et une charte de circulation commune, pour faciliter la lecture des itinéraires.
Obs 76				X										**Un Anonyme de Drancy (93)** : *RER B Nord*.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														De plus en plus d'usagers, baisse de la fréquence des trains sur certaines portions la Courneuve, le Bourget, Drancy, le Blanc mesnil. Récurrence des problèmes de signalisation etc, et changement de problème d'une gare à l'autre. Changement de mission récurrente, mauvaises informations, entrées de gare fermée très tôt, donc pas d'accès aux poussettes / fauteuils via l'ascenseur. Proposition d'ouvrir les gares et de trouver les agents afin de sécuriser les usagers, les bornes ne permettent pas d'intervenir assez rapidement en cas de problème. Travaux incessants depuis des années, j'ai dû changer de poste et de travail car je n'arrivais pas à faire mes horaires et mes changements d'horaires de trains, oui on peut finir tard, travailler le week end. J'ai perdu bcp de jours car les bus de substitution ne sont plus présents de gare du nord pour certaines gares et le weekend end c'est terrible. C'est une absurdité sans nom, et les bus de substitution de gare du nord ne partaient en 2020 que quand ils étaient surchargés. Depuis le COVID, impossible de sortir à Paris dans de telles conditions, de finir tard le travail en semaine. Très souvent des travaux, et des pannes de trains (ils sont super vieux les MI 80, avec une rénovation de bas étage). On a espéré, on n'y croit plus, on est né et avons vécu depuis 45/50 ans sur cette ligne, et on constate que tout est nivelé par le bas. Au moment de cette enquête vous allez nous faire un dédommagement, mais faire des temps de trajet toujours plus long, des conditions en train affreuses vous ne regardez pas cela. C'est comme donner un sac de riz pour ne rien dire et se satisfaire des miettes, le dédommagement est en fonction des gares mais les gares du milieu sont saturées et ont de moins en moins de trains. Le matin du nord vers paris c'est blindé, le soir pareil alors si un problème tout s'aggrave à 20h plus d'agent sur les quais parisiens et plus d'agent en gare secondaire comme vous le dites. Vous nous répondez que c'est normal, mais un jour vous aurez des poursuites quand une personne sera gravement atteinte et que personne ne sera intervenu, et que personne n'aura signalé l'incident. Les usagers ne peuvent pas remplacer les agents de gare, les caméras ne servent à rien si elles ne sont pas regardées. Voilà tout ce qui est à penser rapidement, et je finis par comprendre les gens qui fraudent. Des incidents sur le réseau de mass transit)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 77					X		X							**Une Anonyme de Saint-Sauveur-sur-Ecole (77)**: *Prendre les transports en commun.* Si l'on veut que les gens laissent leur voiture pour utiliser les transports collectifs, il faut leur permettre de garer leur voiture à proximité des gares (tout le monde n'a pas la possibilité d'y aller à pied ou à vélo !). Or tous les parkings aux abords des gares deviennent payants. Avec la baisse des tarifs SNCF banlieue, moi qui prends le train occasionnellement, je vais payer plus cher (et de loin !) de parking que de tickets de train. Comment voulez-vous inciter les gens à laisser la voiture dans ces conditions ?
Obs 78				X	X									**Mme BAILLON de Gazeran (78)** : *Plus d'arrêt à Gazeran* Habitante de Gazeran, il faudrait plus d'arrêt à la gare de Gazeran en journée en mettant le même nombre d'arrêt qu'à Rambouillet soit 1 par heure et non 1 toutes les 2h, obligeant les habitants à prendre la voiture et aller jusqu'à Rambouillet ou devoir rentrer en bus qui n'est absolument pas fiable faute d'arrêt à Gazeran.
Obs 79		X		X	X									**Mme JUDITH de Cormeilles-en-Parisis (95)** : *Les transports à Cormeilles-en-Parisis* La gare de Cormeilles-en-Parisis n'est pas accessible en poussette. C'est très compliqué pour les familles. De plus il n'y a pas assez de trains entre 8h et 10h heures de pointe. L'espace de détente avec les points de charge et les tables n'est jamais ouvert. Il manque aussi un relais pour un café ou presse (peut être un distributeur automatique). Il faudrait être connecté au grand Paris express ou au RER A pour augmenter notre attractivité.
Obs 80				X										**Une Anonyme de Sainte-Geneviève-des-Bois (91)**: *Dégradation des conditions de transports pour les usagers du val d'orge* Bonjour, je tiens à exprimer mon étonnement à l'heure des promesses d'île de France mobilité pour un transport en commun de qualité pour tous. A grand renfort de publicité et de sens citoyen pour l'écologie. La réalité est tout autre. Le service se dégrade au fil des ans sur le RER C, le nouveau plan de transport (2024) pénalise les utilisateurs du val

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'orge en allongeant le temps de trajet et avec une nette dégradation du confort de tous dans des rames quotidiennement surchargées. Ne changez rien si c'est pour empirer la situation des usagers, qui sont fatigués de ce calvaire au quotidien. On nous avait annoncé des trains supplémentaires, on se retrouve avec un temps de trajet allongé et des trains absents. Pas un seul jour sans de multiples suppressions. Regardez les chiffres ! Rendez-nous un service de transport public correct !
Obs 81	X		X	X	X		X					X		**<u>Mme SCHENBERG de Meulan-en-Yvelines (78)</u>**: *Enquête publique mobilité ile de France* Je vis à Meulan en Yvelines et je travaille à Paris. Prendre la voiture et faire des kms de bouchons pour aller travailler n'est pas une solution acceptable. Donc je prends le train mais pour atteindre mon travail il me faut 1h15 (rue Auber) et encore je n'ai aucun métro à prendre ensuite. Je rêve de grands parkings près de l'autoroute A13 et A15 ou les personnes des petites et moyennes communes alentours pourraient laisser leur véhicule ou leur vélo pour prendre des navettes direction Paris. Ces navettes seraient très fréquentes, toutes les 5 minutes maximum pour recréer la même liberté que la voiture individuelle. Plus d'angoisse d'être en retard au travail ou pour aller chercher les enfants le soir. Elles auraient une voie dédiée sur l'autoroute pour raccourcir le temps de parcours et en même temps dissuader de l'utilisation de la voiture individuelle. Évidemment création de dépose proche des métros et RER dont la fréquence devrait suivre ce nouveau flux. C'est un rêve à long terme peut être mais pas une utopie. Le futur s'anticipe tôt. Merci pour cette enquête. Christelle Schenberg
Obs 82				X										**<u>M GUERIN de Carrières-sous-Poissy (78</u>**: *Bus* Depuis la restructuration du réseau de bus et de l'arrivée de Keolis, nous n'avons le droit qu'à des bus surchargés sur Carrières sous Poissy.
Obs 83			X	X	X		X							**<u>Mme CHARLENT de Raizeaux (78)</u>**: *Désenclavement : parking, intermodalité, fréquence des trains Sud Yvelines* A Raizeux (78125), nous sommes à 15 minutes en voiture (13km) de Gazeran, première

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Gare IDF de la ligne Chartres - Paris Montparnasse. Il y a plusieurs problèmes : - parking auto de Gazeran très largement insuffisant en capacité (aucune place disponible au-delà de 7h00 du matin en semaine). -fréquence des trains insuffisante : tous les trains de la ligne Chartres - Paris ne s'arrêtent pas à Gazeran contrairement à Épernon (28230, gare région centre), ou à Rambouillet (parking saturé et très onéreux). Donc à Gazeran 1 train toutes les 2h environ… -les TAD ne fonctionnent pas avant 9h30 donc pas possible d'utiliser ce type de transport pour aller à la gare pour les gens qui travaillent à 8 h30-9h à Paris, ou même Versailles. Je propose : - un agrandissement du parking de Gazeran (pourquoi pas à étages ?) - un alignement de la fréquence de passage des trains à Gazeran sur celle de Rambouillet - une navette ou un Tad de Raizeux vers Gazeran dès 6h30 et jusqu'à 22h. J'habite ce village depuis 25 ans et nos enfants ont été très impactés par cet isolement rural au sein de l'Île-de-France. Nous-mêmes sommes obligés de posséder un véhicule par personne dans le seul but de nous rendre à la gare de façon indépendante. En espérant que ma contribution ne restera pas à lettre morte. Bien cordialement,
Obs 84	X		X	X	X		X			X		X		**Mme PERROTTE de Malakoff (92), association Dynamo Malakoff**: *Plan des mobilités* Pour des mobilités dé carbonées : vélo marche transport en commun avec place sur la voirie à prendre sur la voiture et le stationnement. Avec un plan vélo coconstruit avec les associations pour des pistes cyclables sécurisées afin que le maximum de cyclistes soient rassurés, développer le SRAV pour les jeunes, végétaliser, arrêter d'abattre des arbres en réfléchissant au projet en les conservant au maximum, éduquer à la cohabitation des modes de transports, verbaliser tous les acteurs qui ne respectent pas le code de la route, favoriser les trajets les moins polluants avec des M12 le plus possible, empêcher les rupture de pistes. Merci en espérant que l'urgence climatique sera entendue Frédérique Perrotte Dynamo malakoff

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 85				X										**Une Anonyme de Villejuif (94)**: *Un milliard d'euros par an supplémentaire pour embaucher de chauffeurs de bus* on veut des transports en commun, en banlieue on veut des transports en commun réguliers on veut de transports en commun Un milliard d'euros par an supplémentaire pour embaucher de chauffeurs de bus dans les banlieues
Obs 86				X	X	X								**Un Anonyme de Colombes (92)**: *Proposition* j'habite à Colombes depuis 1995 les transports en commun ont évolués très lentement. Colombes c'est plus 90 692 habitants qui n'ont ni métro ni RER. A colombes ils ont accueilli les jeux olympique 2024. La ligne J et une ligne galère, c'est bien d'avoir des nouveaux trains. Mais il faudrait faire évoluer les transports en commun en Ile-de-France, les lignes de métro ont été prolongées à Saint-Ouen-Aubervilliers- Rosny-Bois-Perrier-Bagneux. Ils sont déjà desservis par des ligne métro et RER, il faut savoir si l'état a les moyens. A Colombes, pour les transports en commun, il y a la ligne L et J et le tramway t2...le tramway t1 on ne sait pas quand il va être prolongé à Colombes ? Une autre information, la ligne 3 du métro est en projet d'étude pour prolonger à Bécon-les-bruyères et à les Vallée le nom du quartier qui se trouve sur ville de Colombes. A la gare des vallées ? ce serait bien de prolonger la ligne 3 métro à église de Colombes il faudrait pour ça faire une étude, c'est long pour prolonger une ligne de métro. Il faut faire évoluer les transports existants, métro RER : la priorité est de changer le matériel roulant. Je ne sais pas si la carte Navigo va augmenter. Pour cela il faudrait que vous trouviez des financements. Je prends le bus 167 à Colombes en direction pont de Levallois à mon lieu de travail, alors que la ligne j, je dois changer à paris Saint-Lazare. J'espère que vous prendrez en compte mon message, mais je sais qu'il y'a un manque,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														une absence de volonté politique. Dans les mobilités des transports en commun en Île-de-France.
Obs 87				X	X	X	X							**M MINJOULAT-REY de Elancourt (78**: *Transports publics à St Quentin en Yvelines* Dans le secteur de St Quentin en Yvelines. L'offre de transports publics (bus et rail) est à densifier entre Paris et les gares de SQY (jusqu'à la Verrière) y compris la nuit et les week-ends. Les tarifs sont également à réduire davantage pour que le volume des déplacements en voiture diminue. C'est un investissement significatif à réaliser, mais il en vaut la peine et pourra être compensé par l'augmentation des usagers si l'offre transports publics est vraiment compétitive. Les parkings à proximité des gares devraient être gratuits ou bien moins onéreux. Y compris pour les usagers occasionnels. La ligne C devrait être prolongée jusqu'à La Verrière. Les budgets alloués aux expérimentations fantaisistes telles qu'Urban Loop ou le téléphérique (c'était un projet) entre Montigny et la Clef de St Pierre (Elancourt) pourraient être orientées vers la densification de l'offre et non les dépenses de prestige.
Obs 88						X								**Un Anonyme de Les Ulis (91)**: *Rendre le transport décarboné* Une solution simple et efficace rendre le transport public gratuit, pour cela rendre toutes les voitures de fonction des élus et diminuer leurs émoluments puisqu'ils disent servir les Françaises et Français.
Obs 89				X	X									**Une Anonyme de Colombes (92)**: *Proposition* Bonjour, j'habite à Colombes depuis 40 ans. Les transports en commun sont fantastiques mais parfois chaotiques mais il y'a pas assez d'ambition. Je travaille au Centre Hospitalier de Rambouillet, je prends la ligne J a la gare de Colombes la ligne 13 à saint Lazare la ligne n à Montparnasse en direction de Rambouillet. Je mets plus de 1h46 en trajet. C'est long.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Pour les projets de transport de mobilité vous ne pouvez pas créer une ligne réseau express régional entre Saint-Lazare et Montparnasse serai plus simple ? créer une ligne RER c'est couteux, le CDG express a été planifié, le Grand Paris Express aussi. C'est injuste de ne pas avoir une ligne RER, Et on pourrait améliorer le trajet paris intra-muros, surtout que Colombes n'a ni métro ni RER ni Grand paris express. Du transport fantastique au féérique c'est chaotique, des projets transports sont dans les cartons, un projet de transport souterrain ne pourra jamais voir le jour c'est dommage. Après, il faut voir le financement. Le transport en région Ile-de-France est fiable. Est que IDFM et l'état sont ambitieux ou ont-ils un manque de volonté politique ? Ça ne changera rien sur mon trajet, ni sur les galères du transport ferroviaire en île de France. On verra si vous prenez conscience de tous les messages. Je vous remercie Cordialement.
Obs 90				X		X								**M GARNIER de Herblay-sur-Seine (95)** : *Améliorer la ligne j* Bonjour, il faut améliorer la ligne j ...on en a ras le bol des retards des problèmes de caténaires.... il y a pas un jour où il y a pas de problèmes.....stop ...et de plus sur cette ligne pas un seul remboursement...une honte Oui c'est une ligne ou il y a beaucoup de voyageurs.... Mais il faut embaucher, et améliorer la ligne ....merci
Obs 91	X		X				X				X			**M COLLIN de Paris (75)** : *Favoriser l'usage des vélos* Sécuriser l'usage des mobilités douces (vélo, trottinette…) avec des pistes cyclables séparées des voitures, avec une largeur suffisante pour que les vélos se doublent. Améliorer le stationnement des vélos avec des arceaux solides et plus espacés pour permettre de garer les vélos plus facilement. Aujourd'hui ils sont trop serrés ce qui abîme les vélos. Couvrir une partie des arceaux vélos pour les protéger lorsqu'ils restent dehors la nuit ou

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sous la pluie. Proposer davantage de places de stationnement sécurisées pour les vélos, notamment les vélos électriques qui coûtent très cher. Éventuellement proposer la recharge dans ces abris sécurisés.
Obs 92				**X**		**X**	**X**					X		**<u>Un Anonyme de Suresnes (92)</u>** : *Mobilité Suresnes Paris direct* il est temps de faire une connexion directe de Suresnes à Paris type tram (comme existé par le passé) pour le trajet Suresnes Porte Mailot ou Porte Dauphine. Cela permettra de prendre le réseau métropolitain directement sûrement remplaçant les nombreux bus existants et améliorant de façon pérenne la mobilité des milliers de personnes.
Obs 93				**X**	**X**									**<u>Mme BUZON d'Orly (94), association cité jardin d'Orly</u>** : *Enquête publique mobilité* 1. Les horaires de transport incompatibles avec certaines zones d'emplois : Rungis, aéroport, hôpitaux pompiers et … pas de transport de nuit. Le métro 14. Tvm et bus ouvrent beaucoup trop tard pour des horaires de travail de nuit. Obligation de prendre la voiture pour un trajet court. Cela rend le pass Navigo inutile. 2. Le coût m14 aéroport : Habitant le quartier cite jardins d'Orly m14 Thiais Orly, il est inconcevable de payer 13 euros par personne pour un arrêt pour l'aéroport. Le bus 183 est moins fréquent, voire très réduit les week-end ce qui nous oblige à se faire déposer (attendre 40 min et plus long que le trajet à pied 35min!!). Les taxis refusent un trajet aussi court. Un métro dit de proximité, écologique et à la portée de tous ! Payé avec une part de nos impôts. Double peine car il n'y a pas que des touristes qui vont à l'aéroport. Incompatible avec la vision d ADP 2035 d'insérer et fondre l'aéroport dans la proximité des villes frontalières. De développer certaines activités économiques, loisirs et culturelles. Voir concertation adp 2035. Quel sera le prix pour le changement de métro à l'aéroport avec l'arrivée de la ligne 18? 3, mutualisation des parkings d'entrée de Paris. Travailler avec l'aéroport de Paris pour mutualiser les parkings, les axes routiers a6 a86 n20 n7 et les transports pour désengorger Paris de voitures. Créer des parkings à l'entrée de la capitale Tarif préférentiel

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														parking/tickets de transports pour le nombre de passagers. Existe ailleurs voir Nantes le Mans... 4. sécurité : De nombreuses personnes sortent du métro 14 à Thiais Orly pour finir en bus car moins coûteux. Dangereux sur Charles Tillon, pas écologique et perte de temps.
Obs 94	X			X	X				X					**Mme JEUDY de Bois-Colombes (92)** : *Déplacements vers La Défense* Habitante de Bois-Colombes au quartier des 4 routes, je suis salariée d'une société basée à La Défense. Aujourd'hui, aucune combination de transports publics ne me permet de m'y rendre en moins de 45 minutes. Je m'inquiète de l'état des transports en commun, toujours bondés, et surtout, au regard des imposants immeubles actuellement en construction. Pour que la situation sur les routes s'améliore autant que dans les transports, il faut renforcer l'offre, et notamment vers les quartiers de La Défense et vers Paris. Prendre la ligne 13 est toujours une épreuve … qui affecte grandement la qualité de vie.
Obs 95				X	X									**Mme AUDREN de Presles (95)** : *Arrêt ligne H au Stade de France* La ligne H passe le long de la station Stade de France mais ne s'y arrête pas. Permettre la descente à cette gare nous donnerait un accès à la nouvelle station Pleyel et ensuite le Grand Paris Express
Obs 96				X			X		X	X				**M BRICKER de Fontainebleau (77), association Fontainebleau Patrimoine** : *Avis de l'association Fontainebleau Patrimoine* FONTAINEBLEAU PATRIMOINE (extraits du document joint) Le Plan des mobilités en Île-de-France prétend avoir pour objectif de répondre aux besoins des Franciliens en matière de déplacements à l'horizon 2030 et de placer la mobilité en Île-de-France sur la voie du « zéro carbone ». Tout cela paraît bien fumeux. Arrêté par la Région le 27 mars 2024, le Plan des mobilités succède au Plan de déplacements urbain d'Île-de-France de 2013. Il fixera la stratégie régionale en matière de mise en œuvre et d'exploitation des projets de transports et de mobilités jusqu'en 2030, actuellement en phase de consultation. Nous présentons quelques observations sous deux angles

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														particuliers (parmi d'autres) : la saturation des réseaux et les obligations urbanistiques de stationnement. I. La saturation des réseaux : faisons semblant de rien... Force est de constater que le projet de plan de mobilités de la région Ile de France (PDM) ne procède à aucune analyse de la satisfaction des besoins actuels et futurs. Le Code des transports fournit des bases pour argumenter en faveur de la nécessité d'une analyse de la saturation des transports. L'article L. 1214-2 du Code des transports dispose que le plan de mobilité vise à assurer "l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part" et le même article indique que le plan doit avoir pour objectif "l'amélioration de l'efficacité de l'usage des réseaux" et "la diminution du trafic automobile". On pourrait argumenter qu'un PDM qui ne prend pas en compte la saturation des réseaux ferroviaires : - Ne respecte pas l'obligation d'assurer un "équilibre durable" entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement, car il encourage le report modal vers le train sans s'assurer de sa capacité à absorber ce flux. - Ne remplit pas l'objectif "d'amélioration de l'efficacité de l'usage des réseaux", en omettant les limites de capacité. - Risque de ne pas atteindre l'objectif de "diminution du trafic automobile" si les alternatives proposées (trains) sont déjà saturées et donc peu attractives. L'article L. 1111-1 du Code des transports offre aussi un argument juridique pertinent pour soutenir la nécessité d'analyser la saturation des réseaux dans le cadre d'un plan de mobilité. Voici comment on peut l'interpréter : 1. Satisfaction des besoins des usagers : L'article dispose que l'organisation des mobilités "doit satisfaire les besoins des usagers". Un réseau ferroviaire saturé ne peut pas répondre adéquatement à ces besoins, ce qui implique la nécessité d'analyser et de prendre en compte la saturation. 2. Droit effectif de se déplacer : Le texte mentionne le "droit qu'a toute personne [...] de se déplacer". Un réseau saturé compromet l'effectivité de ce droit, car il limite la capacité des usagers à se déplacer efficacement. 3. Liberté de choix des moyens : L'article garantit "la liberté d'en choisir les moyens". Si les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														alternatives à la voiture (comme les trains) sont saturées, cette liberté de choix est de facto restreinte, ce qui va à l'encontre de l'esprit de la loi. 4. Conditions les plus avantageuses : La mise en œuvre doit s'effectuer "dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité". Un réseau saturé ne répond pas à ce critère, car il engendre des coûts économiques (perte de temps), sociaux (inconfort, stress) et potentiellement environnementaux (report vers d'autres modes de transport moins écologiques). 5. Limitation des nuisances : L'article mentionne explicitement "la limitation ou la réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre". Un réseau saturé peut conduire à une augmentation de ces nuisances si les usagers se reportent sur d'autres modes de transport moins écologiques. En conclusion, un PDM qui ne prend pas en compte l'analyse de la saturation des réseaux ferroviaires ne respecte pas pleinement les principes énoncés dans l'article L1111-1 du Code des transports. Cette omission pourrait compromettre la capacité du plan à satisfaire les besoins des usagers, à garantir leur droit effectif de se déplacer, à assurer leur liberté de choix des moyens de transport, et à mettre en œuvre l'organisation des mobilités dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité. Dans les zones mal desservies par les transports en commun, la voiture individuelle reste souvent le seul moyen de déplacement viable, contribuant à la congestion routière. II. Obligations de stationnement et documents d'urbanisme Le projet de PDM recommande (ce n'est pas une obligation formelle) de limiter les minimums de réalisation de places de stationnement pour les constructions neuves. Le PDM prescrit un pourcentage par rapport au taux de motorisation réel des ménages et aux besoins de stationnement des résidents, pour éviter de "réaliser un nombre trop élevé de places" (voir le tableau infra). On constatera cependant que le taux de motorisation n'est pas fourni avec le PDM ce qui rend compliqué sa mise en oeuvre. Tout cela est contestable : 1. Le taux de motorisation actuel ne reflète pas nécessairement les besoins futurs. La limitation des places de stationnement pourrait créer des difficultés pour les résidents si leurs besoins en mobilité évoluent.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														2. Adaptabilité réduite : Une fois construits, il est difficile et coûteux de modifier les espaces de stationnement. Un nombre insuffisant de places pourrait donc poser des problèmes à long terme. 3. Stationnement sauvage : Le manque de places pourrait encourager le stationnement illégal, encombrant les trottoirs et les espaces publics 4. Attractivité réduite : Les logements avec peu de stationnement pourraient être moins attractifs pour certains acheteurs ou locataires, impactant potentiellement le marché immobilier local. 5. Une recommandation uniforme ne prend pas en compte la diversité des contextes locaux. En conclusion, bien que l'intention de réduire la dépendance automobile soit louable, une approche plus nuancée et flexible serait préférable pour répondre efficacement aux besoins variés en matière de mobilité et de stationnement. III. Des critiques nombreuses - Manque d'ambition environnementale : "Pour l'Autorité environnementale, le plan devrait fournir une vision complète des mobilités à horizon 2030 appuyée par la démonstration qu'il constitue un véritable outil de report modal s'inscrivant dans les différents objectifs nationaux, et qu'il ne constitue pas une simple réponse à la demande démographique et économique". (Avis délibéré de la Mission régionale de l'autorité environnementale N°MRAe APPIF-2024-133 du 27/11/2024 sur le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France) ; - Déconnexion de l'urbanisme et des transports, comme facteur d'aggravation future de la saturation : L'analyse des permis de construire de logements et de bureaux laisse présager une aggravation de la saturation (Que choisir le dénonçait déjà dans un article "Pourquoi le pire est à venir" publié le 09 décembre 2015). L'expansion des zones urbaines s'est souvent faite de manière anarchique, sans planification adéquate des infrastructures de transport. Ce phénomène a conduit à "tirer" les infrastructures toujours plus loin en périphérie, augmentant les coûts et la complexité du réseau. Pire, les infrastructures ne suivent plus. C'est bien ce que nous reprochons : le PDM ne pense pas les transports comme un facteur limitant de l'urbanisation à outrance, mais comme un simple

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														accompagnement de celui-ci, sans moyen réel. Conclusions Pour finir, nous concluons que le PDM ne répond pas à deux problématiques très graves que sont la saturation et le stationnement urbain. Les effets environnementaux paraissent sous évalués au regard des besoins réels du public. Il nous apparaît donc que ce document ne devrait pas être adopté sans des analyses plus profondes. Il s'inscrit hélas dans la même veine de pensée que le Schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF) qui pousse à bétonner plus (rappelons que le but est de 70.000 logements supplémentaires par an !) sans tenir compte de la réalité : saturation des transports, atteintes à l'environnement, dégradation de la qualité de vie... Le fait de ne penser qu'un seul axe au détriment de tous les autres est absurde. Nous demandons à la commission de donner un AVIS DEFAVORABLE.

Fontainebleau Patrimoine
Association loi 1901 n° 9741 déclarée au JORF du 11 décembre 1996 p. 5454
Site : fontainebleau-patrimoine.blogspot.fr Courriel : echosbleau@gmail.com Tel : 01 60 74 80 33
24, Bd Thiers 77300 Fontainebleau

Projet de plan des mobilités d'Ile de France : déconnecté des réseaux
Observations pour la commission d'enquête

Le Plan des mobilités en Île-de-France prétend avoir pour objectif de répondre aux besoins des Franciliens en matière de déplacements à l'horizon 2030 et de placer la mobilité en Île-de-France sur la voie du « zéro carbone ». Tout cela paraît bien fumeux.

Arrêté par la Région le 27 mars 2024, le Plan des mobilités succède au Plan de déplacements urbain d'Île-de-France de 2013. Il fixera la stratégie régionale en matière de mise en œuvre et d'exploitation des projets de transports et de mobilités jusqu'en 2030, actuellement en phase de consultation.

Nous présentons quelques observations sous deux angles particuliers (parmi d'autres) : la saturation des réseaux et les obligations urbanistiques de stationnement.

I. La saturation des réseaux: faisons semblant de rien...

Force est de constater que le projet de plan de mobilités de la région Ile de France (PDM) ne procède à aucune analyse de la satisfaction des besoins actuels et futurs. Le Code des transports fournit des bases pour argumenter en faveur de la nécessité d' une analyse de la saturation des transports. L'article L. 1214-2 du Code des transports dispose que le plan de mobilité vise à assurer "*l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part*" et le même article indique que le plan doit avoir pour objectif "*l'amélioration de l'efficacité de l'usage des réseaux" et "la diminution du trafic automobile*".

On pourrait argumenter qu'un PDM qui ne prend pas en compte la saturation des réseaux ferroviaires :
- Ne respecte pas l'obligation d'assurer un "équilibre durable" entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement, car il encourage le report modal vers le train sans s'assurer de sa capacité à absorber ce flux.
- Ne remplit pas l'objectif "*d'amélioration de l'efficacité de l'usage des réseaux*", en omettant les limites de capacité.
- Risque de ne pas atteindre l'objectif de "*diminution du trafic automobile*" si les alternatives proposées (trains) sont déjà saturées et donc peu attractives.

L'article L. 1111-1 du Code des transports offre aussi un argument juridique pertinent pour soutenir la nécessité d'analyser la saturation des réseaux dans le cadre d'un plan de mobilité. Voici comment on peut l'interpréter :
1. **Satisfaction des besoins des usagers** : L'article dispose que l'organisation des mobilités "*doit satisfaire les besoins des usagers*". Un réseau ferroviaire saturé ne peut pas répondre adéquatement à ces besoins, ce qui implique la nécessité d'analyser et de prendre en compte la saturation.
2. **Droit effectif de se déplacer** : Le texte mentionne le "*droit qu'a toute personne [...] de se déplacer*". Un réseau saturé compromet l'effectivité de ce droit, car il limite la capacité des usagers à se déplacer efficacement.
3. **Liberté de choix des moyens** : L'article garantit "la liberté d'en choisir les moyens". Si les alternatives à la voiture (comme les trains) sont saturées, cette liberté de choix est de facto restreinte, ce qui va à l'encontre de l'esprit de la loi.

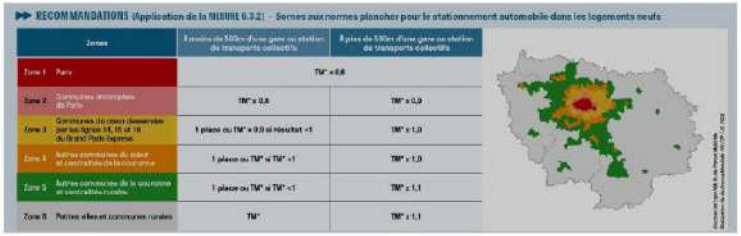
4. **Conditions les plus avantageuses** : La mise en œuvre doit s'effectuer "*dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité*". Un réseau saturé ne répond pas à ce critère, car il engendre des coûts économiques (perte de temps), sociaux (inconfort, stress) et potentiellement environnementaux (report vers d'autres modes de transport moins écologiques).
5. **Limitation des nuisances** : L'article mentionne explicitement "*la limitation ou la réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre*". Un réseau saturé peut conduire à une augmentation de ces nuisances si les usagers se reportent sur d'autres modes de transport moins écologiques.

En conclusion, **un PDM qui ne prend pas en compte l'analyse de la saturation des réseaux ferroviaires ne respecte pas pleinement les principes énoncés dans l'article L1111-1 du Code des transports.** Cette omission pourrait compromettre la capacité du plan à satisfaire les besoins des usagers, à garantir leur droit effectif de se déplacer, à assurer leur liberté de choix des moyens de transport, et à mettre en œuvre l'organisation des mobilités dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité.

Dans les zones mal desservies par les transports en commun, la voiture individuelle reste souvent le seul moyen de déplacement viable, contribuant à la congestion routière.

II. Obligations de stationnement et documents d'urbanisme

Le projet de PDM recommande (ce n'est pas une obligation formelle) de limiter les minimums de réalisation de places de stationnement pour les constructions neuves. **Le PDM prescrit un pourcentage par rapport au taux de motorisation réel des ménages** et aux besoins de stationnement des résidents, pour éviter de "*réaliser un nombre trop élevé de places*" (voir le tableau infra). On constatera cependant que le taux de motorisation n'est pas fourni avec le PDM ce qui rend compliqué sa mise en œuvre. Tout cela est contestable :
1. Le taux de motorisation actuel ne reflète pas nécessairement **les besoins futurs.** La limitation des places de stationnement pourrait créer des difficultés pour les résidents si leurs besoins en mobilité évoluent.
2. **Adaptabilité réduite :** Une fois construits, il est difficile et coûteux de modifier les espaces de stationnement. Un nombre insuffisant de places pourrait donc poser des problèmes à long terme.
3. **Stationnement sauvage** : Le manque de places pourrait encourager le stationnement illégal, encombrant les trottoirs et les espaces publics
4. **Attractivité réduite** : Les logements avec peu de stationnement pourraient être moins attractifs pour certains acheteurs ou locataires, impactant potentiellement le marché immobilier local.



5. Une recommandation uniforme ne prend pas en compte la **diversité des contextes locaux**.

En conclusion, bien que l'intention de réduire la dépendance automobile soit louable, une approche plus nuancée et flexible serait préférable pour répondre efficacement aux besoins variés en matière de mobilité et de stationnement.

III. Des critiques nombreuses

- **Manque d'ambition environnementale** : *"Pour l'Autorité environnementale, le plan devrait fournir une vision complète des mobilités à horizon 2030 appuyée par la démonstration qu'il constitue un véritable outil de report modal s'inscrivant dans les différents objectifs nationaux, et qu'il ne constitue pas une simple réponse à la demande démographique et économique"*. (Avis délibéré de la Mission régionale de l'autorité environnementale N°MRAe APPIF-2024-133 du 27/11/2024 sur le projet de plan des mobilités de la région d'Île-de-France) ;
- **Déconnexion de l'urbanisme et des transports, comme facteur d'aggravation future de la saturation** : L'analyse des permis de construire de logements et de bureaux laisse présager une aggravation de la saturation (Que choisir le dénonçait déjà dans un article *"Pourquoi le pire est à venir"* publié le 09 décembre 2015).

L'expansion des zones urbaines s'est souvent faite de manière anarchique, sans planification adéquate des infrastructures de transport. Ce phénomène a conduit à "tirer" les infrastructures toujours plus loin en périphérie, augmentant les coûts et la complexité du réseau. Pire, les infrastructures ne suivent plus.

C'est bien ce que nous reprochons : le PDM ne pense pas les transports comme un facteur limitant de l'urbanisation à outrance, mais comme un simple accompagnement de celui-ci, sans moyen réel.

Conclusions

Pour finir, nous concluons que le PDM ne répond pas à deux problématiques très graves que sont la saturation et le stationnement urbain.

Les effets environnementaux paraissent sous évalués au regard des besoins réels du public.

Il nous apparaît donc que ce document ne devrait pas être adopté sans des analyses plus profondes.

Il s'inscrit hélas dans la même veine de pensée que le Schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF) qui pousse à bétonner plus (rappelons que le but est de 70.000 logements supplémentaires par an !) sans tenir compte de la réalité : saturation des transports, atteintes à l'environnement, dégradation de la qualité de vie...

Le fait de ne penser qu'un seul axe au détriment de tous les autres est absurde.

Nous demandons à la commission de donner un AVIS DEFAVORABLE.

Fait à Fontainebleau, le 2 mars 2025.

Pour le Directoire,

Le Président,
Dr Guillaume BRICKER

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 97				X										**Un Anonyme de Tacoignières (78)** : *Plus de trains sur la ligne N Paris Montparnasse Dreux* Il serait merveilleux d'avoir un train à la demi-heure sur cette ligne. Ce serait un vrai plus pour les personnes qui travaillent en horaires décalés comme moi. Un train par heure en période creuse n'est pas suffisant et contraint beaucoup de personnes à prendre la voiture à contre cœur.
Obs 98				X								X		**M MICHEL de Saint-Leu-la-Forêt (95)** : *Avions* Commencer par supprimer les avions qui polluent beaucoup plus que les voitures même anciennes. Utiliser les transports en commun, c'est bien sur Paris mais en banlieue, Saint-Leu Saint Ouen l'Aumône plus d'une heure en train, quinze minutes en voiture.
Obs 99				X										**Un Anonyme de Tacoignières (78)** : *Un train plus tôt sur la ligne N Dreux Paris Montparnasse.* Serait-il possible de mettre en place un train au départ de Dreux qui permettrait aux habitants de Dreux et toutes les gares jusqu'à Villiers Neauphle Pontchartrain d'arriver à Paris Montparnasse vers 05h30 ? En effet beaucoup de travailleurs en horaires décalés commencent leur travail à 06h00 et sont contraints de prendre leurs voitures car actuellement le premier train au départ de Dreux arrive à Paris à 06h32. Les habitants des lignes de Rambouillet, Plaisir Grignon, Mantes la Jolie, Saint Rémy les Chevreuse peuvent arriver à Paris avant 06h00. Pourquoi la lignes de Dreux n'a pas le droit au même service ?
Obs 100						X								**Mme SERRE** : *Enquête publique IDF mobilité* Je voudrais attirer l'attention du commissaire enquêteur sur : - le coût des trajets, grande couronne. Contrairement à ce qui avait été annoncé, les correspondances ne sont pas incluses dans le ticket liberté+. Seule 1 seule correspondance l'est. Ainsi: - bus faisant partie de réseau mobilité IDF, pour rejoindre la gare RER + RER de la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														banlieue sur Paris + métro = 1ticket bus 1.60€ + 1.99€.
Obs 101		X		X	X									**M ADAM de Chatenay-Malabry (92)** : *Réflexions "plan mobilité"* Je réside depuis quelques années a Châtenay Malabry. Comme beaucoup de Chatenaysien, j'attendais beaucoup de l'arrivée du Tram T10. Malheureusement cette mise en service a été accompagnée par la fermeture de nombreuses lignes de bus sans concertation des usagers. Des déplacements deviennent trop longs ou tout simplement impossibles via les transports publics. Par exemple : Il n'existe plus de desserte à proximité de l'ARBORETUM qui comme vous le savez est un lieu emblématique de la Région. Pour les déplacements vers ce lieu beaucoup de visiteurs utilisent leur propre moyen de transport notamment leur voiture. La desserte du centre de Châtenay (mairie, commerces, services) à partir des partie Ouest (Butte Rouge, Cinéma Le Rex) auparavant desservie par un très pratique petit bus n'existe plus et pose de très sérieux problèmes aux personnes âgées ou à mobilité réduites. L'accès au centre-ville est aussi plus long et moins pratique depuis les stations du T10. Le fait de se rendre, par le tram T10 puis T6 au centre commercial de Vélizy ne remplace pas l'efficience des lignes de Bus. Pour le reste rien ne change en desserte via le tram T10 de la Station RER Croix de Berny auparavant assurée par des bus. A l'avenir vos études de mobilités devraient prendre plus en compte les avis des usagers et leurs réels besoins.
Obs 102				X	X									**Un Anonyme de Suresnes (92)** : *Prolongement ligne 2 Suresnes* Prolonger la ligne 2 du métro jusqu'à Suresnes depuis la porte Dauphine par le tracé suivant : -Route des Lacs Hippodrome de Longchamp, -Suresnes Centre (en correspondance avec Suresnes Longchamp T2 et Suresnes Mont Valérien Transilien) -Suresnes - Haut Lieu de la Mémoire nationale (pour desservir le futur musée-mémorial du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														terrorisme ainsi que le mémorial de la France combattante de plus près) -Rueil - Suresnes Mont Valérien (correspondance avec la future ligne 15 du Grand Paris Express) Ce projet présente l'atout de : - Relier directement Suresnes à Paris sans passer par La Défense ; - Permettre la correspondance avec le RER C à Porte Dauphine/Avenue Foch, et avec la ligne 6 à Charles de Gaulle-Etoile ; - Décongestionner le T2 et le RER A - Desservir directement depuis Paris le futur musée-mémorial du terrorisme - Rejoindre la station Rueil - Suresnes-Mont Valérien de la future ligne 15 du Grand Paris Express, l'une des seules stations de la ligne à être dépourvue de correspondance, en la reliant directement à Paris.
Obs 103				X	X									**M DAOUD de Saint-Cloud (92)** : *Connexion lignes 10 et 15* Il serait judicieux de prévoir une prolongation de la ligne 10 vers la nouvelle station de métro de la ligne 15 à St Cloud. Ceci améliorerait ostensiblement la connexion du réseau dans cette zone.
Obs 104	X		X				X							**M DE SIMON de Guérard (77) a écrit** : *Pistes cyclables et parkings à vélo dans les écoles* J'habite dans un petit village où je me déplace de temps en temps à vélo. Je pense que je me déplacerais plus souvent s'il y avait des pistes cyclables. Je sais que dans des villages et à la campagne c'est difficile, mais il est peut-être possible de faire comme aux Pays-Bas : matérialiser des pistes cyclables de chaque côté de la route pour que les automobilistes se rendent compte qu'ils partagent la route avec des cyclistes. Pour que les enfants puissent se rendre en vélo à l'école (et ce dès la maternelle), pourquoi ne pas rendre obligatoire l'installation de parking à vélo dans ou devant toutes les écoles
Obs 105				X	X									**M MIE** : *Missions semi-directes RER C branche Saint-Quentin*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Je souhaitais tout d'abord vous remercier pour l'organisation de cette consultation publique et pour le travail impressionnant ayant abouti à cet exhaustif Plan de mobilités. Je souhaiterais relayer ici une modeste suggestion, relative à la refonte en cours du schéma directeur du RER C que vous évoquez dans le Plan. Je m'interroge en effet sur la possibilité de créer des missions semi-directes en heures de pointe pour la desserte de la branche « Saint-Quentin en Yvelines » du RER C. En effet, ce type de dessertes semi-directes existe sur de nombreuses lignes de RER (E, B, D, A), et d'ailleurs y compris sur le RER C (ainsi la desserte du côté de Brétigny/Juvisy). En heures de pointe, cela consisterait à ne pas desservir toutes les gares entre Saint-Quentin et Paris. Bien sûr, compte tenu des bassins de population, des implantations d'entreprises ou des nécessités de correspondances, certaines gares ne devront sans doute pas être impactées (par exemple : Issy, Issy Val de Seine, Versailles Chantiers). La question des correspondances va être d'une importance croissante dans certaines gares (à commencer par Issy (ligne 15 à venir, projets d'extension ligne 12 et T10) et Versailles Chantiers (ligne 18, possible prolongement T13), et plaide pour une desserte renforcée. Cette idée repose sur le constat que la desserte de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines n'est pas à la hauteur de la fréquentation de la gare de St-Quentin (seule gare RER de toute l'agglomération) et de son important bassin de vie (plus de 230 000 habitants) et d'emplois. Une desserte semi-directe permettrait en outre de faire jouer à plein l'important réseau de correspondances de la gare de St Quentin et des autres gares de l'agglomération, correspondances actuelles (importante gare routière de St Quentin, TCSP Massy-Saint Quentin) et futures (ligne 18 à St Quentin Est). En outre, votre Plan met en exergue la nécessité de réduire la part de la voiture, or St-Quentin/Versailles sont au cœur d'axes routiers magistraux et structurants (voir les annexes du Plan), et une desserte plus rapide pourrait inciter au report modal. L'idée n'est pas de systématiser l'existence d'une desserte semi-directe dans la journée, mais plutôt de permettre la mise en place de quelques missions en heures de pointe. D'autant que certaines gares de ce tronçon bénéficient déjà d'une desserte beaucoup plus régulière en heures de pointe (dont Meudon Val Fleury, Chaville Vélizy, Viroflay Rive Gauche) grâce aux trains en provenance de Versailles Château. On peut enfin penser

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														qu'une desserte semi-directe permettrait un retournement plus rapide des trains vers la portion Est de la ligne (dont le Val d'Orge), objectif structurant du futur schéma directeur. Merci par avance de votre lecture et de la prise en compte espérée dans le cadre de la refonte en cours de la ligne C !
Obs 106	X		X	X		X	X					X		**Une Anonyme de Boulogne-Billancourt (92)** : *Stop la rentabilisation et privatisation des transports en commun* Les transports en commun se sont beaucoup dégradés en 10 ans ! Division par deux des fréquences des tram, bus et métro sur la majorité des lignes. Les gens ont besoin de lignes fréquentes pour ne plus ressentir le besoin de prendre la voiture. Vous partez du principe que les bus ne sont pas pleins, donc ça veut dire que les gens ont moins besoin de bus, donc vous réduisez les fréquences, voire supprimez des lignes, mais c'est pas le bon raisonnement à prendre. Au contraire, une ligne pas fiable sera au fur et à mesure évitée par les usagés ! Pour qu'une ligne soit fiable il faut qu'elle soit fréquente pour éviter l'affluence et les l'attente qui frustre les gens ! Redonnez les droits que les conducteurs ont perdus !!! Sinon vous n'arriverez pas à recruter !!! Mettez des parkings gratuits ou payable avec la Navigo en périphérie de Paris !!! Pour les gens qui viennent de loin entrent en centre-ville en transports au lieu de créer des embouteillages ! Mettez plus de stations de vélib' en banlieue, à paris il y en a tous les 100m/200m alors qu'on peut facilement circuler autrement alors qu'en banlieue, là où on en a le plus besoin il y a des stations tous les 2km si ce n'est plus, pourquoi ? Remettez les trottinettes électriques en libre services !!!! Leur interdiction a été votée par 4 vieux frustrés, personne n'a été tenus informé de cette initiative, beaucoup de personnes ont été privés de leur mode de locomotion !!! Plafonnez le forfait liberté+ au prix du forfait mensuel ! c'est intolérable de pouvoir dépasser ce montant ! L'accès à Orly par la ligne 14 devrait être inclus quand on paye un forfait !!! Les transports en commun doivent être une priorité en termes d'investissement d'argent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														public. Personnellement si je pouvais choisir où vont mes impôts, je choisirais les transports et l'hôpital, au vu de comment ces deux secteurs se dégradent, je me demande où va toute cette TVA et tous ces prélèvements sur le revenu. Faire des beaux trams qui brillent la nuit, c'est cool, mais les gens ont besoin d'avoir un transport fiable pour aller au travail, aller faire ses courses, voir sa famille, sans y perdre tout son temps et sa santé mentale ! C'est intolérable que pour certains trajets on mette plus de temps à pied qu'en bus !!!
Obs 107	X		X						X					**Une Anonyme de Paris (75)** : *Entente piéton/vélo (voiture)* Il est indispensable que les vélos respectent la signalisation (moi-même cycliste). Les piétons ne supportent plus l'incivilité des cyclistes et tous les cyclistes sont stigmatisés. S'il vous plait mettez plus d'amende aux cyclistes. Il faudrait aussi que les piétons soient plus sensibilisés à traverser sur les passages et à regarder des 2 cotes avant de traverser. Les voies à contre sens pour les cyclistes sont beaucoup trop dangereuses, et le cycliste a l'impression que toutes les rues peuvent être prise à contre sens. Il faut arrêter les passe-droits pour les vélos mais avoir plus de vrai piste/bande cyclable avec des feux vélo !
Obs 108				X								X		**M. BLEIN MARTIN de Champs-sur-Marne (77) :** Plusieurs lignes de train pourraient être rouvertes, telles que celle reliant Coulommiers à Sézanne, ou encore la ligne Bourron-Marlotte à Malherbe. Il est essentiel de désenclaver certaines communes de Seine-et-Marne, comme Fontenay-Trésigny, qui, bien qu'étant proche de la gare de Marles, n'est malheureusement plus desservie par les bus reliant la gare. Le projet de ligne méridienne entre Melun et Roissy devrait être réactivé, car il a été abandonné par manque de volonté politique. Il est également crucial de développer les transports en commun afin de réduire l'usage de la voiture en ville. Certaines communes souffrent de la saturation des routes, avec un trop grand nombre de véhicules et la disparition des parkings, ce qui rend le stationnement difficile dans certaines zones, alors que celles-ci ne sont pas correctement desservies par les transports. Le RER A est saturé

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et il n'existe aucune alternative pour les trajets, ce qui montre bien les conséquences de la dégradation du réseau ferroviaire et de la privatisation menée depuis plusieurs années. La privatisation actuelle des réseaux de bus et de tramway engendre de nombreux problèmes, notamment un manque de conducteurs.
Obs 109		X		X								X		**M. BLEIN MARTIN de Champs-sur-Marne (77) :** Dans le cadre du Plan de Déplacement, il est question de réduire l'utilisation de la voiture. Cependant, en réalité, les mesures mises en place semblent favoriser l'usage de la voiture, notamment en ce qui concerne le réseau de bus francilien. Certaines lignes de bus ont été modifiées, comme la ligne 02 qui passe désormais par Fontenay-Trésigny. Cette modification fait qu'elle ne dessert plus la gare de Marles, ce qui est une aberration. En effet, à moins de prendre sa voiture, les habitants doivent se rendre à Coulommiers ou à Verneuil-l'Étang pour prendre le train. Nous déplorons également la suppression prochaine de la ligne 100, reliant Torcy à Créteil. Cette ligne permettait de relier rapidement Champs à Torcy. Certaines personnes effectuent ce trajet régulièrement, et il est à noter qu'il n'y a jamais de valideur sur cette ligne, ce qui rend impossible de comptabiliser le nombre de voyageurs. Par ailleurs, il est crucial de souligner que l'accessibilité des transports en commun reste insuffisante pour certaines populations, notamment les personnes à mobilité réduite. Le manque d'infrastructures adaptées (comme des bus accessibles ou des stations non mises aux normes) complique encore davantage l'utilisation des transports en commun pour ces usagers.
Obs 110				X								X		**Une Anonyme de Crosne (91)** : Depuis quelque temps l'offre de transport dans les villes Crosne, Montgeron, s'est dégradée. Bus supprimé (ancien E surtout), retard etc… nous faisant louper régulièrement les correspondances où l'heure dans les écoles ou autre. Ce matin encore, pour une fois que le bus est à l'heure, il a mis un temps fou (circulation fluide) pour se rendre à la gare faisant louper 2 RER !! (Signalement fait sur le site mobilité)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La régularité du bus (ancien H) est moindre depuis les changements intervenus ce jour. Et la disparition des arrêts du bus Inter-Vals sur la ville de Crosne oblige les usagers à patienter, encore.... Mon enfant qui se rend à l'autre bout de Montgeron voit son parcours allongé à cause de la suppression de l'Inter-Vals le mercredi après-midi. (Aucune correspondance à l'heure entre gare de Montgeron et Crosne sauf l'Inter-Vals.) Crosne étant déjà déficitaire en termes de transport il serait bien que nos bons vieux bus soient toujours présents aux arrêts à Crosne et à l'heure... Quelques bus de plus même aux heures creuses seraient un plus, surtout les mercredis et samedis pour que nos enfants puissent se rendre à leurs activités périscolaires.
Obs 111				X		X						X		**Une Anonyme de Saint-Denis (93) :** A la lecture des contributions, j'ai le sentiment que rien n'est fait pour que l'usage de la voiture perdure (forme extrémisme anti-auto). Francilienne depuis 50 ans, j'ai connu la transformation du réseau des transports en commun IDF (la montée des prix du tickets de transports et des forfaits, prolongation de lignes de métro, création du tramway, le changement du matériel roulant RER, création de pistes cyclables) et très longtemps utilisatrice de ces mêmes transports. Je suis devenue ochlophobe (désignant une peur qui se manifeste dans les endroits où il y a beaucoup de personnes), et heureusement je suis conductrice, mon véhicule n'a pas qu'un rôle de matériel roulant mais une bulle de protection pour ma santé mentale. Rouler en ile de France ou sur le périphérique parisien est devenu un enfer dû aux restrictions aberrantes où tout est fait pour chasser "les pauvres" avec la création du ZFE et les franciliens en général qui viennent de Petite ou Grande Couronne, des voies de covoiturages et des bouchons qui explosent avec le temps quelle que soit l'heure de la journée. Demain, si je suis en manque d'autonomie, je sais que je ne pourrai pas compter sur tous ces moyens de transports, c'est une certitude ! J'observe que les bus dans ma zone Nord-Est ne sont pas réguliers et qu'il n'y en a pas assez au regard du nombre d'habitants, résultats on voit des chargements de "bétails" alors que ces utilisateurs réguliers paient comme tous un forfait exorbitant. Rapport qualité/prix "faudra repasser !" Plus de bus et de passages, de même pour les tramways

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et métros. Quant aux RER B et D, plus de sécurité et de régularité et le changement complet du matériel roulant. Quant à la tarification, baisser les prix et une gratuité pour les collégiens, lycéens et étudiants ainsi que les chômeurs en recherche d'emploi. Personnellement, je suis contre le vélo et les pistes cyclables ainsi que les trottinettes électriques pour leurs côtés dangereux (trop exposés). 30 ans en arrière, nous n'avions pas toutes ces problématiques, nous payons aujourd'hui une politique anti sociale comme le manque d'investissement dans le matériels roulants, les difficultés de recrutement suite aux départs à la retraite du personnel roulant, le manque d'entretien des réseaux qui a fini par faire dégouter un grand nombre d'entre nous des transports et privilégier la voiture à juste titre. Revenons au 90 km sur le périphérique, suppression des voies de "privilégiés", diminuer substantiellement les radars qui ne servent qu'à pomper du "fric". On ne s'en portera pas plus mal, un vrai leurre cette histoire de mobilité douce, quand on voit que les voitures de dernières générations polluent moins. Continuer à développer les réseaux du métro, de banlieue à banlieue et mettre fin aux enclaves, après il s'agit, après tout, le Conseil constitutionnel considère que la liberté de circulation est protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789 (il l'a notamment rappelé dans la décision du 5 août 2021). La liberté est ainsi "un droit naturel et imprescriptible".
Obs 112				**X**										**<u>Une Anonyme de Crosne (91)</u>** : Suppression du bus Inter-Vals à Crosne il passera devant nous sans arrêt. Seul bus pour aller à Leclerc Auchan cabinet médical. Pas le choix plus de médecin à Crosne pour les personnes âgées plus possible de faire leurs courses. Merci aux maires de l'agglo qui ont pris cette décision.
Obs 113			**X**	**X**	**X**	**X**			**X**			**X**		**<u>M. MALVALDI de Rambouillet (78)</u> :** *Transports en commun* : Solution écologique avec diminution de l'empreinte carbone par rapport aux voitures, Renouvellement de la flotte de bus, Formation des conducteurs de bus à l'écoconduite, Zones urbaines et péri urbaines également desservies,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Transports à la demande, Intermodalité (bus, trains, métro ...) Facilité à comprendre l'offre (horaires, trajets ...). Amélioration de la qualité de l'air : Développement des véhicules électriques, des pistes cyclables, voies piétonnes, zones à faible émissions et à trafic limité, Plus de transports en commun écologique, Limiter les véhicules thermiques, Covoiturage, Communiquer sur les impacts de la pollution de l'air et sonore, Encourager les déplacements non motorisés.
Obs 114												X	X	**Une Anonyme de Port-Marly (78) :** La Nationale 186 ne doit pas devenir un axe majeur... Elle est déjà très empruntée, avec une vitesse, au niveau de ma ville, Le Port Marly, rarement respectée, lieu d'incivilités permanentes de la part des camions comme des voitures. Des enfants tentent parfois pendant de longues minutes de la traverser sans danger...
Obs 115	X		X	X			X							**M. PICOT de Noiseau (94) :** La Région Ile-de-France doit tout mettre en oeuvre pour réduire le nombre de véhicules pour des raisons de santé publique et de sécurité. Les alternatives à la voiture individuelle sont nombreuses et fonctionnent très bien dans d'autres régions, alors pourquoi pas dans la nôtre ? - Création de grands parkings relais gratuits à proximité des gares RER pour encourager à prendre les transports en commun (TC) et sur les points stratégiques (croisement de grands axes routiers tels que francilienne/RN19) pour faciliter le covoiturage. - Déploiement de voies réservées au covoiturage aux heures de pointe comme sur le périphérique parisien - Mise en service de car-express-Pécresse à l'instar des cars-Macron pour desservir les bassins d'emploi - Accélération dans l'aménagement du réseau VIF pour sécuriser les déplacements domicile-travail en vélo - Généraliser la zone 30 dans les centres-villes pour réduire la vitesse des véhicules et autoriser le contre-sens cyclable. Si tout cela est mise en œuvre rapidement, la qualité de vie des franciliens sera

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														grandement améliorée et ils vous en seront reconnaissants.
Obs 116				X	X									**Un Anonyme de Saint-Maur-des-Fossés (94) :** Les transports en commun de banlieue à banlieue sont extrêmement compliqués et longs. Il est souvent obligatoire de passer par le centre de Paris. Malgré les embouteillages, pour un trajet Saint-Maur-des-Fossés vers Châtenay-Malabry le trajet en voiture dure entre 20 min et 1h. Dans certain cas cela peut monter a 1h30. En transport en commun (gare à gare) minimum 1h30 mais plus souvent 2h00... Pour pouvoir diminuer l'usage des véhicules individuels en région parisienne il faut commencer par améliorer l'offre de transport en commun et sa qualité. S'ils deviennent attractifs, ils seront plus concurrentiels face aux transports individuels. Depuis des années tout est fait pour ralentir les véhicules (augmentant la pollution) mais rien n'est fait pour améliorer les transports publics… Pire ils se délabrent et sont de moins en moins fiables. C'est le serpent qui se mord la queue. Il faut que les autorités changent d'approche et regardent ce qui se passe dans les pays voisins où les transports publics sont ponctuels, propres. Où le transport mixte est facilité (voiture, transport public, vélo, marche...). Dans les pays nordiques ou juste à l'est du nôtre il est facile et sûr de circuler avec ces différents modes de transport. Ils n'opposent pas les transports, ils font en sorte qu'ils soient complémentaires.
Obs 117				X								X		**Mme MENDOZA de Crosne (91) :** Crosnoise depuis 2003, j'ai toujours pris le H et avant le COVID tous les jours. Le bus était toujours là, avec très peu de retard. Depuis que l'itinéraire du bus a été modifié, soit depuis 2023 il me semble, c'est une catastrophe, à quoi bon indiquer des horaires ! Car en heure de pointe, les horaires ne sont jamais respectés ! On attend des 30 minutes à un arrêt de bus !!!! Donc nous marchons très souvent !!! Est-ce normal ? Je ne pense pas !!! Surtout que ça fonctionnait très bien avant. Ça nous donne envie de quitter cette ville pour simplement des problèmes de bus !! On nous incite à prendre les transports en commun ! Mais il faudrait déjà que l'on puisse prendre un bus qui nous emmène à destination !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 118						X	X					X		**<u>Un Anonyme de Claye-Souilly (77) </u>:** Une mobilité gratuite pour tous. A l'heure où l'on nous parle d'écologie en nous culpabilisant, j'aimerais mettre en avant une stratégie de mobilisant vertueux pour tout le monde. Pour un bref rappel du contexte, Nous sommes 20% de la population vivant dans 5% du territoire. La plupart des maisons mères de nos grandes entreprises ont leur siège au sein de la région Ile-de-France. Ma proposition est : rendre gratuit l'ensemble des transports en Ile-de-France pour tout le monde... Les gains : fin des contrôleurs, fin de logiciel de gestion des accès, fin de barrière physique/tourniquet pénible occasionnant des ralentissements à chaque accès.et une augmentation des risques de vol des pickpockets, redonner du pouvoir d'achat au Francilien Les moins : moins de revenus pour la régie de transport -> la solution serait d'augmenter la contribution des entreprises en rapport avec le nombre d'employés qu'ils ont et l'éloignement avec le centre de Paris ==> les effets de cette contribution seraient : - soit l'augmentation des entreprises s'éloignant de Paris et offrant donc plus de possibilité d'embauche dans la périphérie de la région plutôt qu'au cœur. - soit l'augmentation des revenus pour la régie des transports permettant d'augmenter l'offre de transport. D'un point de vue financier avec une offre de transport gratuit, la volonté de se déplacer à Paris ou dans la région par ses propres moyens devient forcément plus onéreux que par le transport commun. Au-delà de l'aspect financier, il y a aussi un aspect écologique car la facilité d'accès et la gratuité accentue la facilité à se déplacer vers le cœur de Paris via les transports en commun -> associé à une offre de stationnement gratuit en Banlieue à côté des gares. Tous ces points faciliteraient encore plus l'accès vers Paris et diminuerait fortement le nombre de personnes circulant avec des véhicules thermiques améliorant ainsi l'écologie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														dans notre petit territoire ou nous sommes nombreux, beaucoup trop nombreux.
Obs 119				X								X		**Mme FRICHET :** Trop d'habitants des zones périphériques de l'Ile-de-France sont laissés pour compte par rapport à la mobilité. En effet, disposant de ressources financières réduites, ils n'ont pas les moyens de pouvoir à l'entretien d'un véhicule et d'en payer le carburant pour se rendre sur les bassins d'emploi. Les transports en commun sont encore trop peu développés en zones rurales, malgré l'augmentation de leur population et la baisse de l'emploi dans certains bassins. C'est pourquoi, lorsque c'est possible, il faut remettre en service les lignes ferroviaires pour une mobilité durable, décarbonée et abordable financièrement. La fermeture d'une voie ferroviaire est un non-sens puisque le rail est un moyen de déplacement sûr qui permet de réduire le flux de véhicules sur nos réseaux routiers encombrés et d'arriver à l'heure. Il en va de nos emplois, de notre dynamisme économique et de notre qualité de vie. PDMIF Merci pour la prise en compte de cette contribution.
Obs 120			X	X								X		**Une Anonyme de Créteil (94) :** Tout d'abord, merci de nous laisser exprimer notre voix d'usager/ère des TC et de la voirie. J'exerce mon activité professionnelle au sein du Conseil départemental du Val-de-Marne et réside en 2e couronne de la banlieue parisienne (COURTRY, mitoyenne de CHELLES Je me réjouis à l'idée de l'ouverture de la future gare du GPE Chelles - Gournay ligne 16 qui va permettre de faciliter la connexion entre les banlieues elles-mêmes et non seulement "Paris et sa banlieue". D'ici là, je me sers de ma voiture personnelle en priorisant l'accessibilité par les routes de banlieue et non les grands axes autoroutiers (sauf exceptions). La mise en place d'un covoiturage est - malgré le souci écologique et la réduction du coût de l'usage de la voiture - difficile faisable ; ayant un petit arrêt de trajet - matin & soir - pour la dépose et la récupération de mon fils scolarisé dans un lycée hors secteur (LIEP à Noisy-le-Grand 93), 2 journées de télétravail fixes ou presque et des horaires variables. Enfin, personnellement, en tant qu'habitante de la ville de COURTRY (+ de 7 000 habitants), je regrette la desserte insuffisante en nombre et en régularité de bus. La TRANSDEV assure un service qui doit être revu à la hausse.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 121		X										X		**Un Anonyme de Paris (75) :** 1) Sécurité néante et video-protection algorithmique inopérant, agent sur quai pour faciliter flux manque professionnalisme, agents guichets et machinistes ne prennent pas signalements, réclamations et déclarations obstacles (fichier sur ocarina à imprimer et donner à l'usager) et machiniste bus ne font pas respecter réglementation intérieure bus (priorités sièges invalides etc) ni ne déclenche caméra en cas menaces contre passager à l'intérieur du bus 2) horaires, respect des temps de trajets, et GPS et affichages Fréquence de passage. Variation entre 15mns et 4h30 systématiquement (co-variance) 3) couloirs bus, trottoirs, planche handi et dépose à l'arrêt systématiquement non respecté. 4) Services et accueil agent niveau zéro voir insultes et diffamation et discrimination sur LGBTQIA+, PMR (handicap, etc) Toutes ses remarques sont disponibles comme réclamations chez la RATP
Obs 122				X								X		**Une Anonyme de Crosne (91)** : Je ne comprends la suppression de l'arrêt Boileau à Crosne pour la ligne de bus Inter-Vals. Cet arrêt est très utile puisqu'il permet de rejoindre l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges aux personnes non véhiculées. Il permet aussi aux lycéens le matin de rejoindre leur établissement lorsque le 4152 est bondé.
Obs 123	X			X			X		X			X		**Une Anonyme de Juvisy-sur-Orge (91) :** RER. Usagère de la ligne C depuis plus de 15 ans je vois les conditions devenir vraiment difficiles (affluence forte aux heures de pointes, rames vieillissantes, problèmes réguliers sur la ligne) : il est important d'avoir des transports en commun dignes de ce nom. La voiture sur la région parisienne est une catastrophe écologique et sanitaire (pollution aux particules, bruit, sans parler de l'agressivité des conducteurs vis à vis des usagers de moyen de locomotion plus doux), en général il n'y a qu'une personne dans la voiture (constaté par moi-même) et c'est souvent un homme. Cela devrait être interdit (1 personne dans 1 voiture), c'est une aberration. Il faut drastiquement réduire les voitures et dans le cas où la voiture est indispensable alors il faudrait qu'elle soit remplie ! Et trouver donc des alternatives : bus, train trams etc… et bien sûr des pistes cyclables dignes de ce nom.

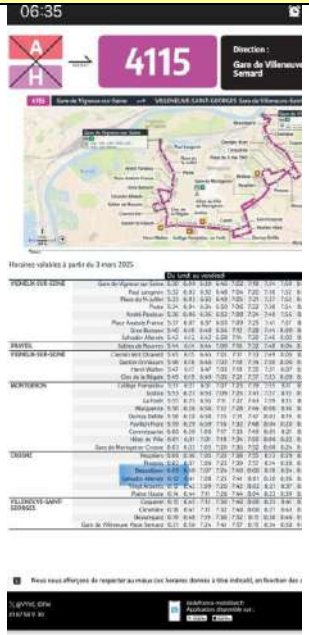
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Vélo. Pour avoir essayé dans le sens Paris-banlieue (Juvisy) il y a des passages sans protection des cyclistes. La piste est en mauvais état etc… il faut des parkings vélo, des pistes en état et sécurisée, la possibilité de mettre son vélo dans le RER etc…
Obs 124				X								X		**Une Anonyme de Châtenay-Malabry (92) :** Je fais suite à votre enquête sur la mobilité en Île de France pour vous exprimer mon insatisfaction. En effet avant la construction et la mise en service de la ligne T10 à Châtenay-Malabry il existait plusieurs lignes de bus qui desservaient le centre-ville, l'arboretum, et différents quartiers non desservis par les transports en commun. À la mise en service du tram beaucoup de bus ont été supprimés. J'habite chemin de la justice et le bus 4 qui nous permettait d'aller dans le centre-ville n'existe plus et bon nombre de personnes d'un certain âge, n'ayant pas de moyen de locomotion, ne peuvent plus accéder au centre-ville. Avec le dénivelé important de Châtenay-Malabry qui de plus est très étendu. L'arboretum est inaccessible car loin de tout transports et il y a encore bon nombre d'exemples de ce type. Si vous voulez de la mobilité avec des transports en commun alors il ne faut pas supprimer plusieurs lignes importantes pour tous. Dans l'espoir d'être entendue et qu'elles seront rétablies sous peu.
Obs 125				X								X		**Une Anonyme de La Ferté-sous-Jouarre :** Ligne P : Nous avons besoin de plus de trains en direction de Paris et vers La Ferté-Sous-Jouarre. Ils sont toujours bondés. On note une claire augmentation du nombre des utilisateurs et habitants le long de cette ligne. Ligne P : Nous avons urgemment besoin de trains après 22h depuis Paris, en semaine et les week-ends. Une ligne de bus très insécurisée et très longue ne suffit pas. Bus 41B. Nous avons besoin de davantage de bus entre La Ferté-Sous-Jouarre et Coulommiers en journée et les week-ends. Bus 31/bus 49 La Ferté-sous-Jouarre : nous avons besoin de davantage de bus dans la journée hors horaires scolaires et pendant les vacances scolaires. Sinon on doit toujours prendre sa voiture. Aussi en soirée et les week-ends.
Obs 126				X								X		**Un Anonyme :** Je souhaite attirer votre attention sur la modification de desserte entre Juvisy-sur-Orge

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														RER et Versailles-Chantiers RER, via Massy-Palaiseau, par utilisation du RER C, en liaison directe (sans changement). L'arrivée du tramway T12 a induit un changement majeur peu enviable pour les usagers (régression), par mise en place d'une correspondance à Massy-Palaiseau et Epinay-sur-Orge, ou en renvoyant les usagers vers un segment déjà bien saturé (via Paris intra-muros, ce qui ne cadre pas avec les conclusions du mass-transport-SNCF en réalité, qui cherche à diluer les flux). L'étude pour redisposer de liaisons directes (sans changement de moyen de transport et via un segment moins encombré - tangentielle Sud) entre Juvisy-sur-Orge et Versailles-Chantiers serait d'intérêt. Le changement proposé s'avère une réelle régression temporelle et logistique (temps de 58 min à 1h30 via Paris intra-muros, ou de 1h05 via Massy et Epinay-sur-Orge et avec 2 changements !!). La réutilisation commune du segment RER C sud de rame RER C depuis Juvisy RER vers Versailles avec les T12 pourrait être une solution. Proposition : Rétablissement de liaisons sans correspondances entre Juvisy RER et Versailles Chantiers (==> Utilisation "dual" du réseau par des rames T12 venant de Evry-Courcouronnes et par des rames RER C venant de Juvisy sur Orge, c'est à dire venant du segment ferré existant entre Savigny-sur-Orge et Massy-Palaiseau) : entre la situation de 2022 et maintenant, un usager entre Juvisy-sur-Orge et Versailles-Chantiers voit son temps de parcours passer de 35 minutes à 1h08min en passant via Paris (zonage de pass Navigo plus cher et encombrement de la ligne C vers Paris).
Obs 127				X		X	X		X			X		**Une Anonyme de Savigny-le-Temple (77):** - Proposer une offre de mobilité complète avec des P+R : aujourd'hui les parkings relais sont insuffisants, trop vite saturés, payants (et trop chers) et trop éloignés de Paris centre. Hors la plupart des franciliens n'ont pas de solution simple pour rejoindre la gare la plus proche de chez eux (RER ou Transilien notamment). Certaines lignes sont constamment en travaux depuis des années (notamment le RER D) ce qui nous empêche de le prendre en soirée, et la voiture reste la seule solution pour se rendre à Paris ou en banlieue proche, (impossible également de se déplacer facilement de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														banlieue à banlieue). De plus des problèmes d'insécurité ou de fréquence de passage trop faible peuvent nous empêcher de prendre les transports le soir (1 RER par heure parfois seulement). Le pass Navigo/un ticket T+ devrait permettre de se garer à tarif avantageux près d'une gare métro ou RER pour rejoindre facilement Paris en laissant sa voiture. - Donner de la visibilité aux usagers sur les travaux prévus sur les lignes, des travaux qui parfois s'éternisent et rendent le quotidien difficile - Moderniser au plus vite les rames RER qui sont vétustes et sécuriser les lignes (beaucoup d'incivilités) - Conserver les RER directs vers Paris qui améliorent considérablement la qualité de vie
Obs 128				X								X		**Un Anonyme :** Le tracé du Tramway T7 à Juvisy-sur-Orge (91260) pose un problème pour sa jonction entre la RN7 et le réseau RER existant. Coût astronomique (230 millions d'euros ??), dérive budgétaire Hydraulique incertaine, instabilité du terrain Ecoulements et glissement de terrains Boues résiduelles Voussoirs spéciaux Pollution du flux hydraulique descendant Abattages d'espèces arborées multi-décennales Tunnel futur lieux de deal Proposition : Etude pour un passage du T7 hors du Parc de la Mairie de Juvisy-sur-Orge ==> Voie unique (voie unique de dégagement) en descente via la rue Piver existante ==> Tracé alternatif avec terminus à Viry-Châtillon RER D en ligne droite (permettant une bonne interconnection avec les bus venant de Fleury-Merogis, et le RER D)
Obs 129				X								X		**M. BRITES de la Ville de Bobigny (93) :** En pièce jointe de ce Obs, je vous fais parvenir la contribution de la Ville de Bobigny à l'enquête publique portant sur le Plan des Mobilités en Ile-de-France, sous la forme d'un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														avis délibéré en par le Conseil municipal en décembre 2024. Extrait de la délibération n°09 121224 du CM de Bobigny du 12 décembre 2024 **Donne** un avis favorable au projet de plan des mobilités en Ile-de-France arrêté le 27 mars 2024 par le Conseil régional d'Ile-de-France sous les réserves suivantes : **Précise** que la création d'un arrêt La Folie sur la ligne 5 du Metro, bien que n'étant pas mentionnée par le PDMIF, reste pour la Ville de Bobigny un point essentiel du renforcement des réseaux structurants de transport sur son territoire, **Précise** que l'arrivée des gares de la Ligne 15 Est du Grand Paris Express doit être accompagnée, pour assurer la requalification des espaces publics autour de ces gares, afin d'y permettre notamment des accès sécurisés pour les piétons et les vélos ».
Obs 130												**X**		**<u>Une Anonyme de Paris (75)</u> :** La voiture est diabolisée mais pourtant nécessaire. Et un Parisien devrait être en droit d'user de son véhicule, de pouvoir le garer… Nos politiques en ont décidé autrement. Au profit d'une bicyclette. Même pas des bus. Car beaucoup de leurs voies ont été supprimées au bénéfice des deux roues. Nous attendons les bus, ils sont pris dans la circulation, ils ne vont pas jusqu'au bout de la ligne, ils sont gênés dans leur couloir par cette même bicyclette même quand un boulevard leur est fait! Nous ne pouvons pas toujours aller à pied. Le périphérique a vu sa vitesse baisser sans notable résultat. Les voitures freinant continuellement polluent aussi ! Le cas de Paris est flagrant. Maintenant, une voie en moins. Notre capitale devient une ville musée dont le charme n'est relayé que par des touristes de passage. Pour les Parisiens, c'est bien différent. Les artisans se prennent la tête pour se rendre et rester sur leurs lieux d'intervention, les taxis sont court-circuités par les Uber et Co.., les services de santé et de sécurité cassent les oreilles car ils ne peuvent avancer. Bref, votre politique à visée écologique est à revoir. Pour finir, un petit rappel : la fermeture des voies sur berges avait reçu un avis défavorable. Vous imposez sans partage, passant outre les avis. La suite. Nous n'osons espérer.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 131				**X**								**X**		**M. ROBIN d'Achères (78) :** Une meilleure desserte de la branche Cergy sur le RER A, notamment le week-end. Actuellement le samedi et dimanche entre 8 heures et 20 heures nous avons 3 RER au départ de Cergy, à comparer aux 6 RER par heure sur la même tranche horaire pour Saint-Germain en ce qui concerne Poissy 3 RER par heure aussi mais aussi 2 transiliens vers Saint-Lazare. La branche Cergy devrait avoir un 4ème RER par heure.
Obs 132				**X**								**X**		**M. DUBOIS de Crosne (91) :** Que les lignes fusionnent soit, mais sans aucune concertation. Mon bus H de Crosne à Villeneuve me prenait à 6h01 à l'arrêt Désiré Bois, désormais l'arrêt n'est plus desservi et le bus passe à Salvador Allende à 6h11. Comment être à Châtillon à 7h ? Pourriez-vous faire passer le premier bus plus tôt ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														
Obs 133							X							**<u>Un Anonyme de Ris-Orangis (91)</u>** Il faudrait penser à créer des grands parkings en périphérie et gratuit si la personne prend les transports en commun sinon facturation dissuasive. Permettre aux utilisateurs de stationner leurs véhicules à proximité d'une station RER.. Il y a sûrement des friches à proximité des stations RER.
Obs 134			X	X					X					**<u>Un Anonyme du Coudray-Montceaux (91) :</u>** J'habite au Coudray-Montceaux dans l'Essonne et je peux vous dire que la circulation a été multipliée au moins par 10 ! La ville est bondée de bus diesel vétustes qui engendrent encore plus de bouchons et de pollution sans parler des nuisances sonores permanentes pour les riverains ! Bref la situation est plus que critique ! Il faut encourager les gens au Covoiturage et la mobilité douce voiture électrique, vélo, trottinette, marche à pied… Les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														bus faut arrêter les gens ne quitteront jamais leur voiture pour prendre le bus et ils engendrent énormément de nuisances en centre-ville on a bien vu le résultat au Coudray-Montceaux ! Plus les années passent plus nous avons de nuisances bouchons, pollution et nuisances sonores permanentes ! Merci à Ile-de-France mobilité !
Obs 135			X											**Un Anonyme de Charenton-le-Pont (94) :** La Région a financé 50% du coût total de la déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger. Cette opération monumentale, qui améliore incontestablement le quotidien des habitants de la commune, a malheureusement surtout déplacé le problème : les Franciliens ont de plus en plus tendance à s'installer en zone périurbaine, car le temps de déplacement quotidien stagne malgré l'éloignement croissant, et les loyers (ou crédits) sont moins chers en grande couronne. Cet investissement représente donc un coup d'épée dans l'eau pour une politique de transports efficace, qu'il s'agisse de limiter l'utilisation de la voiture et ses externalités négatives, de limiter l'artificialisation des sols ou de faire gagner du pouvoir d'achats à ceux qui devront rediriger les économies réalisées sur le coût de leur logement dans du carburant toujours plus cher (et beaucoup plus volatile). Le blocage constaté pour la requalification de l'ex RN19 au centre de Boissy est alors d'autant plus pathétique que les sommes en jeu sont dérisoires, en comparaison de celles engagées pour créer la déviation pour créer un réseau cyclable et marchable de qualité, qui permettra aux Boisséens et aux habitants des communes environnantes de se passer, au moins pour certains trajets, de la voiture individuelle. La Région Île-de-France, à travers son projet de réseau vélo Île-de-France, doit être un démonstrateur de la manière dont il est possible de développer l'usage des mobilités actives sur des territoires périurbains comme le plateau briard, dont la densité de population est comparable à la moyenne nationale des pays les plus avancées en la matière. Les investissements en faveur des modes de déplacement les plus vertueux devraient être prioritaires dans l'abondement des projets d'envergure comportant un volet routier et un volet mobilités actives

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 136	X		X	X					X					**Une Anonyme de Paris (75) :** Je trouve la mesure de réduire les voitures dans Paris intra-muros très bonne tant pour l'aspect écologique que de santé mentale (en réduisant le bruit notamment) et de désencombrement des axes. Mais pour que des transports soient toujours disponibles, il est indispensable de développer d'autres axes de déplacement, ce qui est en cours. Cependant, les déplacements à vélo me semblent encore bien trop dangereux dans beaucoup de quartiers du fait de l'absence de pistes cyclables sécurisées (il y a la plupart du temps déjà des voies cyclables mais elles ne sont pas isolées du trafic de voitures, ce qui pose problème pour la sécurité des cyclistes). Les pistes cyclables d'Amsterdam sont un très bon exemple de ce qui peut être fait dans une grande ville, avec plus de sérénité pour les utilisateurs des modes de déplacements alternatifs.
Obs 137			X	X				X						**M. DOUMECQ-LACOSTE de Juziers (78) :** Propositions Vélo Aménagement et suite de la liaison Issou vers Gargenville Juziers et jusqu'a Meulan. RD trop dangereuse car trop de camions avec création d'une bande cyclable des 2 cotés pour préserver les grands arbres. Franchissement des 3 ponts sur la Seine à Vélo : Triel, Les Mureaux Meulan, et Gargenville. Trop dangereux pour le faire avec des enfants en plus actuellement. Proposition Transports en Commun. "La poursuite de la dynamique de l'utilisation des transports en commun par le plus grand nombre" Développement de l'offre sur la ligne J6 Paris Conflans Mantes après 22h20. 2 Bombardiers supplémentaires le soir. (Perte de 2 trains sur notre ligne depuis 20 ans) En effet : que ce soit pour le travail (restauration, ménage, événementiel etc…) il est impossible de rentrer chez soi après cette heure. Inconcevable. Pas d'offre de retour après les rencontres des J.O le soir à Paris cet été !!! par exemple. Les personnes de retour de province via Flix bus ou train ne peuvent regagner leur domicile après cette heure. Impossible d'assister à un spectacle le soir ou un match sur Paris. Le remplacement par les bus ne convient pas. Trop long pas de sécurité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Propositions Route Interdire le fret en transit sur la RD 190 entre Meulan et Mantes la Jolie favoriser le mode ferré ou fluvial. Route trop chargée par les camions. Quid du projet C13 /F13 ? Proposition tourisme fluvial 13- Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable en améliorant « l'expérience voyageur »des visiteurs et en facilitant la desserte des sites touristiques par des modes durables. Installer des panneaux de signalisation entre la Ville de Juziers et Aubergenville pour indiquer la présence d'un Bac Gratuit sur la Seine (vélos acceptés) les week-end et jours fériés pendant 6 mois pour une circulation douce. La Communauté Urbaine (GPSEO) n'a rien fait depuis 7 ans. Visite du Biotope d'Epône et Juziers ville où Berthe Morisot impressionniste a vécu. Beaucoup de marcheurs viennent de Paris sur notre ligne SNCF et n'ont pas d'indication depuis les gares respectives. (Voir newsletters du Conseil Général des Yvelines).
Obs 138				**X**								**X**		**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92) :** Alors que les réalisations de nouvelles lignes de tramway ont été réalisées, la boucle finale du T 3 n'est toujours pas terminée. Le début des travaux a débuté depuis de longues années sans qu'on ne puisse en apercevoir la fin ni même être sûr de sa réalisation. Le fait que cette partie desservirait deux lycées-collèges et un hypermarché ne semblent pas être des éléments suffisants pour les responsables du projet alors que tous les moyens nécessaires devraient être mis en oeuvre pour terminer le chantier. Rétrospectivement, on peut estimer qu'il eût été préférable d'utiliser le réseau de la petite ceinture ; la boucle entière du T 3 serait sans nul doute terminée depuis longtemps. Récemment, les bus articulés de la ligne PC ont été remplacés par des bus simples qui sont donc bondés aux heures de pointe au détriment des usagers car les fréquences de passage sont trop espacées sans compter les aléas dus à la circulation. La réalisation finale de cette boucle est donc à effectuer en priorité.
Obs 139			**X**	**X**										**Un Anonyme de Paris (75) :** Pour diminuer la place de la voiture, ce n'est pas uniquement en prônant le vélo qu'on va

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														y arriver. La priorité numéro 1 c'est bien sûr des transports en commun plus à l'heure, plus fréquents, plus sûrs : quand on voit la saleté, le fait que les transports puissent être bondés en dehors des heures de pointe, sont souvent perturbés par des "incidents", que les incivilités les rendent peu agréables à utiliser, qu'ils sont de plus en plus fermés pour des travaux'^, il ne faut pas s'étonner que les franciliens continuent d'utiliser leur voiture ! Le vélo, c'est pour les bobos parisiens qui peuvent mettre le prix d'une voiture d'occasion dans un vélo électrique qui ne peut guère transporter plus d'un enfant (et avec peu de sécurité) ni porter des courses pour une famille...
Obs 140				X								X		**M. MATEU de Châtenay-Malabry (92) :** Je suis favorable à la prolongation de la ligne 4 du métro jusqu'à Châtenay-Malabry afin de désenclaver le sud du 92 et le nord du 91. Cette prolongation permettra de se déplacer pour travailler à Paris beaucoup plus rapidement. La prolongation vers Bagneux était nécessaire mais n'est pas suffisante pour délaisser la voiture afin de venir sur Paris.
Obs 141				X			X							**M. BRAWERS de Bures-sur-Yvette (91):** Les gares de bout de lignes doivent servir à rabattre les usagers vers les transports en commun. Le parking doit être attractif pour cet usager. J'habite BURES SUR YVETTE, gare de la Haquinière, nous avons un parking vide (80 places et maximum 20 véhicules) j'ajoute que pour les vélos il n'y a pas de parking sécurisé, et compte tenu du prix d'un vélo aujourd'hui, je ne laisse pas mon vélo une journée ou une soirée devant la gare. D'autre part, les TER ne sont pas assez fréquents, il y a beaucoup de trains avec des arrêts et ou gares de départ différents, cela n'est pas très lisible ni efficace pour les personnes qui n'ont pas de trajets régulier (toujours le même) Pour nous, depuis la Haquinière il est plus facile d'aller à Orsay (2 stations) donc d'utiliser sa voiture...
Obs 142	X			X										**M. KOWALSKI de Paris :** Manque d'ambition sur la rééducation de la place de la voiture Je trouve ce plan insuffisamment ambitieux sur la réduction de la place de la voiture

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														individuelle, qui n'est absolument pas viable dans une région aussi dense que la nôtre, et à l'heure de l'accélération de la lutte contre le réchauffement climatique. Il n'est pas concevable que ce projet envisage encore la construction de nouvelles infrastructures routières. Il est maintenant démontré que créer des routes ne limite pas les embouteillages, car cela crée un appel d'air de nouveaux véhicules. Il faut donc muscler fortement les transports en commun franciliens, qui sont encore fragiles, surtout les lignes de RER, et investir en masse dans des infrastructures cyclables. C'est avec ces ambitions que nous sortirons de la dépendance à la voiture individuelle et les nuisances qu'elle entraîne.
Obs 143	X			X								X		**Une anonyme de Franconville** : Plus de liberté par plus de moyens Pensez-vous que les habitants d'île de France continueraient à utiliser leur véhicule personnel s'il n'y avait pas une nette différence ? Dans Paris, l'offre de transports est insuffisante vu le nombre d'utilisateurs, en banlieue, rien n'est fait pour faciliter les déplacements. Toujours en panne, en grève, et j'en passe. Dans le Val d'Oise on paie le grand Paris, mais il n'est pas arrivé chez nous ! Vous ne pouvez pas continuer de décrier l'usage de la voiture sans donner un véritable équivalent. Tout le monde ne peut pas faire 15 bornes de vélo tous les matins et tous les soirs. Vous ne pouvez plus baisser le nombre de voies sur les grands axes pour encourager le covoiturage, les collègues n'habitent pas ensemble et n'ont pas tous les mêmes impératifs horaires. Croyez le bien, si tout le monde pouvais diviser le coût de son trajet par 2 en covoiturant, ce serait fait. Cessez de baisser la limitation du périf, l'avez-vous pris depuis les 50km/h ? C'est bien plus dangereux que lorsqu'il était à 70km, car les gens n'ont plus la patience d'attendre que l'escargot qui roule à 30 devant eux se rabatte avec ces bêtises d'écolos à 2cts. Si vous voulez dissuader de prendre la voiture, il faut impérativement augmenter l'offre existante en transport et ajouter des dessertes supplémentaires DANS TOUTE L'ÎLE DE FRANCE ainsi que baisser les coûts pour les usagers
Obs 144				X										**Mme CHOPPELET de Crosne (91)** : *Ligne 4115 + RER D* Une vraie dégradation de service de bus en val d'Yerres. Horaires incohérents, aucune

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ponctualité ou régularité. Se rendre au travail en transport peut devenir un vrai challenge allant de 50min à 1h30 pour le même trajet de 15km. Quel souci au quotidien pour un service indispensable de transport.
Obs 145						X								**Un anonyme d'Antony (92)** : Réfléchir à des transports en commun à bas coût, voire gratuits.
Obs 146	X		X	X		X	X	X	X					**Un anonyme de Paris (75)** : La circulation à sens unique dans les rues de Paris est problématique, augmentant la confusion et les accrochages, ainsi que le stress des employés (cadre de classe moyenne encore une fois). Les commerciaux n'ont pas le choix que de prendre une voiture pour se déplacer entre plusieurs rendez-vous, pour ne pas perdre de temps avec des correspondances. Les bus circulent à des horaires aléatoires : l'affichage en effet ne correspond pas toujours à l'horaire de passage réel, parfois on a même l'impression qu'il y a des bus fantômes sur l'affichage car on ne les voit jamais passer. Aussi les horaires de passages changent, parfois +2 min, parfois -5 min, etc. cette situation est également source de stress : passera, ne passera pas, déjà passé ? Les bus le dimanche passent moins souvent, pourtant certaines lignes sont bien sollicitées, notamment avec les touristes (ex : ligne 72) Les marathons, courses et manifestations en tout genre le weekend rendent la circulation très pénible ces jours-là, que ce soit à pied, en vélo, en voiture, en transports, c'est une vraie galère stressante. Dans les cas de manifestations sportives ou autre, proposer des solutions claires et faciles de transports. Les organisateurs de ces manifestations devraient avoir les informations pour les déviations et les transports à fournir aux riverains, éventuellement un flyer ou un QR code à scanner pour avoir une carte. Parfois au vu de la gêne occasionnée par ces nombreuses manifestations, on devrait limite avoir un dédommagement si on vit dans paris intra-muros. La pollution sonore : klaxon, bruit de moto, bruits de camion poubelle le matin, bruits de travaux, etc. empêchent de bien dormir, notamment sur les axes fréquentés (ex : boulevard Exelmans). Les radars de bruits pourraient être une bonne solution si seulement ils captent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														bien les différentes nuisances, que ce soit dans les aigus ou les graves. Il faudrait créer davantage de parking en sous-sol, cela permettrait de libérer de la place pour les voies de circulation en surface. Il faudrait des grands parkings de ce type au niveau des différentes portes de Paris (ex : porte de Saint Cloud, etc.) qui soient aussi gratuit. Les vignettes Crit'Air devraient être moins contraignantes, cela permettrait de se payer un véhicule, car je connais des personnes qui n'ont pas le choix que de prendre la voiture pour leur travail et se retrouvent très contraints par cela et n'ont pas les moyens pour un véhicule neuf, alors qu'ils sont dans la classe moyenne. Il faudrait des lignes de métro propres, sécurisées et automatisées, de même pour les RER (le RER B est un vrai désastre d'ailleurs). Pour les parkings, on pourrait imaginer que le pass Navigo permet un accès parking aux entrées de la ville. L'idée de transports fluvial ou aérien est je pense une mauvaise idée : ça coûte de l'argent, ça disperse les efforts, la plus-value est faible, à part attirer les touristes, qui irait prendre le bateau pour aller au travail Concentrons-nous sur l'essentiel et réparer les dysfonctionnements. Les bus de nuit sont très bien, efficace, jamais eu de soucis dedans. On pourrait proposer des métros de nuit également, à condition de faire circuler régulièrement dans chaque métro des agents de sécurité. Je ne suis personnellement pas contre un pass Navigo à 100€ mais si et seulement s'il y a des améliorations clairement perceptibles des transports en commun à Paris, c'est à dire qui se concentrent sur l'essentiel : transports plus réguliers, transports fiables et sécurisés, transports confortables, etc. on ne se disperse pas sur des bêtises ou des options inutiles. On reste sur du basique et on l'améliore. Les bornes pour acheter sont pass Navigo mensuel : il faudrait une option ou en un clic on achète son Navigo mensuel, histoire de pas perdre du temps dans le menu pendant 1 quart d'heure alors qu'il y a du monde qui attend derrière. En plus selon les bornes, le menu n'est pas le même, et parfois le lecteur de carte ne marche pas. Les bornes pourraient permettre de créer son pass Navigo sans passer par un guichet, ce serait plus pratique également. Le personnel présent au guichet

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pourrait faire des rondes en station pour vérifier que tout se passe bien, pour la sécurité, la propreté, les incidents de ligne, etc. la plupart du temps ils sont inoccupés dans leur cabine.
Obs 147				X										**Un anonyme de Crosne (91)** : *Nouveaux horaires* Pourquoi avoir changé les horaires des RARES bus qui desservent la commune de Crosne ? Nous payons très cher pour un service qui n'est absolument pas au rendez-vous. Lors d'une rencontre avec VOUS on nous a promis du bien mieux et au contraire c'est pire. Pour parler de l'ancienne X le seul bus du départ en direction de Boussy st Antoine de 7h04 est passé à 6h54 pourquoi faire ? Toujours 1 seul passage par heure. Toujours pas de bus au heures creuses et après on nous fait miroiter un téléphérique qui ne nous apportera RIEN puisque accessible qu'aux heures de pointes mais rien en journée. Vous avez pensé aux gens qui travaillent en décaler ? Non pourquoi faire. Alors on va continuer à galérer avec ou sans comme d'habitude. Pourquoi tant de changement pour aucun bénéfice pour le CLIENT que nous sommes. Pourtant Crosne n'est qu'à 18 kms de la capitale et pourtant beaucoup moins bien desservi qu'une petite ville de province.
Obs 148				X	X									**M. ROLAO de Châtenay-Malabry (92)** : *Prolongation de la ligne 4 du métro* Châtenaisien depuis 1976 j'ai pu me rendre compte du changement de cette ville. J'apporte mon soutien en étant FAVORABLE au prolongement de la ligne 4 du METRO jusqu'au T10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau. Le prolongement de la ligne 4 jusqu'au tramway T10 à Châtenay-Malabry, puis au-delà, permettrait de supprimer la branche du RER B reliant Bourg-la-Reine à Robinson (soit trois stations). Cette configuration aurait un impact immédiat : la totalité des rames du RER B circulerait alors sur la ligne principale, desservant efficacement les départements de l'Essonne et des Yvelines jusqu'à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (soit dix-sept stations). Cela améliorerait considérablement la fréquence, la fiabilité et la fluidité sur l'ensemble de la ligne
Obs 149				X	X									**Un anonyme de Marines (95)** : *Ligne 95-08 Chars-Cergy non efficiente*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La fréquence et les circuits de la ligne ne sont pas efficients. Essentiellement concentrés sur les horaires de travail (matin/soir en semaine), ils ne jouent pas leur rôle de désenclavement des territoires semi-ruraux. Le dimanche, il est impossible de rejoindre la ville nouvelle. Les bus semi-directs via Marcouville pour Cergy Préfecture ne sont pas proposés en journée hors horaires de pointe, ni le samedi. Il est donc extrêmement compliqué pour les habitants de la CC Vexin Centre de rejoindre Cergy, la ligne RER A et Paris. C'est préjudiciable pour les activités de tous types : études, travail, tourisme, culture, consommation.
Obs 150				X										**M. OURGHANLIAN de Marines (95) :** *Maison d'arrêt du Val d'Oise mal desservie* La maison d'arrêt du Val d'Oise à Osny, pourtant très fréquentée par les familles, est très mal desservie par les bus du réseau, qui sont très peu fréquents. Les familles qui sont impactées par l'incarcération d'un proche le sont ainsi doublement.
Obs 151			X	X	X							X		**M. HAUET, mairie de St. Germain de la Grange (78)** : La mairie dépose la délibération du Conseil municipal de la commune en date du 12 décembre 2024, ayant comme objet son avis sur le projet de plan des mobilités en Île-de-France. Le Conseil municipal donne un avis favorable, souhaitant que le PDMIF prenne en compte la nécessité : - de renforcer l'offre de transports en commun des communes qui sont en frange urbaine, et qui ne bénéficient pas d'une fréquence adaptée, lorsqu'elles ne sont pas sur les grands axes de circulation, - d'envisager de nouvelles dessertes pour prendre en compte l'évolution des besoins des communes qui sont peu ou pas desservies par des transports en commun, mais confrontées à des obligations de croissance importantes dans le cadre de la loi SRU, créant ainsi une demande en transport publics plus forte sur leur territoire, - de faire connaître et faciliter le recours aux intermodalités afin que l'usage des transports publics soit une alternative possible au transport individuel, - de considérer que de nouvelles technologies de mobilités, comme les navettes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														autonomes, en site propre intégral ou en partage partiel de la voie publique sont des pistes d'adaptation d'un transport public, à faible rayon, qui pourraient répondre aux communes périurbaines qui ont un immense besoin de rabattement vers les réseaux de transports publics plus conventionnels avec le réseau (transports par véhicules autonomes en petite ou grande capacité d'usagers par ex), - enfin, d'associer les élus de la commune lors des réflexions concernant les enjeux et réponses pour son territoire.
Obs 152	X											X		**<u>Un anonyme de Maisons-Laffitte (78)</u>** : *Axe 2 : Placer le piéton au cœur des mobilités* A propos de cet axe j'ai une remarque et des propositions. Remarque : J'ai été choqué par ce paragraphe page 180 : "Les déplacements réalisés à pied sont surtout des déplacements pour les loisirs, les achats, se rendre à l'école ou les pauses déjeuner. Ainsi, les enfants, les seniors et les femmes sont les Franciliens qui marchent le plus". Vous établissez un lien ("ainsi") entre certains motifs de déplacement et certains publics (genre ou âge) : pour vous, ceux qui se déplacent pour le travail sont les hommes, et ceux qui se déplacent pour les achats ou accompagner les enfants à l'école sont les femmes. Je suppose que ceux qui se déplacent pour les loisirs sont les enfants et les seniors. Dès lors, comment dans vos esprits la mobilité piétonne serait-elle prise au "sérieux" (les hommes qui travaillent) et traitée correctement ? Elle est pourtant le premier mode de déplacement et le moins consommateur d'espace. Propositions : Les mesures proposées ne dépendent que des EPCI et des communes, et pas de la région, alors qu'il s'agit du plan des mobilités de la région. Comment espérer que ces déclarations de bonnes intentions aient un réel effet ? Il faut que pour chacune des mesures la région utilise un levier pour inciter à faire bouger les choses, qu'il s'agisse d'incitation financière, de réglementation, etc. Cet axe est traité comme un parent pauvre alors qu'encore une fois il s'agit du premier mode de déplacement : 2 pages pour décrire toutes les mesures de cet axe ! Pourquoi ne pas avoir travaillé un peu plus le sujet ? Pourquoi ne pas s'inspirer de ce qui marche ailleurs ? Il aurait fallu y

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														consacrer plus de moyens en le traitant comme un vrai sujet. On constate également le manque d'ambition : Aucune mesure pour redonner de la place au piéton, il doit juste continuer à s'insérer dans le réseau dévolu aux modes de transport des motorisés.
Obs 153				**X**	**X**									**<u>Mme LEON de Châtenay-Malabry (92)</u>** : *Prolongement de la ligne 4 du Métro jusqu'au T 10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau* Notre Ville a longtemps été desservie uniquement par un réseau de bus permettant de relier le RER B, à Antony ou à Sceaux, et ainsi de se connecter à l'ensemble du réseau de transports en Ile-de-France.
Obs 154				**X**	**X**									**<u>Un anonyme de Châtenay-Malabry (92</u>**) : *Prolongement de la ligne 4 du Métro jusqu'au T 10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau* Le tramway T10 constitue une réussite comme mode de transport depuis juin 2023. Mais les Châtenaisiens se déplaçant vers Paris utilisent la ligne T10 jusqu'à Croix-de-Berny et la ligne B du RER. Or cette ligne de RER est trop saturée, avec des perturbations très fréquentes. Le prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'à Châtenay-Malabry permettrait de proposer une solution alternative et performante pour accéder à Paris sans utiliser le RER B. Ceci permettrait ainsi de décongestionner la ligne du RER B.
Obs 155				**X**										**<u>Un anonyme de Maisons-Laffitte (78)</u>** : *Offre de bus et cars express* Les objectifs de part modale en transports en commun sont beaucoup trop timides. Au moins il y a cohérence avec les moyens qui seront mis en œuvre, qui sont insuffisants selon ce plan. Il faut plus d'ambition en matière d'offre, de fiabilité et régularité. Selon la première partie du plan et les objectifs présentés, l'offre de bus et de cars express ne fera que suivre une évolution qu'on espère légèrement positive, alors qu'il faudrait qu'elle la précède : en effet, comment espérer que la part modale des TC augmente si les fréquences sur toutes les plages horaires n'augmentent pas ? Les TC ne continueront à capter que les personnes qui n'ont pas d'autre choix. De même, la fiabilité et la régularité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des TC doivent augmenter pour les rendre attirants et compétitifs par rapport à la voiture individuelle, et cela passe par beaucoup plus de voies dédiées et par la généralisation de dispositifs comme par exemple le déclenchement des feux à l'arrivée à un carrefour.
Obs 156	X			X	X									**M. RENOUARD de Limours (91)** : *Mobilité sud-ouest région part* Je vois de grands efforts en général pour la mobilité en région parisienne. Habitant Limours depuis 40 ans l'amélioration des transports réguliers en dehors des bus n'a jamais été une priorité. La ligne RER B qui allait à l'époque jusqu'à Limours n'a jamais été reconduite après la seconde guerre mondiale ce qui est aujourd'hui une véritable nécessité. La RD988 qui traverse Limours est invivable en raison du trafic routier. Le contournement de la ville par une déviation ressemble l'Arlésienne. J'ajoute la nécessité d'une entrée/sortie de l'A10 a la hauteur de Bris sous Forge. Bref la communauté des communes de Limours reste enclavée.
Obs 157				X										**Un anonyme de Draveil (91)** : *Problèmes récurrents sur la ligne C* Depuis 40 ans, je prends le RER C pour me rendre sur mon lieu de travail à Paris. C'est de pire en pire : interruptions, perturbations. Motifs : panne sur installations du gestionnaire de réseau, panne de train, manque de conducteur en formation ou en vacances, sans compter les malaises de voyageurs (pas étonnant quand on est debout, serrés les uns sur les autres. Je prends le RER à Juvisy, trop souvent je dois attendre le RER suivant pour monter. Si dans ce secteur, la démographie a fortement augmenté (beaucoup de construction d'immeubles), ce qui doit être également le cas en amont, en revanche, l'offre de transport ne suit pas, bien au contraire. Valérie Pécresse avait annoncé qu'il n'y aurait plus de trains courts. Un constat il y a encore des trains courts. Pourquoi abandonner sa voiture pour sortir le soir quand cela fait des années qu'il n'y a plus de RER après 22 h 30 ? Récemment, ma dernière sortie pour un pot de départ, partant du 19ème autour de 22 h 15, je suis arrivée chez moi à 1 h du matin. La ligne D étant aussi en travaux aussi, terminus gare de Lyon. Avec un Pass Navigo de plus en plus cher, le service rendu est loin du compte. Certes il y a une participation de l'employeur mais l'employeur supporte aussi les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														conséquences d'un service de plus dégradé : retards à répétition, énervement, fatigue qui ne peut que jouer sur la productivité et le bien-être de ses agents.
Obs 158				X										**M. FANTA de Crosne (91)** : *Horaire du bus* Bonjour, si arriver à 8h à l'école était déjà difficile à cause des horaires du H cela est maintenant impossible. Le bus de 7h04 et 7h08(je parle au singulier car 1 seul sur 2 passait) était tout le temps en retard mais c'était encore possible d'être à la gare à 7h15. Maintenant à partir de Plaine Haute le bus part à 7h11 celui d'avant à 6h44. L'écart est trop grand il faut un bus entre les deux. Aujourd'hui c'est l'inauguration du bus et celui de 7h11(départ de Plaine Haute à Villeneuve St Georges) était déjà en retard de 5 minutes. Actuellement je ne sais pas comment arriver à l'école j'ai perdu le bus 480 départ 7h18 et également le RER D départ 7h21 direction Corbeilles-Essonnes. Ce problème ne regarde pas que moi tout le monde râle dans le bus. Il faut un bus entre le dernier bus de 6h et le premier de 7h.
Obs 159				X										**Un anonyme de Crosne (91)** : Nous voulons notre arrêt Interval à Boileau c'est le seul moyen pour les personnes âgées pour aller à Auchan Leclerc centre médical Valdoly labo sans changer de bus. Plus de médecin à Crosne.
Obs 160				X	X									**Un anonyme de Maisons-Laffitte (78)** : *Prolongement du tramway T11 à l'ouest* Le projet de prolongement du tramway T11 à l'ouest jusqu'à Sartrouville est inexistant sur vos cartes : est-il purement et simplement abandonné ? Il s'agit pourtant d'une liaison nécessaire, bien plus que plusieurs liaisons du Grand Paris qui n'irriguent pas des bassins de vie et ne répondent pas aux besoins. Il s'agit aussi d'une liaison transversale dont nous avons bien besoin, au lieu d'être obligé de passer par Paris ou sa proche banlieue et de contribuer à saturer inutilement son réseau.
Obs 161				X										**Un anonyme de Le Mesnil-Saint-Denis (78)** : Pour que les franciliens laissent la voiture à la maison au profit des transports il faudrait que ceux-ci soient irréprochables et c'est loin d'être le cas. Pour mon cas personnel, 45

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														min de voiture pour aller au travail contre 1h30 en transport quand tout va bien. Le choix est vite fait. S'il y avait plus de transports avec mon d'attente à chaque changement les choses seraient plus simples. Mais aujourd'hui clairement l'IDF n'est pas à la hauteur. La région multiplie les choix qui gâchent la vie des utilisateurs de voitures au quotidien mais rien n'est proposé en amont pour compenser.
Obs 162				X	X									**Mme CHOURAKI de Milly-la-Forêt (78)** : *TAD et Bus RER* 1/Améliorer la régularité des TAD et leur itinéraire précis. Annulé souvent sans raison et sans savoir à quelle heure est le suivant. (CC2V). Horaires peu respectés 2/Créer lignes de bus rapides et nombreuses entre la gare routière Milly-la-Forêt et les grandes villes proches Étampes, Melun. Fontainebleau. Evry, Corbeil-Essonnes... 3/créer ligne de transport entre Milly-la-Forêt et fontainebleau (15 km) avec des arrêts dans les villages traversés (infaisable si vous n'avez pas de voitures). 4/remettre les trains Malesherbes/Paris sans obligation de changement à Corbeil ou Juvisy (que tous les trains soient au même régime que ceux de la toute nouvelle ligne L trop peu nombreux).
Obs 163				X										**Un anonyme de Luzarches (95)** : Il serait judicieux d'étudier une hausse de la fréquence des trains de la ligne H en partance ou à destination de Luzarches et de penser à créer des trajets plus directs, afin de permettre au train d'être beaucoup plus compétitif que la voiture dans ce secteur. En effet, 1 train/h en heure creuse et 1 train/30 minutes avec un trajet de 48 minutes pour se rendre à Paris n'est pas compétitif (surtout quand des trains sont supprimés). Si une hausse de la fréquence n'est pas possible pour des raisons techniques (en raison d'une seule voie entre Montsoult et Luzarches), la création de trajets semi-directs ne serait-il pas envisageable ? Par exemple, à partir de la gare de Sarcelles-Saint-Brice vers et depuis Paris ? Comme cela se fait déjà pour 5 trains entre 16h51 et 18h51 en provenance de Luzarches ?
Obs 164	X			X	X							X		**Un anonyme de Paris (75)** : Avec le prolongement du RER E à Mantes, je propose de supprimer la branche Poissy du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														RER A, afin d'équilibrer les dessertes de Cergy et St Germain. Les usagers de Poissy conserveront leur liaison avec la Défense et le centre de Paris. Je propose aussi la suppression de la branche Cergy de la ligne L si elle permet une fréquence accrue sur la A. Enfin, si les habitants de Poissy se sentent lésés, créer une mission Le terminus Poissy (ou conserver la J jusque-là). - Le bus PC est une abomination, il n'est pas fiable, et les bus simples que l'on voit parfois sont sous-capacitaires. Un T3c serait une alternative efficace et capacitaire. - La ligne 72, très fréquentée par les touristes et pour les déplacements est-ouest dans Paris mérite de meilleures infrastructures, une fréquence plus élevée et des bus articulés en heure de pointe. - La ligne 10 devrait être prolongée jusqu'à la gare de la L à Saint Cloud, avec une correspondance avec la future ligne 15. - La branche Champigny-Noisy de la ligne 15 est stupide, elle ne fera qu'engendrer des perturbations, elle devrait être reprise par la 16 et avoir une circulaire parfaite. - Orly val dans son état actuel n'a plus aucun intérêt, il serait pertinent de le transformer en métro léger à desserte locale (Wissous…) - Les portes palières sont avantage non négligeable pour la régularité des trains, dans certaines agglomérations elles sont présentes sur toutes les lignes, métro ou trains régionaux inclus, par exemple à Séoul. Le projet serait coûteux mais efficace, équiper tous les métros, RER et Transiliens de portes palières. Cela permettrait d'économiser en vue de futures automatisations. Cependant il convient d'avoir des matériels roulants homogènes, certaines lignes coréennes n'ouvrent pas toutes les portes palières en fonction du train (ex : ligne Gyeongchun + ITX). Cela limiterait les intrusions sur les voies, les accidents et les suicides. De plus, toute nouvelle station devrait ouvrir avec des portes palières pour ne pas avoir à refaire tout le quai ensuite (ex : le prolongement de la 11 à Rosny…) - La hauteur des quais sur certaines lignes pose de gros problèmes en termes d'accessibilité pour les PMR, de même que le manque d'ascenseurs dans Paris, seulement sur la 11 et la 14, pas normal dans une grande capitale comme la nôtre. - Certains noms de stations sont ambigus (ex : 14 Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														apposer le suffixe - RER à Saint-Ouen serait plus clair. Porte Dauphine/Avenue Foch, même endroit 2 noms différents ? Tous les noms de personnes sur les nouvelles lignes, sympa mais on ne sait pas où on est (cf. Lignes T3, 4 et 11 notamment). - Réorganiser le pôle Saint Lazare/Saint-Augustin/Havre/Auber/Haussmann comme Chatelet, avec des secteurs et des indications plus claires, préciser les correspondances non écrites (9-12 par exemple). - Relancer l'idée d'une rocade des gares (je sais que métro lourd compliqué, mais VAL souterrain avec moins d'emprise ou même Tram pour se débarrasser des voitures dans Paris…), mais qu'on ait de vraies solutions pour pas louper les correspondances. Peut-être une reprise du projet de téléphérique urbain entre PLY et Austerlitz ? - Améliorer les correspondances trop longues avec des tapis roulants (Franklin, Etoile, Gare de Lyon…), ou celles s'effectuant par la voie publique (Pont Cardinet L-14 on attend un tunnel) - Quand une ligne de métro est en panne, remplacer 1 train de 75m toutes les 2 minutes par un bus de 12m toutes les 5 minutes c'est un peu léger… IDFM devrait avoir plus de flexibilité à ce niveau, quitte à ressortir temporairement ses bus thermiques encore en parfait état de marche… - La gestion de la priorité des trams sur les carrefours est catastrophique, principalement sur le T3, mais aussi les autres. Le tram ne devrait pas mettre 5 minutes à passer la porte d'Orléans, il faut sévir à ce niveau avec des feux de signalisations et des caméras de verbalisation. - Remettre sur la table les prolongements des diverses lignes de métro, tram, RER, Transilien et même bus, ce n'est pas en glandant qu'on va se débarrasser des voitures. Parmi eux la 1 à l'est à VdF et à l'ouest à La Folie, la 2 à Suresnes/Rueil avec desserte du bois de Boulogne, la 3 à Bécon et à Montreuil Hôpital, la 4 à Chatenay Malabry et Saint Ouen, la 5 à place de Rungis ou Stade Charléty, voire reprendre la branche Villejuif de la 7, et au nord vers Drancy, la 7 au Bourget, la 9 à Sèvres et Montreuil, la 10 comme dit plus haut à St-Cloud et aux Ardoines, la 11 à Noisy-Champs, la 12 à la Courneuve-Aubervilliers et à Issy, la 13, prolonger la branche d'Asnières et envisager un débranchement de cette dernière pour plus de régularité, la 14 plus au Sud vers Morangis...

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Accélérer l'automatisation des lignes de métro - Doubler le tunnel Chatelet - Gare du Nord - Obliger les bus à ouvrir les 2 portes pour monter ou généraliser les valideurs sur toutes les portes pour éviter l'embouteillage à l'avant du bus. - Mettre en place plus de solution de contournement des lignes saturées (RER B notamment). - Inclure le CDG Express dans le Pass Navigo, le RER B n'est pas assez fiable, on atteint un stade triste où on préfère Orly à Roissy tellement s'y rendre est affreux. - Le projet de ligne 18, si on exclut la stupidité du viaduc, est stérile en l'état actuel des choses (surdimensionné, manque de stations intermédiaires…) - Le projet de ligne 19 semble être une bonne idée pour desservir des populations plus isolées, notamment de banlieue à banlieue, peut-être réfléchir à la création de lignes similaires, mais pas forcément du métro lourd, un matériel léger type VAL serait pertinent (comme il l'aurait été sur la 18, avec par exemple un prolongement de l'Orly val *tousse*). - Améliorer la régularité des bus - Augmenter le nombre d'agents de sécurité et d'agents de propreté, le réseau effraie et dégoute - Poursuivre la rénovation des stations vieillissantes - Plus de BHNS en banlieue - Arrêter les arrêts de bus entre la piste cyclable et la rue, c'est dangereux. Imposer plus de règles aux cyclistes. - Projet un peu inutile et probablement coûteux (quoique les infrastructures existent et les matériels roulants seront bientôt harmonisés) : fusionner les lignes 3bis et 7bis pour plus de simplicité. - Trouver une solution pour cette affreuse livrée IDFM blanche propice aux tags et à la salissure, au moins le vert Jade ou la livret Bleu-Blanc-Rouge IDF avaient une âme... - Quid des T-Zen dont on entend plus parler ? - Lancer des études pour plus de téléphériques urbains, moyen efficace et bon marché pour relier de courtes distances au dénivelé difficile

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 165				X										**Un anonyme de Luzarches (95)** : *Fonctionnement des métros la nuit* Serait-il possible d'envisager (enfin) un fonctionnement de certaines lignes de métro la nuit, à l'instar de plusieurs villes du monde (New York, Copenhague, dont les métros ne s'arrêtent jamais) ? Ou au moins le week-end, comme à Washington, Berlin et Londres. J'entends la nécessité des travaux de maintenance mais comment des villes telles que celles que je viens de citer arrivent-elles à le faire ? Un fonctionnement 24h/24 pourrait d'abord concerner les lignes automatiques (Lignes 1, 4 et 14) et cibler certains arrêts stratégiques. Ces lignes sont en plus parmi les plus structurantes du réseau. Un service de nuit est vraiment ce qu'il manque au réseau parisien. J'y vois plusieurs avantages : - un dynamisme économique, notamment pour les restaurants/bars/établissements de nuit (plus besoin de penser au dernier métro) ; - moins de circulation automobile et donc de nuisances sonores la nuit pour les riverains ; - moins de conduites en état d'ébriété (nombre de personnes prennent la voiture pour sortir dans Paris le weekend et rentrent après avoir consommé de l'alcool) ; - un moyen de transport plus sûr et plus rapide pour les travailleurs de nuit. - etc. Pour être plus efficace, cela pourrait être couplé à un fonctionnement des transiliens et RER la nuit (avec à minima 1 train par heure), ou à un renforcement des Noctiliens au départ des terminus de métro, ce qui permettrait aux personnes n'habitant pas Paris de se déplacer plus facilement en transport en commun la nuit (car ce sont celles qui sont le plus susceptibles de prendre leur voiture pour venir passer une soirée à Paris).
Obs 166				X	X									**Un anonyme de Châtenay-Malabry (92)** : Notre Ville a longtemps été desservie uniquement par un réseau de bus permettant de relier le RER B, à Antony ou à Sceaux, et ainsi de se connecter à l'ensemble du réseau de transports en Ile-de-France. Il a fallu l'inauguration du tramway T10, en juin 2023, pour que les Châtenaisiens puissent disposer d'un mode de transport moderne, accessible, écologique et ponctuel. La saturation dont souffre le RER B depuis des années, à laquelle s'ajoutent les difficultés d'exploitation ainsi que les retards d'investissements, imposent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'envisager de nouvelles solutions fortes et structurelles afin de décongestionner cette ligne. Le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Massy-Palaiseau offrirait une alternative directe et performante aux voyageurs qui dépendent aujourd'hui du RER B. L'accès direct à une infrastructure moderne et fiable comme la ligne 4 désaturerait la portion restante du RER B, notamment en absorbant une partie des flux actuellement concentrés sur Massy-Palaiseau. Le prolongement de la ligne 4 jusqu'au tramway T10 à Châtenay-Malabry, puis au-delà, permettrait de supprimer la branche du RER B reliant Bourg-la-Reine à Robinson (soit trois stations). Cette reconfiguration aurait un impact immédiat : la totalité des rames du RER B circulerait alors sur la ligne principale, desservant efficacement les départements de l'Essonne et des Yvelines jusqu'à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (soit dix-sept stations). Cela améliorerait considérablement la fréquence, la fiabilité et la fluidité sur l'ensemble de la ligne. Le prolongement de la ligne 4 jusqu'au T10 à Châtenay Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau offrirait une alternative directe et performante aux voyageurs qui dépendent aujourd'hui du RER B. L'accès direct à une infrastructure moderne et fiable comme la ligne 4 désaturerait la portion restante du RER B, notamment en absorbant une partie des flux actuellement concentrés sur Massy-Palaiseau. La prolongation du métro 4 jusqu'au T 10 offre des avantages décisifs en matière de desserte des villes de Châtenay-Malabry - Clamart - Le Plessis-Robinson - et Antony. · La prolongation du métro 4 jusqu'à Massy-Palaiseau offre des avantages décisifs en matière d'interconnexion. Massy Palaiseau constituant un hub de transport majeur, regroupant la gare TGV de Massy, les lignes RER B et C, le Transilien, le tramway T12, la future ligne 18 du métro · La présence d'un pôle d'attraction en bout de ligne est un élément essentiel pour optimiser la charge et l'exploitation d'une ligne de métro.
Obs 167	X							X	X	X				**M. THELLIER de Boulogne-Billancourt (92)** : 1) Artificialisation des sols : pour tout projet routier, démontrer par le calcul que les surfaces imperméabilisées du projet sont inférieures à celles de l'existant. Pourriez-vous faire l'exercice pour la RD7 entre Saint-Cloud et Asnières comme cela a été demandé par les associations environnementales lors de la CDNPS 92 du 01/10/2024. 2) Réaménagement de la RD1 à Boulogne : les 6 km du méandre de la Seine à Boulogne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sont ignorés pour les piétons et mobilités douces. Plutôt que de faire 2 * 2 voies pour les voitures qui débouchent d'un côté sur la voie ex Pompidou sur Paris, et le bois de Boulogne de l'autre, se limiter à 2 fois 1 voie pour enfin aménager les berges pour les mobilité piétonnes et vélos, avec des espaces récréatifs pour les enfants, et un corridor écologique pour la faune et flore. 3) Geler voire interdire les accès et constructions réalisées pour des groupes comme Amazon ou investisseurs américains en guise de réponse à la politique agressive de l'administration Trump vis-à-vis de l'Europe. 4) Mettre en place un réseau de mesures de bruit et de pollution atmosphérique plus dense sur chaque ville de plus de 40 000 habitants. 5) Toute nouvelle circulation vélo doit se faire sur la voirie voiture et non pas sur les trottoirs.
Obs 168	**X**	**X**		**X**		**X**						**X**		**<u>Un anonyme de Paris (75)</u>** : Un gain de qualité du service ne doit pas passer uniquement par l'achèvement des projets de la SGP. A vous lire tout à l'air de reposer sur ces projets, or les citoyens ont largement exprimé leurs craintes quant à la capacité de ces projets à désengorger les autres lignes du réseau. De plus la qualité passe également par l'entretien des rames, et des stations. Celles-ci doivent être plus agréables, et pas uniquement dans les beaux quartiers. La station Marx Dormoy ressemble à un bunker depuis belle lurette, et les travaux sont longs. Encore aujourd'hui, il n'y a pas encore de signalétique dynamique, et la mauvaise qualité des éclairages participe à l'ambiance de la station qui provoque un sentiment d'insécurité, notamment liée à une mauvaise fréquentation. La problématique de la consommation et de la vente du crack à l'intérieur des rames, et des stations (lignes 12, 5, 7, 2), doit être prise à bras le corps par les pouvoir publics (et ça ne veut pas dire déplacer le problème de l'autre côté du périf, mais bien le régler en proposant des solutions adaptées pour sortir les personnes de la misère et de la dépendance). Il n'est pas normal qu'en payant aussi cher, certains d'entre nous prennent tout de même des transports avec leurs enfants, à coté de drogué brulant leur bout de drogue. Concernant la voirie, bien que je supporte totalement l'enjeux de diminution de la place de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la voiture en ville, il est absolument essentiel de renforcer efficacement et rapidement l'offre de transport en commun, et de faciliter l'accès avec des tarifications raisonnables. La mise en accessibilité de l'ensemble du réseau devrait être un de vos points de préoccupation majeur, notamment pour réduire la place de la voiture de façon pertinente et non excluante. J'ai vu des athlètes des jeux paralympiques devoir descendre les escaliers de porte de la Chapelle en se tirant dans les escaliers à la force de leurs bras. La cohabitation des modes de transports passe par la réduction des conflits d'usages. Ces dernières années, les pistes cyclables aménagées à la suite du covid ont été retravaillées, et les habitants peuvent constater de nouvelles pistes sécurisés et fluides (ex nouvelle piste sur l'avenue Marx Dormoy). Par contre ces améliorations sont encore insuffisantes, les ruptures de cheminements restent monnaie courante, et les circulations des vélos ne sont pas sécurisés dans bien des endroits et croisent d'autres flux de transports, ce qui est accidentogène (par exemple l'organisation des pistes cyclable autour de la station Jean Jaurès, sur les quais de la Loire et au croisement entre l'av Jean Jaurès et la rue Armand Carrel).
Obs 169				**X**										**Mme BENFADEL de Gagny (93)** : Depuis le prolongement du RER E vers Nanterre-la-Folie en décembre 2023, la qualité du service sur cette ligne s'est fortement détériorée. Les perturbations sont devenues quotidiennes, avec des retards récurrents, des suppressions de trains et une gestion des incidents inefficace. Faits concrets : Perturbations quasi quotidiennes : Depuis l'ouverture du prolongement, les incidents se multiplient : pannes de matériel, signalisation défaillante, manque de personnel. Le site Transilien et les réseaux sociaux sont inondés de signalements d'usagers confrontés à des trajets allongés et imprévisibles. Manque d'anticipation : Malgré les travaux de longue date pour cette extension, il apparaît que l'infrastructure et l'organisation ne sont pas prêtes à absorber la charge supplémentaire, ce qui entraîne une dégradation du service pour l'ensemble des voyageurs. Communication insuffisante : Les usagers se retrouvent souvent sans information claire, avec des annonces tardives sur les suppressions ou retards de trains. Impact direct sur les usagers : Retards au travail, difficultés pour récupérer les enfants, stress accru… Le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														prolongement, censé être une amélioration, est devenu une contrainte quotidienne pour des milliers de personnes. Le discours officiel d'Île-de-France Mobilités et de la SNCF affirme que des efforts sont faits pour améliorer la situation, mais la réalité est tout autre : loin de se stabiliser, le service continue de se détériorer. Il est urgent que des mesures concrètes soient prises pour résoudre ces dysfonctionnements.
Obs 170				X								X		**M. JANNET de Le Chesnay-Rocquencourt (78)** : Ce plan très technocratique a une vision simpliste des personnes : toujours un adulte (ou un adolescent), dans la force de l'âge, complétement autonome, en bonne santé, apte à faire du vélo, à marcher, à prendre des transports collectifs avec moult correspondances etc... Le plan ne prend pas en compte la situation des personnes âgées (ou avec des enfants en bas âge) qui, sans être en situation de handicap, ne se déplacent pas en vélo, ont une mobilité à pied réduite, et pour qui le recours en banlieue aux transports collectifs est mal aisé : fréquence faible, plus de bus après 21h, etc... la pénalisation des déplacements en voiture est vécue comme une vraie punition (stationnement onéreux, réduction de la capacité des voies de circulation, allongement des temps de parcours, etc..) Il s'agit pour eux d'une écologie punitive. On facilite les petites voitures à faible émission mais sans jamais prendre en compte les personnes fragiles !
Obs 171	X			X						X				**Un anonyme de Paris (75)** : *Cohérence mobilité faible émission carbone* Des dispositifs de financement des vélos électriques sont mis en place. Pourtant la fabrication de ces vélos et de batteries génère bien plus d'empreinte carbone que celles de vélos dits musculaires. Pour développer une mobilité douce plus respectueuse de l'environnement et plus bénéfique en termes de santé par la pratique d'une activité sportive, peut-on envisager de favoriser le financement de vélo normaux au lieu de vélos électriques ?
Obs 172	X													**Un anonyme de Colombes (92)** : Le développement des usages du vélo au détriment des piétons et automobilistes, et l'irrespect dont ils font preuve dans l'espace public, mettant l'ensemble des autres modes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de déplacements en danger nécessite que les vélos soient immatriculés, pour les sanctionner notamment lorsqu'ils grillent les feux au risque de renverser les piétons. Il faut remettre les piétons en priorité au cœur des sujets, et non les vélos qui se prennent maintenant pour les maîtres de la route. Il faut imposer un "code vélo" à tous les cyclistes pour leur apprendre à minima les règles de comportement lorsqu'ils sont sur le domaine publique et les sanctionner lorsqu'ils sont en infraction. Et ne pas créer des pistes cyclables à tour de bras pour un usage plus que restreint. Si chacun respecte les règles la cohabitation est possible (elle l'est depuis des décennies). Les caisses sont vides donc inutiles de faire des travaux coûteux qui nous endettent. On ne peut pas axer route une politique de mobilité sur le vélo, si on ne développe pas en parallèle les règles et les sanctions associées.
Obs 173				**X**	**X**									**<u>Un anonyme de Villeneuve-la-Garenne (92</u>**) : *Prolongement de la ligne 4 du métro à Villeneuve-la-Garenne* Ayant pris connaissance du plan des mobilités de la région, je compte souligner l'importance de faire prolonger la ligne 4 du métro, au nord, vers Villeneuve-la-Garenne. Ma démarche peut sembler personnelle, mais elle repose sur une réelle nécessité pour notre ville qui mérite une meilleure desserte en transport lourd. Aujourd'hui, seules 3 lignes de bus desservent le centre commercial régional Qwartz : les lignes 137, 177 et 261. Or, les lignes de bus 137 et 177 sont particulièrement saturées sur les tronçons clés, en particulier ceux reliant le centre commercial aux stations de tramway T1 : La Noue pour la 177 et la 261, ou la mairie pour la 137. Des décisions similaires ont été prises, comme le récent prolongement de la ligne 11 vers Rosny - Bois-Perrier, dont la station se situe proche du centre commercial Rosny 2. Pourquoi Villeneuve-la-Garenne et le Qwartz ne pourraient-ils pas bénéficier du même traitement ? L'arrivée de la ligne 4 serait un véritable progrès en matière de connectivité pour notre commune : non seulement elle améliorerait notre desserte locale, mais elle réduirait aussi considérablement les temps de trajet vers Paris. Villeneuve-la-Garenne ne serait plus qu'à 10 minutes de la capitale, contre 30 actuellement.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Ce projet pourrait renforcer l'économie locale via l'arrivée d'une nouvelle clientèle au Qwartz et afficher un réel soutien pour le développement du quartier de la Bongarde, projet d'ailleurs porté par la Métropole du Grand Paris. Au-delà de l'intérêt local, ce projet s'inscrit dans une vision à moyen et long terme du développement des transports franciliens. Il est essentiel de créer de nouvelles connexions vers la banlieue nord de Paris, et la ligne 4 pourrait jouer un rôle clé en se connectant au réseau du Grand Paris Express, d'autant plus que son terminus nord est actuellement situé à Porte de Clignancourt. Une correspondance à Saint Denis - Pleyel offrirait une interconnexion stratégique avec les lignes 13, 14, 15, 16 et 17. Je suis convaincu que ce prolongement est indispensable au développement de Villeneuve-la-Garenne et qu'il mérite d'être étudié avec attention.
Obs 174	**X**													**<u>Un anonyme de Boulogne-Billancourt (92</u>**) : *Trafic routier à Boulogne-Billancourt et à Paris* Je n'ai pas mon permis de conduire mais je constate que depuis de nombreuses années des erreurs monumentales ont été faite au sujet de l'aménagement de la voierie à Boulogne-Billancourt et à Paris. Il faut savoir être pragmatique. S'il on veut des transports qui fonctionnent bien surtout les autobus il ne faut pas négliger certains points car l'autobus est essentiel comme transport collectif surtout les PMR (fauteuil roulant, poussettes, personnes âgées) et il doit t'être complémentaire au réseau souterrain. Je propose un vrai projet pour améliorer la circulation à Boulogne et à Paris. En ce qui concerne Boulogne-Billancourt je propose donc de revoir le carrefour routier de la place Rhin et Danube de 2010 car il occasionne depuis de plus en plus d'embouteillages ce qui pénalise les voitures et les bus qui sont pour certaines ligne aux heures de pointe de modifier l'itinéraire initial comme le 260, les responsables sont les feux rouges en fin de carrefour ! Une pièce jointe est ajoutée avec une capture d'écran sur certains axes. Ce n'est pas le seul point à traiter. Je propose de revoir les pistes cyclables du secteur et des faire des voies partagées vélo et bus sur le Pont de Saint Cloud direction Paris, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny vers Paris et route de la Reine.

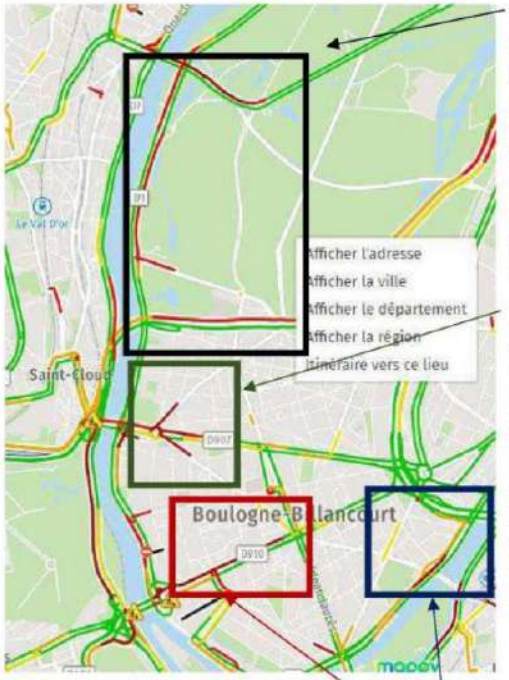
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Le secteur du Pont de Sèvres et encombré aussi tout comme le quai du Point du Jour et la rue du point du Jour ce qui pénalise aussi les bus comme le 189 ! Du côté de Paris il doit y avoir plus de voies réservées aux bus qui à faire des voies partagées vélo et bus ! Il pourrait t'être étudié que certains tronçons du tramway T3b soient partagés aussi avec els bus comme dans le secteur Porte Mailot/Porte de Champerret. Sur le Bois de Boulogne il y a eu des erreurs de faites comme la fermeture de à la circulation de la route de Sèvres à Neuilly, la fermeture certains jours et à certaines heures de l'allée de la Reine Marguerite et de l'avenue de L'hippodrome. La réouverture complète de ces trois axes et tous les jours contribueraient grandement à fluidifier le trafic. La ligne 70 fonctionnerait entre Paris et Suresnes le week-end cette ligne est essentielle surtout après le prolongement de 2019 qui en fait un axe majeur Suresnes/Paris 16ème et 15ème

PROPOSITION FLUIDIFIER LE TRAFIC SECTEUR BOULOGNE/BOIS DE BOULOGNE

La circulation douce et le vélo c'est une bonne idée mais il faut penser aux bus, aux taxis et aux autres modes de transports collectifs sur route. Il ne faut pas oublier que certains travailleurs sont obligés de prendre une voiture comme les médecins voir une camionnette pour travailler pour les ouvriers !

Dans la commune de Boulogne et dans le secteur du Bois de Boulogne aux heures de pointes la circulation est chaotique. Des erreurs monumentales ont été faites par les élus surtout à partir des années 2000. Ça passe pour un réaménagement sérieux de axes de circulation !

Les effets aux heures de pointe sont catastrophiques comme on le voit ci-dessous.



Le secteur du pont de Suresnes D1 allée du bord de l'eau comprise est saturée aux heures de pointe il faut revoir ce carrefour pour une meilleure fluidité. **Il faut absolument que la route de Sèvres à Neuilly soit rouverte à la circulation des voitures**. Les véhicules se sont reportés sur la D1 après sa fermeture ! les voies cyclables sur la D1 sont une absurdité totale, il faut surtout des couloirs de bus partagés avec les vélos !

Le rond point Rhin et Danube est au aussi saturé comme ses alentours aux heures de pointe. **Le nouveau carrefour routier du rond point Rhin et Danube de 2010 est une catastrophe pour les voitures et surtout pour les bus comme le 72,le 260 le 467 et 6246 il doit t'être revu entièrement et rapidement! Des couloirs de bus doivent être refaits Route de la Reine partagés avec les vélos idem sur le pont de Saint cloud et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny vers Paris!**

Le secteur du pont de Sèvres est saturé aux heures de pointe(quai le Gallo compris). Le carrefour doit t'être revu pour une meilleure fluidité surtout **si une nouvelle ligne de bus va faire son apparition entre le Pont de Sèvres et Paris (autre de mes contributions)!**

Les quais d'Issy sont saturés aux heures de pointe comme la rue du point du Jour. C'est à revoir surtout si il y a une nouveau prolongement de bus à l'avenir !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 175							X							**Un anonyme de Le Perreux-sur-Marne (94)** : La non sécurisation des vélos parqués est un frein énorme à leur utilisation pour des courts trajets en ville ou pour des trajets domicile-gare-travail. Les vols sont beaucoup trop nombreux. Il est nécessaire de trouver des solutions garantissant de retrouver son vélo. Il faudrait par exemple proposer des lieux de parking sécurisés, surveillés et investir dans des start-ups qui proposent des installations innovantes en la matière. Et bien sûr plus de répression pour les voleurs. Une sécurisation profiterait aussi aux trottinettes électriques qui encombrent les wagons du RER, et les couloirs de gares.
Obs 176				X										**Un anonyme de Le Perreux-sur-Marne (94)** : *Prolongation de la ligne RER E* Depuis la mise en place du prolongement de la ligne E jusqu'à Nanterre, mi-décembre, ce qui devait apporter un gain de confort et de temps se transforme en cauchemar quotidien, matin et soir. La ligne fonctionnait plutôt bien auparavant mais le service s'est largement détérioré depuis mi-décembre. Encore aujourd'hui, perturbations matin et soir ! Communications SNCF pas au niveau. Ce n'est pas acceptable pour les usagers qui doivent s'organiser, puis se réorganiser au dernier moment. Nous avons perdu en fiabilité. Nos contraintes urbaines quotidiennes sont déjà suffisantes pour ne pas en rajouter. Il est essentiel de fiabiliser cette ligne.
Obs 177	X											X		**Un anonyme de Paris (75)** : Des sens interdits dans tous les sens, des rues fermées. La circulation dans Paris est devenue insupportable. Il est impossible de se déplacer sereinement. Il y a de plus en plus d'embouteillages. Par les reports de circulation des rues se retrouvent surchargées et non pas vocation à être des grands axes de circulation. Les motos ne peuvent presque plus circuler. Les couloirs de bus sont devenus des pistes cyclables et les bus n'avancent plus. Les citoyens et électeurs parisiens sont otages d'une politique du déplacement incohérent qui n'a qu'une vocation empêcher tous déplacements dans cette ville, au mépris de la vie et l'attractivité de cette ville. Uniquement pour une Idéologie rétrograde de la punition et de la pensée unique.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 178	X											X		**Un anonyme de Paris (75)** : *Remettre le périphérique à 70 km/h* L'abaissement de la vitesse sur le périphérique est une aberration qui ne diminue ni la pollution ni le bruit. Aucune étude n'a été faite avant et le seul résultat est d'allonger les temps de déplacement des travailleurs. La nouvelle voie de covoiturage est une nouvelle atteinte à la liberté de circulation des citoyens qui ne fait qu'ajouter de la tension et de l'énervement engendrant de l'agressivité, de l'incivilité et de l'insécurité. Tout cela au service d'une idéologie punitive qui n'a que le nom d'écologie.
Obs 179	X													**Un anonyme de Le Perreux-sur-Marne (94)** : *Voies cyclables dédiées* La cohabitation piétons, vélos et voitures est illusoire et dangereuse. En ville, pour promouvoir les déplacements courts à vélo d'une part et sécuriser les piétons d'autre part, il me semble important de réserver des voies spécifiques aux vélos. En hyper centre-ville, où il est difficile de prévoir des voies partagées voitures/vélos par manque de place, il me semble qu'il serait intéressant de réserver les chaussées des rues principales aux vélos et autres moyens de mobilité douce. Les voitures ne pourraient pas y circuler, les livreurs pourraient y accéder très tôt le matin ou le soir uniquement.
Obs 180	X											X		**Un anonyme de Clichy (92)** : *Réduire l'usage de la voiture en ville* Il faut surtaxer les véhicules les moins efficaces au point de vue énergétique et les plus dangereux pour les piétons, tels les SUV. Pour libérer les couloirs de bus, souvent utilisés par des véhicules non autorisés, il faut que les autobus soient équipés de caméras pouvant verbaliser automatiquement tout contrevenant, ainsi que les autres infractions au code de la route, comme le non-respect des sas vélos, le stationnement sur des pistes cyclables etc. La préfecture de police de Paris doit sanctionner le non-respect de la priorité aux piétons sur les passages protégés. Comme au Japon, il faut que tout acheteur d'un véhicule à moteur puisse justifier d'un lieu de garage privé, afin de cesser d'utiliser l'espace public à cette fin.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														En remplacement des rétroviseurs et de leurs angles morts, mise en place de caméras vidéo sur tous les autobus et camions circulant à Paris. Sinon, le véhicule ne rentre pas en ville. Augmenter le nombre de sens interdits (hors bus et vélos) pour que l'utilisation de la voiture ne permette jamais d'utiliser le plus court chemin pour relier deux points en ville. Il faut mettre en place des contrôles de vitesse des véhicules à moteur en ville. Paiement par la région de quelques tickets de métro gratuits aux personnes se rendant à leur travail via des mobilités durables. Rendre le FMD obligatoirement cumulable avec quelques trajets en transport en commun par année.
Obs 181				X										**Un anonyme de Paris (75)** : *Fréquence de bus et de métro insuffisante* Il faut ajouter plus de fréquence à des métros et des bus. Les transports sont bondés en permanence. On ne peut pas empêcher les gens de se déplacer avec leurs véhicules et en même temps ne pas ajouter plus de transports. Pour exemple le week-end, il faut attendre en moyenne 20 Minutes pour avoir un bus sur la ligne 76 en semaine, le matin il est impossible de monter dans le métro ligne 2 à la station St Augustin. Il faut faire la queue sur le quai et attendre pour entrer dans une rame.
Obs 182	X													**Un anonyme de Paris (75)** : *Vélos et autres trottinettes* Il est temps de stopper l'anarchie des vélos et trottinettes. Jamais les piétons n'ont été autant en danger. Même sur les trottoirs. Il n'est pas normal de se faire insulter par des cyclistes parce qu'on leur fait remarquer qu'ils n'ont pas à rouler sur les trottoirs. Il n'est pas normal de se faire insulter lorsqu'ils grillent les feux et qu'on leur fait remarquer. Il est impératif d'immatriculer ces véhicules pour pouvoir sanctionner les comportements dangereux et autres incivilités.
Obs 183	X			X	X									**Un anonyme de Paris (75)** : *Pour un report modal* La mise en service du métro du grand Paris va offrir à court terme une alternative forte à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la voiture en ville. Cette mise en service doit être mise à profit pour créer un vrai report modal, de voiture vers métro. Pour cela, il faut : - le nouveau métro - diminuer l'offre automobile, c'est à dire diminuer les km de voies de circulation voiture (l'offre crée la demande). De plus, la voirie ainsi reprise à l'automobile pourra être convertie en arbre ou en piste cyclable, augmentant encore le report modal. Alors, les 40 milliards d'euros, la dette sur 60 ans et le coût carbone de projet du grand Paris prendront tout leur sens.
Obs 184	X										X	X		**M. HERBERT de Piscop (95)** : Je suis un citoyen et travailleur en IDF. J'ai un besoin impérieux de me déplacer et bouger partout en IDF pour mon travail et je constate avec stupeur et effroi l'enfer que non seulement la Marie de Paris, mais aussi la région exerce sur nous, c'est insupportable et ça va finir par exploser. Taxe, ZFE, voie cyclable n'importe où et n'importe comment ! c'est n'importe quoi !!! il y en a assez !!! Croyez-vous que quand on a un rdv à l'autre bout de l'ile de France, et qu'on habite en banlieue on peut et prendre les transports pour arriver à l'heure à son rdv et rentrer en toute quiétude le soir pour être à l'heure pour récupérer ses enfants à la sortie de l'école ?! Mais pour qui ces écologistes tyrans se prennent pour nous imposer leur vision rétrograde et décroissante ?! Il est grand temps que l'on respect davantage ceux qui utilisent leur voiture tous les jours, surtout que celles-ci sont devenus majoritairement hybride et électrique et ne polluent quasiment plus. La seule façon aujourd'hui d'éviter les embouteillages reste le 2 roues motorisé qui reste la seule possibilité de se frayer un chemin et d'arriver à l'heure à ses rdv ! Et encore, là aussi tout est fait pour restreindre leur déplacement et les considérer comme des dangers publics ! Au secours ! Sans parler des limites de vitesse totalement absurdes de 50 sur le périph ou 70 sur les autoroutes franciliennes, on nage en plein délire ! Il y a quelques jours j'ai tenté de faire Vaucresson - Montmorency en train. Usuellement je fais ce trajet en 45 min en voiture au maximum. En train j'ai mis 2h30 pour rentre chez moi ! 2H30 vous avez bien lu !!! Qui a 2h30 de vie à perdre dans les transports en étant serrés comme des sardines et en proie à l'insécurité ! SVP il est grand temps de cesser de maltraiter les conducteurs et les motards et de les laisser se déplacer comme bon leur semble. Ceux qui veulent et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														peuvent prendre le train, qu'ils le fassent mais il est impensable de le rendre obligatoire ou pire de faire subir les lubies des cyclistes aux autres usagers. Ces derniers n'ont RIEN à faire sur la route ou alors qu'ils portent une plaque d'immatriculation et qu'on les verbalise exactement au même titre que les automobilistes. Sans parler d'ailleurs non plus de leur arrogance et des embouteillages qu'ils créent quand ils roulent crânement sur la chaussée alors qu'une voie spéciale leur est dédiée et qu'elle est vide ! C'est de la folie. Merci de rendre la route aux voitures, merci de fiche la paix aux gens qui travaillent et de leur faciliter les trajets quel que soit le mode de déplacement QU'ILS CHOISISSENT Car s'ils en choisissent un c'est qu'il est plus commode et leur convient pour des raisons évidentes de praticité !!
Obs 185				X		X								**Anonyme d'Argenteuil :** Je crois que vous ne mesurez pas à quel point il est urgent d'agir pour les habitants d'Argenteuil. Nous sommes la 5e ville la plus peuplée d'IDF (3e il y a quelques temps) et nous avons seulement une ligne de train ? Qui plus est n'est pas très fiable et compte une pléthore d'incidents, retards voire suppressions. Nous en avons ras-le-bol notamment quand cela fait presque 15 ans qu'on nous promet des projets qui n'ont toujours pas vu le jour, et vous le savez. Cette question budgétaire ne doit pas passer avant les contribuables qui travaillent. Une aussi grande ville ne peut pas dépendre que d'une seule ligne de train et d'un réseau de bus médiocre. Quand est-ce que vous allez bouger ? Parce qu'il faut être là les matins d'heures de pointe ou les week ends pour le comprendre. On exige un tramway express, un projet largement faisable étant donné que nous avons des voies ferrées déjà existantes pour l'accueillir. Je ne peux pas m'arrêter d'écrire tellement la situation est inadmissible. En espérant voir quelque chose d'ici 2040 si je suis toujours habitante d'Argenteuil…
Obs 186				X								X		**M DONOT de Morangis**-l ligne RER c: augmentation des trains à partir de Savigny sur orge vers Paris et inversement. -créer une gare voyageur sur la ligne 14 à Morangis au niveau des ateliers.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														-augmentation des horaires de passages pour la ligne bus 299, 297. ' Amélioration des horaires pour le t12.
Obs 187	X								X					**Mme SEON de Vitry sur Seine :** je n'ai pas de voiture, je circule soit à pied à vélo soit en transport en commun. J'habite Vitry sur Seine et je travaille à Paris 13. j'aurais 2 remarques concernant les pistes cyclables qui suivent le trajet du T9 dans un sens et dans l'autre. SACRALISATION : La rendre plus visible en la peignant sur le trottoir et en continuité sur la route avec une couleur différente par exemple en noir. Cela permettrait également de mettre au sol (en blanc) des interdictions : circuler à contre sens, stationner où il y a un accès perpendiculaire pour les voitures, où s'avancer sur la piste aux feux tricolores. cela pourrait permettre de visualiser également les passages piétons jusque sur la piste cyclable. CONFORT : sur ces pistes cyclables, il y a de nombreux carrefours et donc la traversée de nombreux bateaux. les vélos n'ont pas d'amortisseurs le passage des bateaux provoque sur le corps des tensions principalement dans les bras et le bas du dos. Ce serait vraiment bien que tout le long de la piste les bateaux soient construits avec un dénivelé qui aille jusqu'au niveau de la route
Obs 188						X	X		X			X		**M DANTAN de Maurepas :** La grande majorité des idées et solutions émises concernent des utilisateurs réguliers. C'est logique. Mais il serait peut-être bon de penser aux utilisateurs ponctuels comme les retraités qui vont avoir envie d'aller depuis la banlieue vers le centre de Paris et visiter un musée ou les malades qui doivent une fois par semaine, par mois, ... se rendre dans un hôpital. La dématérialisation des tickets va leur poser un problème. Quand il y en a, le coût exagéré des stationnements ponctuels dans les parkings près des gares rend le trajet en voiture attractif. La sécurité des personnes seules dans un train quasi vide peut rebuter certaines personnes. Ne pas l'oublier. Même s'il y a des améliorations, les trajets de banlieue à banlieue obligent souvent à passer par Paris. Pourquoi les tramways ne font-ils pas partie de la tarification "train/RER" ?
Obs 189	X								X			X		**Anonyme de Saint Ouen sur Seine :** favoriser l'usage du vélo et améliorer la sécurité des usagers vulnérables. Manque

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'infrastructures cyclables adaptées : L'espace dédié aux vélos est insuffisant et souvent mal sécurisé. Il est essentiel de créer des pistes cyclables séparées du trafic motorisé pour garantir la sécurité des cyclistes. Qualité de l'air et sécurité sanitaire : La pollution de l'air rend la pratique du vélo difficile et peu attrayante. Réduire le trafic motorisé et développer des itinéraires cyclables éloignés des axes les plus pollués sont des mesures indispensables. Incivilités et mise en danger des usagers vulnérables : De nombreux automobilistes ne respectent pas les règles de circulation, mettant en péril piétons et cyclistes. Il est impératif d'augmenter les contrôles et d'automatiser davantage les sanctions pour les infractions aux passages piétons, stops et feux rouges. Un véritable effort en faveur du vélo et de la sécurité routière encouragera une mobilité plus durable et apaisée en Île-de-France
Obs 190				X	X				X			X		**M AMRAN de Châtenay Malabry :** le développement de notre territoire est intimement lié aux moyens de transport disponibles. Les foyers et les entreprises arbitrent largement leur choix d'implantation en fonction de ce critère. En effet, le prolongement de la ligne de tramway T10 vers la ligne 15 et celui de la ligne de métro 4 s'avèrent essentiels dans le cadre de plusieurs types de déplacements. La ville de Châtenay-Malabry ne pourra pas se développer sans ces ouvertures, car les accès à la ligne 15 (prolongement T10) pour les déplacements inter-banlieue, et métro 4 pour l'accès à la ville de Paris, sont la condition du développement, voire du maintien des activités économiques. Que ce soit pour, à la fois vivre dans un cadre agréable et sain, et aussi travailler là où se situent les emplois, l'usage des transports en commun est souhaitable. Ces aménagements de transport contribueront à désencombrer les zones d'habitation et d'implantation des entreprises environnantes, du fait d'un choix plus large qu'aujourd'hui. De plus, les prix de l'immobilier restant modérés du fait d'une offre abondante sur notre commune et ses environs, une meilleure accessibilité permettrait aux classes moyennes de s'y installer.
Obs 191	X											X		**M MANOS SSPYROS de La Falaise :** Habitant à La Falaise et travaillant à Paris, mes options de transport sont limitées. La ligne N est peu fréquente et très longue jusqu'à Paris.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La ligne J, accessible depuis Épône, est une alternative, mais l'accès à cette gare à vélo est dangereux. Le vélo électrique ou musculaire pourrait être une solution idéale pour moi et d'autres habitants, car beaucoup de déplacements sont à moins de 15 min de vélo. Dans mon cas, avec un trajet de 1h30 à 2h de vélo, je peux aussi être à Paris. Pourtant, l'absence totale d'aménagements cyclables rend son usage périlleux. Pour rejoindre Paris par Les Alluets-le-Roi, Feucherolles, Le Chesnay et Versailles, il n'existe aucun aménagement cyclable sécurisé, rendant le trajet risqué. Même pour des courts trajets, comme aller à la gare d'Épône qui est à 15 minutes de vélo ou faire ses courses au Family Village Aubergenville, l'absence d'aménagements sécurisés dissuade de prendre le vélo et pousse à utiliser la voiture. Construire des tronçons cyclables de qqs km qui s'arrêtent au milieu de nulle part n'est pas une solution efficace pour inciter à utiliser le vélo. Pour que le vélo devienne un mode de transport du quotidien, il faut de véritables liaisons entre des points d'intérêt essentiels tel que la liaison entre deux villages, les gares, centres commerciaux... et pas seulement des itinéraires de promenade. Un autre exemple, les lieux de travail comme les bureaux de la DGSE, Route Royale après Les Alluets-le-Roi, ne disposent d'aucune alternative à la voiture. Comment voulez-vous que les usagers abandonnent leur voiture si tout est pensé pour faciliter uniquement les déplacements motorisés ? Sans oublier que même les élèves qui voudraient aller à leur école à vélo, à seulement 10-15 minutes de chez eux, ne le peuvent pas. Qui laisserait son enfant circuler sur une route sur laquelle les voitures le frôlent à quelques centimètres ? Nous sommes nombreux à vouloir adopter des modes de transport plus écologiques, mais l'insécurité routière liée au manque d'investissements en infrastructures cyclables nous freine. Nous attendons des solutions concrètes et courageuses pour développer une mobilité réellement durable en Île-de-France.
Obs 192			X		X							X		**Anonyme de Bois Colombes** : Le grand Paris Express a été décidé "récemment" par l'ensemble des collectivités Francilienne. Cependant, le Val-d'Oise a été pour beaucoup, oublié. Le Val-d'Oise, bien que faisant partie de la région Île-de-France, est perçu comme un "oublié" du projet du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Grand Paris Express, car peu de nouvelles lignes du métro automatique passent directement par ce département. En effet, la majeure partie des extensions du Grand Paris Express se concentrent sur les départements voisins comme la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine, et le Val-de-Marne, en particulier avec les nouvelles lignes 15, 16, 17 et 18. En 2023, le Val-d'Oise compte environ 1,3 million d'habitants, ce qui en fait le 5e département le plus peuplé d'Île-de-France, après Paris, la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne. Le département bénéficie d'une croissance démographique régulière, en partie grâce à sa proximité avec la capitale et à l'urbanisation croissante des communes périphériques, qui attirent de nombreuses familles et personnes travaillant à Paris, mais souhaitant vivre dans des zones résidentielles moins denses et plus accessibles. Le Val-d'Oise est également un département dynamique, avec une grande diversité de villes et de territoires, allant de zones urbaines comme Argenteuil, Cergy ou Sarcelles, à des espaces plus ruraux et résidentiels, ce qui influence aussi son développement démographique. La création d'une ligne de métro automatique dans le Val-d'Oise aurait certainement été utile pour plusieurs raisons, et de nombreux habitants et élus du département plaident pour une meilleure desserte en transports publics. Voici quelques arguments en faveur de cette idée : 1. Améliorer la connectivité avec Paris et la région parisienne 2. Réduire la dépendance à la voiture 3. Encourager le développement économique et urbain 4. Soulager les lignes de RER et de trains existantes 5. Réduire les inégalités territoriales 6. Préparer l'avenir de l'urbanisation Une ligne de métro automatique dans le Val-d'Oise aurait été un excellent moyen d'améliorer la mobilité, de soutenir le développement économique, et de renforcer l'égalité territoriale. Si le projet reste complexe, il aurait sans aucun doute apporté des bénéfices importants à long terme pour le département et ses habitants. Cela soulève la question de l'extension future du réseau du Grand Paris Express ou de l'amélioration des infrastructures existantes pour mieux intégrer ce département dans les dynamiques de la région parisienne.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 193				X					X			X		**M PUCHAUX de Freneuse :** Quelle bonne idée, si elle est suivie rapidement de fait !! J'habite à Freneuse, gare de desserte Bonnières sur Seine. Je travaille à Paris (Métro Bourse). je n'ai pas d'horaires particulier à respecter, mais j'arrive vers 8h30 au bureau pour partir vers 18h30. Après avoir essayé les transports car convaincu de cette solution (écologie, fatigue,) j'ai révisé mon usage. Je prends un véhicule pour faire ce trajet. En effet - la ponctualité de la ligne J est catastrophique, il est en retard 80% du temps, - la durée 1 heure à moto de porte à porte, pour 1h30 en transports (cela fait 1 heure de plus par jour !!) – la fréquence - la fermeture annoncée (?) de ma gare de desserte, il faudra donc que je prenne le véhicule ce qui m'ajoutera du temps de trajet m'ont poussé à prendre mon véhicule alors que je suis plutôt contre ... C'est un non-sens ! Je ne peux pas déménager au vu des prix des logements en se rapprochant de Paris. Je suis un banlieusard ... Pour prendre les transports en communs, merci de mettre en œuvre les actions ci avant nommées pour nous permettre à nous de pouvoir nous passer de notre véhicule à combustion Mettez-vous à notre place.
Obs 194				X		X						X		**M HACHETTE de Paris** : 1) Je pense que les tarifs de trajets inter-régionaux vers les régions voisines d'Ile de France pourrait être largement simplifié (accord inter-régions pour que le Navigo puisse être utilisé dans le sens aller et retour par exemple Paris>Château-Thierry et Château-Thierry>Paris). 2) Il n'y a pas assez d'espace d'accrochage vélo dans les Trains Transilien, voir absent dans le RER C.
Obs 195					X							X		**Anonyme de Chatenay Malabry :** Notre Ville a longtemps été desservie uniquement par un réseau de bus permettant de relier le RER B, à Antony ou à Sceaux, et ainsi de se connecter à l'ensemble du réseau de transports en Ile-de-France. Le prolongement de la ligne 4 jusqu'au tramway T10 à Châtenay-Malabry, puis au-delà, permettrait de supprimer la branche du RER B reliant Bourg-la-Reine à Robinson (soit trois stations). Cette reconfiguration aurait un impact immédiat : la totalité des rames du RER B circulerait alors sur la ligne principale, desservant efficacement les départements de l'Essonne et des Yvelines jusqu'à Saint-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Rémy-lès-Chevreuse (soit dix-sept stations). Cela améliorerait considérablement la fréquence, la fiabilité et la fluidité sur l'ensemble de la ligne.
Obs 196				X	X		X					X		**Anonyme de Plaisir :** Avis sur Axe 1 et 4 Avis sur le document : Mesure 1.1.1 En plus de l'adaptation des réseaux de bus dans le cadre de l'arrivée du GPE, il faut à terme déployer des tramways dans une logique de rabattement. Cela permettrait à l'avenir de relier le GPE et les gares, notamment dans la grande couronne. Mesure 1.3.1 Il est prévu des études de développement du réseau de surface seulement s'ils ont été listés au CPER ou inscrits au SDRIF-E. Cependant, lors de la concertation du SDRIF-E, les collectivités ont, pour certaines, demandé l'aménagement de nouvelles lignes. Toutefois, dans la région, a répondu par un refus de les inscrire faute d'étude réalisée en amont. Des études prospectives de nouvelles lignes de tramways, de tram-train, de BHNS et de câble urbain doivent pouvoir être réalisées sans apparaître dans le CPER et le SDRIF-E. Afin de faire émerger de nouveaux projets pour les décennies futures. A l'avenir, ses études pourront être inscrites au CPER et prochain plan régional Action 1.9 En plus d'assurer le suivi des expérimentations de mobilités autonomes collectives, il est important d'avoir une mesure pour la réalisation de circuits afin de dépasser l'expérimentation. Urbanloop est une technologie de transport encore actuellement en expérimentation à Saint-Quentin-en-Yvelines. Toutefois, l'entreprise a déjà signé des installations avec des collectivités comme Nancy ou Dunkerque ainsi qu'à l'étranger avec Abu Dhabi. La région, comme région capitale, doit être moteur dans l'installation de cette innovation. Notamment au service des territoires de la grande couronne qui utilise encore trop la voiture. Cette technologie permettrait d'avoir un Maillage performant dans la couronne de l'agglomération parisienne ainsi que dans le rabattement des polarités vers le mass transit comme à Milly-la Forêt. Saint-Quentin-en-Yvelines pourrait être un territoire d'un développement test dans la région, dû à des besoins de mobilité décarbonée et des voiries avec du foncier disponible pour du transport en commun. Mesure 4.2.3 et 4.2.4 Les ratios vélo sont très bons et permettront de faciliter la transition

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vers une mobilité active. Mesure 4.3.3 Il est important de développer Vélib à l'ensemble de la région afin de permettre des déplacements entre les différentes collectivités et encourager la mobilité cyclable. Une politique d'offre adossée aux gares permettrait de favoriser les rabattements, diminuer le transport de vélos dans les trains et de partager les vélos (pour diminuer les besoins de stationnement
Obs 197				X								X		**Anonyme de Malakoff :** technique des trams/bus électriques Les trams ont l'avantage de permettre des flux importants et l'inconvénient de nécessiter des infrastructures lourdes; Des systèmes intermédiaires comme l'iRIZAR (exemple ici : https://www.sustainable-bus.com/news/irizar-ie-tram-delivered-4-electric-bus-tmb-barcelona/) ont-ils un avenir en île de France?
Obs 198				X					X			X		**Anonyme de Maisons Lafitte :** Offre de TC le week-end et en soirée La fréquentation des transports en commun est de plus en plus importante le week-end, et ceci depuis de nombreuses années, et l'offre ne suit pas : les RER sont bondés le samedi, et leur fréquence est très insuffisante : par exemple la branche Cergy du RER A en début de soirée et le week-end (ce qui impacte non seulement les trajets pour les loisirs mais aussi beaucoup de trajets pour le travail ou les études). A quoi sert-il de faire des comptages et des enquêtes transport si l'offre ne suit pas les évolutions mesurées ? Je ne parle même pas des nombreuses interruptions de service, par exemple sur le RER A, nécessaires pour effectuer les travaux de maintenance, mais qui ont un impact beaucoup trop important pour les usagers : essayez de prendre le bus de remplacement à Nanterre pour aller à Cergy, c'est une expérience !
Obs 199	X					X	X		X		X			**M PELISSIER Responsable service Urbanisme de Bougival :** Avis de la commune de Bougival (en Pièce jointe) EMET un avis favorable sous réserve de la prise en compte dans le projet de plan des mobilités en Île-de-France des remarques et réserves suivantes :

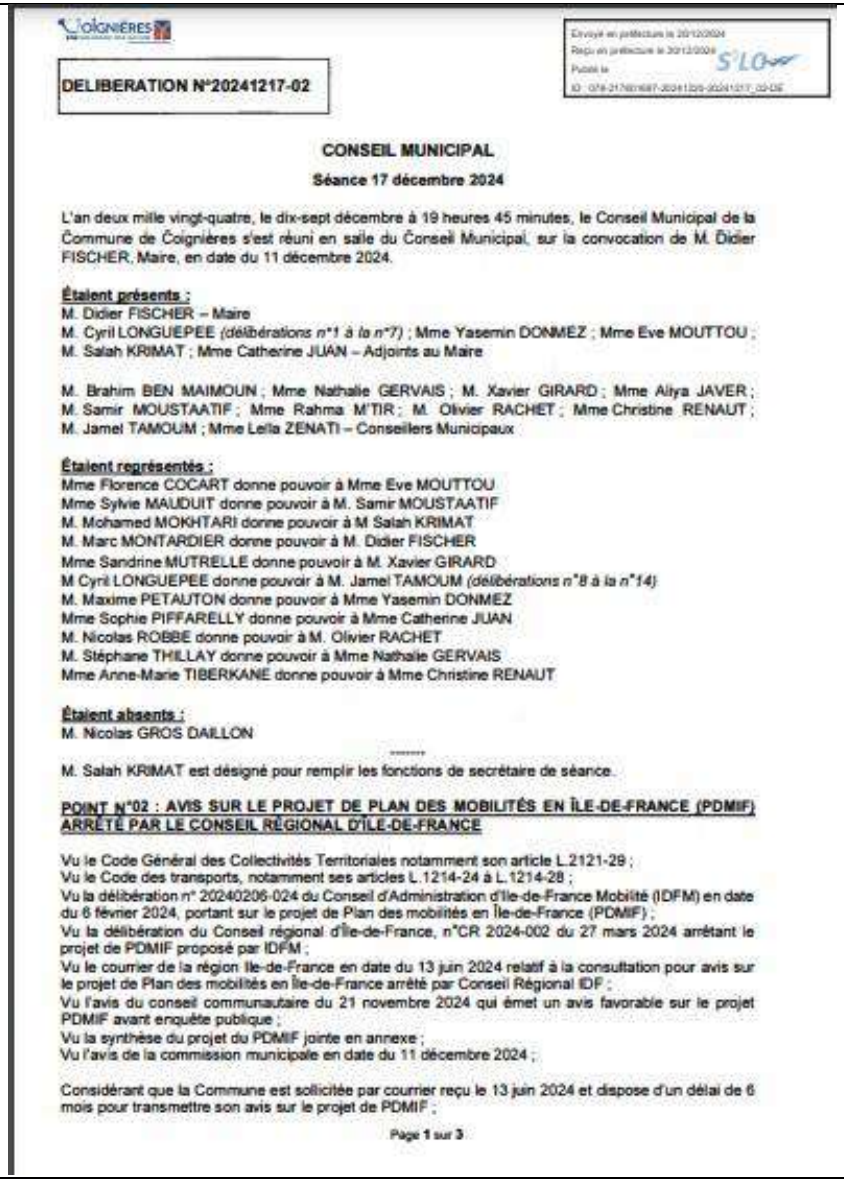
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La ville de Bougival émet une réserve forte sur son classement en zone 5 au même titre que des villes centres ou d'autres villes dotées de gares de bien plus grandes importances et demande à ce que son classement soit modifié et passé en Zone 6 au même titre que des villes similaires voisines. Si la Ville de Bougival ne peut nier la nécessité de développer le mode de déplacement à vélo, elle considère que l'obligation de création d'emplacements dans ces proportions est prématurée. En effet, cette volonté forte de développement doit s'accompagner par la création d'un réseau de pistes cyclables cohérent et sécurisé. L'offre actuelle sur Bougival, plus particulièrement sur les axes qui n'appartiennent pas à la commune, est largement déficitaire et ne permet pas aux usagers de se déplacer en toute sécurité. Sur ce volet, la commune souhaite mettre l'accent sur la responsabilisation de l'ensemble des acteurs de la chaîne de production de voies cyclables (gestionnaires d'infrastructures). La Ville de Bougival considère qu'il doit être tenu compte des spécificités locales dans la définition de la politique de stationnement autour des gares. Le système payant ne peut être la réponse à tout. la commune de Bougival a entamé une transition de son parc de véhicules depuis 2014 mais elle se heurte à l'offre incomplète de ce genre de véhicules pour certains types d'utilitaires composant son parc automobile. L'échéance de 2030 paraît également prématurée au regard de la durée de vie et de la nécessité d'amortissement des véhicules du parc existant. L'incitation à limiter à réduire le nombre de places de stationnement voiture dans les opérations situées à moins de 500 mètres d'une gare n'est pas concevable pour des communes n'étant pas doter d'un réseau vélo suffisant et de qualité.
Obs 200				**X**								**X**		**Anonyme de Châtenay Malabry** : RER B-ligne 4 le prolongement de la ligne 4 jusqu'à mini Robinson et idéalement jusqu'au T10 à Chatenay M est une priorité à mettre en œuvre; assez facile à réaliser, tunnelier existant et cela permettrait de désengorger le RER B public touché énorme

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 201				X	X									**Anonyme de Vert le Grand :** les transports en + grand Le développement de notre territoire est intimement lié aux moyens de transport disponibles sur la communauté de communes du Val d'Essonne. Les foyers et les entreprises arbitrent largement leur choix d'implantation en fonction de ce critère. En effet, les prolongements de lignes de bus, le développement du TAD (Transport à la demande), la création des cars express vont dans le bon sens, mais il faut mieux organiser les points de départs vers les pôles multimodaux que sont Brétigny, Ballancourt. Avec des temps de trajets plus fluides, directs, avec des voies dédiés. Cela s'avèrent essentiels dans le cadre de plusieurs types de déplacements (pro ou perso). La ville de Vert-le-Grand ne pourra pas se développer sans ces ouvertures, car les accès à pour les déplacements interurbains et le RER C pour l'accès à la ville de Paris, sont la condition du développement, voire du maintien des activités économiques sur le territoire. Que ce soit pour, à la fois vivre dans un cadre agréable et sain, et aussi travailler là où se situent les emplois, l'usage des transports en commun est souhaitable. Ces aménagements de transport contribueront à désencombrer les zones d'habitation et d'implantation des entreprises environnantes, du fait d'un choix plus large qu'aujourd'hui. De plus, les prix de l'immobilier restant modérés du fait d'une offre abondante sur notre commune et ses environs, une meilleure accessibilité permettrait aux classes moyennes de s'y installer.
Obs 202					X				X			X		**Mme POLITANO des Mureaux** : Des horaires adaptés aux besoins des usagers surtout les jeunes Les points à améliorer : - + de transport bus, train le soir après 20h et le WE jusqu'à 1h du matin sur toutes les lignes!! Car beaucoup d'adultes travaillent en horaires décalés et non véhiculées, des étudiants finissent à 20h30 voire 22h les cours sur Paris, des jeunes trop jeunes pour être véhiculés ont sport ou travaillent jusqu'à 22h et ils galèrent pour rentrer - changer les horaires de bus dans les Mureaux car ils sont inadaptés par rapport aux horaires d'arrivées des trains ou autres bus express. - + de bus surtout le WE entre les Mureaux et Plaisir Les Mureaux et Versailles Les Mureaux et Cergy (le matin, le soir et le dimanche mettre des bus) Les Mureaux et la Défense : derniers bus trop tôt dans la soirée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Accélérer les travaux sur Eole, car beaucoup de temps perdu de prendre les bus de substitution !
Obs 203													X	**Corentin Herv de ???:** Bonjour, Comment participer à l'enquête sur la mobilité douce en iDf?
Obs 204	X													**Anonyme**: *Pistes cyclables* : Nous, habitants du Mesnil saint Denis (78), attendons depuis des années une piste cyclable sécurisée entre notre commune et la gare de la Verrière. Ce type d'aménagement est de la responsabilité du département aussi nous n'avons aucune prise sur nos élus locaux. On nous dit que le département a retardé cet aménagement en 2027…Il est urgent d'accélérer la création de cette piste sachant que tous les stationnements sont passés en zone bleue autour de la gare. Cette route est dangereuse et beaucoup d'habitants seraient intéressés de pouvoir venir à la gare à vélo en sécurité. Nous souhaitons que les pistes soient priorisées en fonction des besoins de déplacement et non en fonction des subventions (comme les pistes de la cchvc qui seront peu empruntées)
Obs 205				X										**Mme MAILERE LEPRINCE de GOMETZ le CHATEL** De Gif-sur-Yvette, je m'astreins à aller à Paris par les transports en commun, et donc le RER B pour diminuer mon empreinte carbone. Aussi je voudrais citer les trois problèmes principaux: 1. Je suis arrivée en retard à tant de rendez-vous, de cours ou pour prendre un train grande ligne !!! Les trains sont beaucoup trop souvent annulés, retardés ou bloqués. Pendant une période, j'étais même surprise d'arriver dans le temps prévu. 2. Les trains sont bondés aux heures de pointe. Pour rentrer en banlieue sud, en montant après "Les Halles", vous êtes sûrs d'être debout jusqu'à Bourg-la-Reine ou Antony. 3. Enfin, pendant l'été, la climatisation est inexistante ou défaillante. Nous arrivons en sueur et surtout épuisés. En conclusion, par respect pour les voyageurs et pour inciter les citoyens à laisser leur voiture, il est plus qu'urgent d'investir dans la rénovation de la ligne B du RER

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 206			X											**Un anonyme de PARIS** *Covoiturage* Faire respecter les couloirs réservés aux voitures comprenant au moins deux passagers
Obs 207				X	X									**M. MAYER** Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens
Obs 208	X													**M. GIBAULT de MALAKOFF** Les pistes cyclables ça part d'une bonne intention mais certaines se révèlent gênantes par exemple : - rétrécissement excessif de la largeur de voie empêchant des pompiers et autrees services de prioritaires de passer si véhicule encombrant non manoeuvrant par ex. collecte d'ordures ou même bus RATP (lequel doit respecter ses arrêts montée-descente de passagers), - suppression d'arrêts le long de trottoirs, plus de possiblité de livrer ou décharger des objets volumineux exemple 1) Bd des Frères Vigouroux à Clamart-MalaKoff 2) rue du temple à Paris Avant de décider d'une piste cyclable, que quelqu'un d'un peu censé vienne voir sur place, pas seulement raisonner dans un bureau.
Obs 209	X											X		**Mme PHILIBERT de SAINT CYR L'ECOLE :** Lorsque je lis le contenu des investissements évoqués par le dossier sur les voiries, je n'y vois que de l'argent dédié aux chaussées et aux grands acteurs des circulations thermiques (DIRIF, CD) et rien de ciblé vers les acteurs quotidiens de l'accessibilité des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voiries (Communes, EPCI) puisque chacun sait que les départements ne s'en occupe jamais. Pourquoi laisser le sujet à la charge des départements sensés aider ces acteurs, dans une période longue où ils n'octroient plus rien, sur un sujet qu'ils ne priorisent pas financièrement puisque pas de leur ressort ? Je suis surprise de ne pas voir la Région aider les actions spécifiques aux piétons en contrôlant les projets comme elle le fait pour les cycles
Obs 210	X		X	X			X							**Mme EBERLIN-GARDE de COIGNIERES** Bonjour, Vous trouverez en pièce jointe la délibération de la commune de Coignières qui n'avait pas pu être prise en compte. Bien à vous. Nathalie EBERLIN-GARDE Direction des Services Techniques, de l'Environnement, de l'Aménagement et de la Démocratie de Proximité Responsable du service environnement



Coignières

Envoyé en préfecture le 20/12/2024
Reçu en préfecture le 20/12/2024
Publié le
ID : 078-217801687-20241205-20241217_02-DE

DELIBERATION N°20241217-02

CONSEIL MUNICIPAL

Séance 17 décembre 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le dix-sept décembre à 19 heures 45 minutes, le Conseil Municipal de la Commune de Coignières s'est réuni en salle du Conseil Municipal, sur la convocation de M. Didier FISCHER, Maire, en date du 11 décembre 2024.

Étaient présents :
M. Didier FISCHER – Maire
M. Cyril LONGUEPEE *(délibérations n°1 à la n°7)* ; Mme Yasemin DONMEZ ; Mme Eve MOUTTOU ; M. Salah KRIMAT ; Mme Catherine JUAN – Adjoints au Maire

M. Brahim BEN MAIMOUN ; Mme Nathalie GERVAIS ; M. Xavier GIRARD ; Mme Aliya JAVER ; M. Samir MOUSTAATIF ; Mme Rahma M'TIR ; M. Olivier RACHET ; Mme Christine RENAUT ; M. Jamel TAMOUM ; Mme Leila ZENATI – Conseillers Municipaux

Étaient représentés :
Mme Florence COCART donne pouvoir à Mme Eve MOUTTOU
Mme Sylvie MAUDUIT donne pouvoir à M. Samir MOUSTAATIF
M. Mohamed MOKHTARI donne pouvoir à M Salah KRIMAT
M. Marc MONTARDIER donne pouvoir à M. Didier FISCHER
Mme Sandrine MUTRELLE donne pouvoir à M. Xavier GIRARD
M Cyril LONGUEPEE donne pouvoir à M. Jamel TAMOUM *(délibérations n°8 à la n°14)*
M. Maxime PETAUTON donne pouvoir à Mme Yasemin DONMEZ
Mme Sophie PIFFARELLY donne pouvoir à Mme Catherine JUAN
M. Nicolas ROBBE donne pouvoir à M. Olivier RACHET
M. Stéphane THILLAY donne pouvoir à Mme Nathalie GERVAIS
Mme Anne-Marie TIBERKANE donne pouvoir à Mme Christine RENAUT

Étaient absents :
M. Nicolas GROS DAILLON

M. Salah KRIMAT est désigné pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

POINT N°02 : AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE (PDMIF) ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales notamment son article L.2121-29 ;
Vu le Code des transports, notamment ses articles L.1214-24 à L.1214-28 ;
Vu la délibération n° 20240206-024 du Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilité (IDFM) en date du 6 février 2024, portant sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) ;
Vu la délibération du Conseil régional d'Île-de-France, n°CR 2024-002 du 27 mars 2024 arrêtant le projet de PDMIF proposé par IDFM ;
Vu le courrier de la région Ile-de-France en date du 13 juin 2024 relatif à la consultation pour avis sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France arrêté par Conseil Régional IDF ;
Vu l'avis du conseil communautaire du 21 novembre 2024 qui émet un avis favorable sur le projet PDMIF avant enquête publique ;
Vu la synthèse du projet du PDMIF jointe en annexe ;
Vu l'avis de la commission municipale en date du 11 décembre 2024 ;

Considérant que la Commune est sollicitée par courrier reçu le 13 juin 2024 et dispose d'un délai de 6 mois pour transmettre son avis sur le projet de PDMIF ;

Page 1 sur 3

Considérant que le projet de plan des mobilités en Île-de-France l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030 ;

Considérant que ce plan succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 et qu'il a été élaboré par Île-de-France Mobilités en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité en Île-de-France ;

Considérant les objectifs poursuivis par le PDMIF de répondre aux besoins des Franciliens en matière de déplacements à l'horizon 2030 et de placer la mobilité en Ile-de-France sur la voie du « zéro carbone » ;

Considérant que le plan du PDMIF s'articule en 14 axes déclinés en 46 actions pour répondre aux enjeux de mobilité durable ;

Considérant que le Plan des mobilités en Île-de-France vise à répondre aux enjeux démographiques, économiques et de mobilité des Franciliens tout en préservant l'environnement et la santé ;

Considérant que les principaux objectifs du plan sont de reconquérir et développer la fréquentation des transports collectifs, d'optimiser l'usage de la voirie, de conforter la mobilité piétonne, de généraliser l'usage du vélo et d'améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques ;

Considérant que le PDMIF présente un intérêt majeur pour la Commune de Coignières, commune traversée par la RN10, et la nécessité de réduire la fracture urbaine, d'améliorer l'accessibilité de la gare et de développer un réseau cyclable adapté pour favoriser les déplacements intermodaux et durables ;

Considérant que la commune compte 7 zones d'activités et une zone industrielle, ce qui renforce les enjeux liés à la mobilité et au stationnement ;

Considérant que la ville de Coignières compte plus d'emplois que d'habitants ;

Considérant qu'il est difficile pour de nombreux usagers d'accéder à leur lieu de travail ou aux commerces uniquement par les modes doux ou les transports en commun ;

Considérant que la contrainte imposée par le plan PDMIF sur les stationnements risquerait de pénaliser les habitants qui pourraient être victimes d'un manque de stationnements disponibles ;

Après avoir entendu l'exposé de M. Cyril LONGUEPEE, rapporteur,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL MUNICIPAL

À l'unanimité,

ARTICLE 1 – ÉMET un avis favorable sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024.

ARTICLE 2 – APPROUVE les objectifs généraux du Plan des mobilités en Île-de-France, notamment la volonté de reconquérir et développer la fréquentation des transports collectifs, d'optimiser l'usage de la voirie, de conforter la mobilité piétonne et de généraliser l'usage du vélo et d'améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques.

Envoyé en préfecture le 20/12/2024
Reçu en préfecture le 20/12/2024
Publié le
ID : 078-217801687-20241220-20241217_DJDE

ARTICLE 3 – DEMANDE que les spécificités de notre territoire, classé dans l'entité territoriale "Agglomération des pôles de centralité" selon la carte du SDRIF-E, soient prises en compte dans la mise en œuvre du plan, notamment sur les trois points suivants :

- **Aménagement de la RN10 pour résorber la fracture urbaine et pacifier la voirie :**
  - Réalisation d'études pour définir les solutions les plus pertinentes pour reconnecter les deux parties de la ville
  - Mise en place de mesures pour réduire les nuisances sonores et la pollution
  - Création de passages sécurisés pour la faune afin de rétablir les corridors écologiques
  - Réduction de la vitesse et rétrécissement des voies en concertation avec la DiRIF et l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

- **Intégration de la gare de Coignières dans le réseau Vélo Île-de-France :**
  - Prolongement du réseau Vélo Île-de-France jusqu'à la gare de Coignières
  - Rénovation complète de la piste cyclable longeant la route nationale 10

- **Amélioration de l'accessibilité de la gare de Coignières pour favoriser les déplacements intermodaux :**
  - Inclusion de la gare de Coignières dans le Schéma Directeur d'Accessibilité (SD'AP) ferré
  - Aménagement d'un accès au souterrain piéton pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite dans le sens Paris-Province
  - Prise en compte de l'augmentation de la fréquentation due au report des voyageurs de la gare de La Verrière et au développement de la ZI des Marais

- **Prise en compte des spécificités liées aux activités économiques locales :**
  - Difficulté d'accès aux commerces et lieux de travail par les modes doux ou les transports en commun, compte tenu des contraintes actuelles
  - Besoin de maintenir des espaces de stationnement suffisants pour répondre aux besoins des riverains et des usagers

ARTICLE 4 – DIT que la présente délibération sera transmise au conseil régional d'Île-de-France

Pour extrait conforme :
Le Maire,
Didier FISCHER
Vice-président de la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines

MAIRIE DE COIGNIÈRES (Yvelines)

Le présent acte peut faire l'objet d'une voie de recours gracieuse auprès de son auteur, ou contentieuse devant le Tribunal Administratif de Versailles - 56 Av. de Saint-Cloud, 78000 Versailles, ou par le biais de l'application informatique Télérecours, accessible par le lien suivant : http://www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, voire lorsqu'elle a été expressément prescrite, à compter de sa notification pour la ou les personnes directement visées.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 211				X							X			**De la commune de CHOISEUL :**



MAIRIE DE CHOISEL
78460 CHOISEL

Délibération n°2024/12/07

Date de Convocation
06 décembre 2024

Date d'Affichage
06 décembre 2024

Nombre de Conseillers
En exercice 13
Présents 12
Votants 12

L'AN DEUX MIL VINGT QUATRE
Le 13 décembre à 18 Heures
Le Conseil Municipal légalement convoqué,
s'est réuni à la salle polyvalente de l'Espace Ingrid Bergman
en séance ordinaire sous la présidence de M. Alain SEGNEUR, Maire

Etaient présents : Luc BATAILLE, Sylvain BERTHON, Cécile DISPAU, Gaëlle DOZ'NGREVIEL, Stéphanie DANREN VABIN, Thierry LEFEVRE, Laurent LEVAL, Colette MAYER, Marie RODRIGUES, Didier ROGER, Olivier ROUSEL, Alain SEGNEUR,

Excusé/Absent : Olivier ISSALY

Formant la majorité des membres en exercice.

Thierry LEFEVRE a été nommé secrétaire de séance.

.....

Avis sur le plan des mobilités en Ile-de-France arrêté en conseil régional

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports et notamment ses articles L. 1241-1 à L. 1241-20, L. 3111-16-12, R. 1241-1 à R. 1241-49 et R. 3111-30 à D. 3111-36, ainsi que les articles L. 1214-9 à L. 1214-12, R. 1214-1 à R. 1214-8 et R. 1214-7 à R. 1214-12 relatifs aux plans de mobilité ;

VU le code de l'environnement, en particulier son article R. 122-17 qui soumet le plan de mobilité d'Ile de France à une évaluation environnementale stratégique ;

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 131-1 à L. 131-10 relatifs aux obligations de compatibilité et de prise en compte pour les documents d'urbanisme ;

VU la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile de France ;

VU les articles 103 à 141 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises ;

VU l'ordonnance n° 2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicables aux documents d'urbanisme, qui a notamment modifié le rapport de compatibilité entre les plans locaux d'urbanisme et le plan de mobilité d'Ile de France ;

VU la délibération du Syndicat des Transports d'Ile de France n° 2000/0945 du 12 décembre 2000 relative à l'évaluation du plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDUIF) et au lancement de sa révision ;

VU la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du conseil régional d'Ile de France ayant approuvé le PDUIF 2010-2020 ;

VU la délibération d'Ile de France Mobilités n° 2017/612 du 03 octobre 2017 ayant validé la feuille de route 2017-2020 du PDUIF ;

VU la délibération n° CR 2021-067 du 17 novembre 2021 du conseil régional d'Ile de France engageant la révision du schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF) et l'élaboration du SDRIF-E ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														

VU la délibération d'Ile de France Mobilité n°2022/05/25-071 du 25 mai 2022 portant évaluation du PDUIF et mise en révision en vue de l'élaboration du plan des mobilités en Ile de France ;

VU la délibération n° CR 2023-008 du 12 juillet 2023 du conseil régional d'Ile de France arrêtant le projet de schéma directeur de la région d'Ile de France environnemental ou SDRIF-E ;

VU la délibération n° CR 2023-063 du 21 décembre 2023 du conseil régional d'Ile de France portant approbation du projet de protocole d'accord Etat-Région sur la maquette financière et les grandes orientations du volet mobilités 2023 – 2027 du contrat de plan Etat – Région 2021 – 2027 ;

VU la délibération d'Ile de France Mobilités n° 2024/0206-024 du 06 février 2024 proposant au conseil régional d'Ile de France d'arrêter le projet de plan des mobilités Ile de France 2030 ;

VU le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile de France 2021 – 2030 soumis pour avis à Ile de France Mobilités par un courrier du Préfet de la Région d'Ile de France daté du 25 juillet 2023 et sur lequel le conseil d'Ile de France Mobilités a rendu un avis dans le cadre de sa délibération n° 2023/0312-582 du 12 octobre 2023 ;

VU la révision en cours du schéma régional climat air-énergie (SRCAE) ;

VU l'avis des diverses commissions concernées du conseil régional d'Ile de France, … ;

VU la délibération n° CR 2024-002 du 27 mars 2024 du conseil régional d'Ile de France portant arrêt du projet du plan des mobilités en Ile de France 2030 ;

VU la délibération 2024.09.01 du 24 septembre 2024 du conseil communautaire de la CCHVC portant avis favorable sur le plan des mobilités de la région d'Ile-de-France (PDMIF) ;

Monsieur le maire rappelle au conseil municipal que la commune Choisel se situant en Ile-de-France, est sollicitée pour avis sur le projet PDMIF arrêté par le conseil régional.

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré, à l'unanimité, des membres présents

EMET un avis favorable sur le projet de plan des mobilités en Ile-de-France arrêté en conseil régional d'Ile de France lors de sa séance du 27 mars 2024, assorti des remarques suivantes :

- S'agissant de l'objectif dit « Zéro Carbone », la commune de Choisel regrette que le TAD desservant son territoire soit dorénavant assuré par des véhicules thermiques et non décarbonés comme précédemment, et remarque que cette nouvelle flotte dédiée au service de transport à la demande est contraire à l'objectif « Zéro Carbone » et constitue une régression quant à la décarbonation du parc des véhicules franciliens et au développement des modes de déplacement vertueux ;
- S'agissant de l'objectif tendant à développer les alternatives à la voiture individuelle, la commune de Choisel rappelle la nécessité de préserver et surtout de développer les lignes de bus régulières sur son territoire et plus généralement sur les territoires ruraux afin de garantir aux habitants une possible alternative à l'utilisation de la voiture individuelle et ce, tout au long de la journée et de l'année. De même, la commune de Choisel rappelle la nécessité de renforcer le TAD qui est un outil adapté pour répondre aux problématiques des déplacements en secteur rural, en permettant en particulier la desserte des hameaux éloignés des lignes régulières de transport et d'étendre ce service aux dimanches et jours fériés.

Le Maire,
Alain SEIGNEUR

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 212	X	X		X										**M. CUBIZOL de PARIS** en 2050, environ 35% de la population aura plus de 70 ans Je propose de privilégier les transports en commun (bus, métro, tramway), accès PMR, accès véhicules d'urgence et de secours et taxis et non les vélos comme il est fait actuellement (par ailleurs très polluants dans le cas des vélos électriques) J'ai même vu des couloirs de bus transformés en pistes cyclables et les transports en commun "rejetés" dans la circulation des véhicules individuels... Avec le vieillissement de la population le tout vélo actuel de la mairie de Paris est déconnecté de l'évolution démographique à venir
Obs 213				X										**Anonyme** Nous venons d'acheter à VILLEPREUX 78450 et je travaille à POISSY 78498 pour l'entreprise Stellantis qui vient d'investir dans la construction d'un nouveau Campus pouvant bientôt accueillir plusieurs milliers de personnes. Je me rends au travail en voiture et j'ai plusieurs embouteillages à traverser. Si un bus faisait le trajet je prendrais certainement les transports en commun. Actuellement je suis obligé de prendre au moins 2 bus ce qui rend le trajet trop long et plus compliqué que la voiture. Aussi, dans Villepreux nous nous déplaçons actuellement en voiture, mais nous pensons acheter des vélos. Si les vélos électriques étaient plus abordables nous aurions certainement investi.
Obs 214		X												**Anonyme :** A Paris en vélo L'évolution de déplacements en vélo a eu un succès phénoménal ces dernières années. Les pistes cyclables conçu il y + de 10 ans sont souvent trop étroite pour accueillir le nombre de cyclistes actuel, surtout pendant des heures de pointe. De plus, les containers des livreurs en vélos électriques (parfois à la taille d'une petite voiture !!) sont tellement larges que ça empêche une circulation fluide. Et pour terminer, la culture de respect des autres manque parmi certains cyclistes mais j'espère qu'avec le temps (et qq amandes ?) nous allons améliorer ces comportements incivils. Paris est une ville magnifique et parfaite pour avancer le cyclisme.
Obs 215	X	X									X			**M. MIKOL de COURBEVOIE :** Autobus et surtout le métro sont des moyens de transports parfaits lorsque l'on est valide.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Mais essayez de rejoindre la Maternité de Necker Enfants Malades, enceinte ou avec une poussette, en prenant le métro. Aucun ascenseur. Aucun escalator. Une série d'escaliers. Vous êtes seul avec votre gros ventre qui vous fait souffrir ou avec le bébé dans sa poussette et vous restez sur le quai. Et pourtant, c'est un hôpital spécialisé pour les soins aux enfants !!! Valide, il y a beaucoup trop de déplacements que vous ne pouvez faire qu'en voiture, notamment lorsque vous êtes chargé et déplacé du matériel pour faire une conférence : pc, retroprojecteur, matériel de démonstration,... Comment faitesvous ? Enfin, faire 600 mètres à pied pour aller au métro ou à la station du RER est sans problème à 20 ans. A partir d'un certain âge, même sans être officiellement handicapé, la marche se fait plus difficile. Et la voiture est la solution pour continuer à avoir une vie sociale. Enfin, la ZFE qui concerne des centaines de milliers d'automobilistes qui ont une voiture Crit'Air 3, une voiture qu'ils ont peut être acquis incité par l'Etat qui leur a donné une subvention pour l'acquérir en remplacement d'une vieille voiture plus polluante, transforme l'intérieur de l'A86 en îlot réservé aux privilégiés qui peuvent s'offrir une grosse berline Crit'Air 1 ou 2. Les autres sont bannis. Même si leur trajet quotidien pour se rendre en grande banlieue est limité aux deux kilomètres entre le Pont de Neuilly et l'A86 à Nanterre et le reste dans la zone où l'on peut polluer !!! A noter qu'une voiture Crit'Air3 qui ne fait que 3 kilomètres par jour dans l'enceinte de l'A86 pollue beaucoup moins qu'une 308 essence qui fait ses 50 kilomètres par jour. Oui, il faut encourager les déplacements en transports en commun et le Navigo Pass Liberté Plus est un grand progrès. Mais il faut que, selon les circonstances et l'état de santé, on puisse encore se déplacer et se garer dans l'enceinte de la métropole du Grand Paris. Enfin, laissez les vieilles voitures Crit'Air 3 qui vont naturellement tomber en panne ou être non réparables, mourir de leur belle mort : elles ne roulent pas beaucoup, mais ce sont des centaines de milliers d'habitants qui sont condamnés à l'exclusion avec les mesures actuelles. Différez à plus tard l'application de la mesure d'exclusion des véhicules Crit'Air 3. Des propriétaires de voitures qui eux aussi aimeraient rouler dans de belles voitures neuves. Sinon, vous retrouverez ces centaines de milliers d'exclus sur les ronds-points avec un gilet noir (la Métropole les condamne en leur interdisant la circulation. Elle les condamne à ne plus pouvoir aller à leur travail et au chômage. Pensez que ces exclus aimeraient aussi peutêtre habiter les beaux quartiers de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Paris, bien desservis par les métros et les bus. Mais ils en sont aussi exclus pour cause d'insolvabilité à payer des loyers trop chers. Et qui ramassera la mise aux prochaines élections ? Certainement pas ceux qui étaient aux manettes et ont accepté d'éliminer les gueux avec leurs vieilles charrettes. Il n'est pas trop tard pour différer à plus tard la zone de forte exclusion sociale
Obs 216	X													**M. MALABOEUF de CROSNE :** Parcours bus 4115 ex H Changement du nom de lettre H à 4 chiffres 4115 est nul mais bon pour la mémoire, sauf pour les personnes âgées. De plus celui ou celle qui a pondu l'idée de tourner dans la rue Beauséjour est un crétin ou crétine qui devrait sortir de son bureau et aller sur le terrain. Le bus ne passe évidemment pas, touche les voitures en stationnement unilatéral roule sur les trottoirs et pousse les piétons donc super dangereux. Il ou elle devrait être viré pour faute grave suite à une incompétence avérée. La rue étant à double sens avec des voitures en stationnement il va de soi que le bus prend du retard à manœuvrer car aucune voiture dans le sens contraire ne le laisse passer, et doit se ranger entre des voitures en stationnement avec un espace au mieux de 10m normal. L'ancien trajet était parfait. Quelle incompétence !!! Au moins on rigole jusqu'à l'accident….
Obs 217				X		X								**Mme PASCUZZO de ???** Bonjour Par ce Obs je vous communique mon opinion sur les transports en île de France. Le passage de la tarification à 2,5 € est une très bonne idée surtout pour les usagers extérieurs à la petite couronne et qui participent au grand Paris dans leur impôts Par contre, il est étonnant de renforcer l'offre de la petite couronne déjà très bien desservie par métro, tram, bus... alors que les transports se diversifient de plus en plus dans le reste de l île de France. Par exemple je prends tous les jours la ligne D de st fargeau à Evry Courcouronnes. Sur cette ligne, arrêt obligatoire à Corbeil et aucune correspondance entre les 2 lignes surtout quand les nombreux retards sur une partie de la ligne est due à la SNCF. De plus lors de grève AUCUN train ne circule. Il est à noter qu'aucune liaison n'existe entre Corbeil et st fargeau hormis le train Merci de faire en sorte que l'offre de transport soit équitable pour tous les usagers

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 218				X										**Anonyme :** Transports en commun val d'Oise Le nord du val d'Oise est de plus en plus mal desservi par les transports: de moins en moins de trains sur la ligne H allant jusque Luzarches avec nombreuses annulations, retards…concerné aussi: le réseau de bus, notamment keolis dont les horaires ne sont jamais fiables (15-20min de retard réguliers), nous encourageant à prendre la voiture au détriment des transports en commun
Obs 219				X										**M. DELIGNY de THOMERY :** Améliorer la ligne R Il faudrait impérativement améliorer la ligne R, et surtout les moyens d'information. Quand tout va bien tout va bien, mais dès qu'il y a un imprévu c'est silence radio, aucune information en gare, aucune information dans les trains, les applications ne sont pas plus utiles, et c'est seulement sur X/twitter (quand les CM ne sont pas débordés) que l'on peut avoir des informations. Mais tout le monde n'a pas X, ni envie de sortir son téléphone en permanence, donc il faudrait que les ecrans à bord des trains puissent se mettre à jour (en cas de problème ils continuent d'afficher les horaires théoriques...) ou au moins demander aux conducteurs(trices) de communiquer.
Obs 220													X	**M. BLEYS de LE PERREUX SUR MARNE :** Val de fontenay Quartier en pleine rénovation avec de nombreux nouveaux habitants et pas un parc ou un grand espace vert , toujours des immeubles ou on a vraiment pas envie de se promener à pieds , a quand des villes agréables?
Obs 221				X										**M. SCHAFFAUSER de ???:** Bonjour, J'utilise essentiellement le RER E de Nogent sur Marne à Haussman Saint Lazare .Depuis environ le 15 décembre 2024 et la prolongation de la ligne E de Haussman Saint-Lazare à la Nanterre la Folie les transports sur cette ligne sont devenus un véritable enfer indigne d'un pays civilisé comme la France. Ce sont constamment des retards, prétendument dus à des pannes, à l'utilisation de graisses différentes suivant les trains qui provoquent des patinages des trains, des pannes tout court, des changements intempestifs de quais bondés avec des risques de chutes de personnes sur les voies. Des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														suppressions, des trains qui s'arrêtent avant leur destination initiale. Cela défi l'entendement. Enfin et surtout sans la moindre amélioration depuis maintenant 3 mois. C'est une honte totale et ça fait mal à la France. Voilà mon expérience récente de la situation sur cette ligne situation qui semble même continuer à se dégrader.
Obs 222				X										**M.DELIGNY de THOMERY :** Depuis la reprise par Transdev, c'est encore pire qu'avant. Lignes 3433 et 3439 par exemple. Au menu : - les bus qui ne passent pas du tout (sans prévenir et sans aucun moyen de remonter l'information : "ah bah je sais pas moi, moi je suis à l'heure" dans le bus suivant 1h après...) - les bus qui sont en retard (et qui font louper des trains) - les bus qui passent en avance (ex : dernier départ prévu à 20h21, avec un train en "correspondance" qui arrive à 19, le bus passe en avance à 17 ou 18 et n'attend pas, même en voyant le train arriver) - les conducteurs qui roulent comme des dingues - les conducteurs qui se permettent des familiarités - les conducteurs qui ne répondent pas aux bonjours - les conducteurs qui mangent dans le bus !! - les conducteurs qui téléphonent au volant - les conducteurs qui mettent leur musique à fond Bref, tout un tas d'incivilités que l'on n'attend pas d'un passager mais que les conducteurs se permettent, et une absence totale de fiabilité des horaires. Au quotidien, c'est usant pour tout le monde.
Obs 223				X										**M. DOS SANTOS d'IVRY sur SEINE** Bonjour, Je tiens à souligner le travail effectué ces dernières années, il est clair que des efforts sont entrepris pour améliorer le déplacement des franciliens et franciliennes, que ce soit en transports en commun ou à vélo. Nous avons hâte de voir les résultats des investissements dans les infrastructures permettant de faciliter les trajets banlieue à banlieue également ! Je suis d'avis que la priorité serait de prolonger les lignes de métro en dehors de Paris, pour mieux connecter la proche banlieue. Le travail a déjà commencé

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														avec les prolongements des lignes 11 et 14. Il est nécessaire d'anticiper les afflux de population dans les zones dans lesquelles de grandes opérations d'aménagement sont en cours et dans lesquelles la densité augmente fortement aux portes de Paris. Il y a un fort déficit de transports en commun, ce qui est contraire avec un cadre de vie apaisé (pollution et nuisances du trafic automobile) en plus d'être contraire aux ambitions pour le climat. En termes de priorité, le prolongement de la ligne 10 est un besoin critiques pour le quartier d'Ivry Port, en proie à un afflux d'habitants très fort depuis plusieurs années et actuellement assez enclavé niveau transports publics. Les quelques lignes de bus ne suffisent pas à absorber le trafic, sont trop irrégulières et vétustes, résultat, les habitants développent de nouvelles habitudes en utilisant leur voiture. Non sens en 2025 ! Le prolongement de la ligne 1 est remis en cause par sa pertinence (présence du RER A répond déjà bien au besoin), de plus la population est déjà installée, la tendance est stable et surtout le projet ne fait pas du tout consensus, au contraire il rencontre beaucoup de réticence de la part des riverains. Cependant le projet de prolongement de la ligne 1 semble être prioritaire pour IDF Mobilités ? Incompréhensible
Obs 224	X													**M. DELIGNY de THOMERY :** Je ne sais pas si cela rentre dans le plan de mobilités mais il serait bien dans tout ça de penser aux piétons, poussettes, fauteuils roulants... Dans le 77, par exemple à Champagne sur Seine ou à Thomery, les trottoirs sont quasiment inexistants, et quand ils existent ils sont étroits et dans un état déplorable. Même à pieds ils sont compliqués à utiliser alors je n'imagine même pas avec une poussette ou en fauteuil roulant. Bref, je suppose qu'il s'agit du bon vouloir des communes et pas de la région, mais il serait bien de rendre la place aux piétons.
Obs 225				X								X		**Une Anonyme :** les horaires données par l'appli Ile de France mobilité ne coïncident pas avec ceux indiqués sur les stations de bus - les métros : encore trop d'attente M8 - les bus : le 92, il y en a parfois 3/4 à la suite ; mais les lignes 86 ou 69 sont épouvantables comme délais d'attente ; le 82 : pas brillant. Pourquoi de tels écarts ? - Gare de Mantes la Jolie et gare routière Mantes la Ville : . où se procurer (sur internet) le plan qui donne la répartition des lignes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de bus entre les quais de ces deux gares ; il existe, il est affiché à un seul endroit perdu, un arrêt de bus, pourquoi celui là ?? mais le client ne le trouve ni sur internet ni au guichet ni aux autres arrêts de bus . quand les panneaux indicateurs des lignes de bus sur ces deux gares fonctionneront-ils avec horaires de départ et destinations ? . quand les salles d'attente de ces deux gares fonctionneront-elles : la fermeture de leurs portes et la possibilité d'être assis pour attendre, à l'abri des courants d'air ? c'est tout le temps détraqué, portes grands ouvertes en plein hiver, bancs supprimés . quand y aura-t-il assez d'Express A14 La Défense ? . quand les sanitaires installés dans cette gare seront-ils nettoyés ? . la numérotation des bus locaux reste farfelue Une remarque des personnes en charge de l'aide à l'emploi : les horaires des bus (sur ce coin des yvelines, le Mantois) ne permettent pas aux salariés qui trouvent un emploi en horaire décalé de faire le transport ; les transports (dont ces horaires) et le permis de conduire sont l'obstacle numéro 1 au retour à l'emploi.
Obs 226	X									X				**Une Anonyme :** Restriction de déplacement pour les résidents parisiens Les mesures visant à chasser les voitures de Paris occasionnent des incohérences et sont discriminatoires pour les résidents : - allongement considérable des trajets pour rentrer à son domicile afin de contourner les zones à circulation limitée - impossibilité pour les riverains de prendre ou déposer des personnes âgées, des bagages ou petits meubles devant leur domicile en raison de la suppression des voies de circulation Ces mesures qui déplacent les zones d'embouteillages et font fuir parisiens et visiteurs sont inefficaces pour l' et le bien vivre dans la capitale.
Obs 227				X							X			**M. SUREAU de MITRY – MORY** RER B nord Malgré les promesses et même les engagements de la Présidente de la Région Île de France, la situation pour le million d'usagers de cette ligne est catastrophique. Pannes, annulations, retards, suppression de trafic le week-end, conditions de transports

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														inhumaines, et j'en passe … Cela fait des années que l'on nous annonce que ces problèmes vont être réglés et nous voyageons toujours dans des rames qui ont plus de 50 ans. Les temps de trajet n'ont jamais été aussi long, les rames sont sursaturées. Bref c'est l'incurie la plus totale avec des conséquences humaines dramatiques : pertes d'emplois, discriminations à l'embauche, fatigués extrêmes, risque d'accidents. Aucune réponse à la hauteur de cette situation n'est réellement avancée dans le plan de mobilité de la Région Île de France. De plus en tant qu'habitants de la grande couronne nous subissons maintenant la dégradation des lignes de bus locales et une saturation permanente du trafic routier sans aucune alternative. Enfin, les propositions émanant des usagers et des élus locaux restent lettre morte: par ex la liaison ferroviaire nord sud en Seine et Marne qui pourraient relier les différents pôles desservi par les lignes de RER (B3, B5, E2, A4, E4 D2) et qui nous permettrait de rejoindre la Préfecture, le pôle Universitaire de Marne la vallée, les bassins d'emplois, sans passer par Paris. Au lieu de cela nous avons droit à un flux continu de camions sur le seul itinéraire routier existant (l'autoroute A104) et un développement urbain délirant prévu par le SDRIF-E en Seine et Marne. En conclusion, tel qu'il est, ce plan de mobilité s'apparente pour nous a un plan d'immobilité qui va encore s'aggraver avec la mise en œuvre du SDRIF-E.
Obs 228	X	X		X										**M. KLEIN de VILLIERS sur MARNE :** Encore trop de place à la voiture Les objectifs de réduction de la voiture individuel, bien qu'existants, sont trop faible. Il faut aller beaucoup plus loin afin : - De limiter la nécessité de mobilité (en favorisant le télé-travail, en donnant accès dans les villes à un ensemble de commerce et service essentiel ...) - De favoriser réellement les déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun - De favoriser l'accès aux transports en commun des personnes âgées et des personnes en situation de handicap Les bus fonctionnent mal, les RER fonctionnent mal, la PAM fonctionne très mal ... Et la privatisation ne va rien arranger (cf. la PAM). Réorientons drastiquement les fonds publics vers tout ce qui n'est pas de la voiture individuel. Ce plan des mobilités est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														intéressant mais clairement pas assez ambitieux au regard des enjeux.
Obs 229				X										**M. FEKETE de VERSAILLES :** 1 la ligne L est constamment en travaux, retard, panne. Donc pas fiable pour des correspondances grandes lignes 2 le trajet prend 2 fois plus longtemps de Versailles RD à St Lazare qu'il y a 20 ans. Ou est le progrès ? Plus de directe St Cloud La Défense St Lazare
Obs 230				X	X									**Un anonyme de Paris** : Le plateau de Saclay est devenu un pôle majeur scientifique accueillant des universités, écoles d'ingénieur et ENS. La liaison actuelle de ce pôle n'est pas satisfaisante, sachant qu'il y a de nombreux échanges entre Paris et le plateau de Saclay. En effet, pour se rendre à de nombreuses écoles il faut prendre le RER B depuis Paris puis marcher pendant parfois 20 minutes, et parfois jusqu'à 40 minutes, rallongeant considérablement le temps de parcours. Il n'y a pas de mode de transport satisfaisant pour se déplacer au sein du plateau de Saclay, et de surcroit son accès depuis Paris est rallongé et n'est actuellement pas satisfaisant. Il faut ainsi considérer un meilleur moyen pour relier le plateau de Saclay à Paris, mais également de relier les différentes composantes des universités ou écoles entre elles.
Obs 231						X								**Mme LEBAS de Paris** : On parle de la mobilité en Île-de-France, Paris en fait partie Or, depuis le 1er janvier dernier, les coûts des transports pour les parisiens intra-muros sont devenus exorbitants
Obs 232	X			X										**Mme BEHIER de Saint-Brice-sous-Forêt (95)** : Pour prendre le vélo dans les transports c'est le parcours du combattant ; dans d'autres régions, il existe des rampes au niveau des escaliers qui permettent de ne pas avoir à porter son vélo. Il n'y a pas de sortie pour les personnes à mobilité réduite ou chargée partout ce qui fait qu'entrer ou sortir de la gare est un exercice périlleux... De plus la ligne H est constamment en travaux le soir depuis des années et, par moments, il n'y a pas de bus de remplacement et le site transilien nous transmet des infos erronées qui mettent en difficulté quand vous vous retrouvez à minuit dans une ville peu rassurante et que vous ne pouvez pas prendre le bus indiqué (filéo) car ils ne veulent pas prendre de voyageur en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														cours de route (info quand j'ai voulu réserver ma place). Troisièmement le Grand Paris est une super évolution pour les franciliens mais je trouve que le Val d'Oise est un grand oublié. Nous sommes quasiment obligés de repasser systématiquement par la petite couronne pour aller d'une ville à une autre dans le Val d'Oise.
Obs 233				X										**Mme STUBLIN de Cheptainville** : Pouvoir se déplacer en transports en commun depuis les alentours d'Arpajon/Brétigny vers Antony: Seule solution à ce jour : prendre le RER jusque Juvisy pour rejoindre Massy puis Antony = 3 changements Ou en voiture via N20 = bouchons
Obs 234				X										**Mme METRAL** : Le gros problème est la régularité des bus. Il est possible d'attendre les bus parfois plus de 45 minutes (notamment le samedi matin sur la ligne 113) et c'est de pire en pire.
Obs 235	X													**Une anonyme de Paris** : Habitant dans Paris, je me déplace beaucoup a pied et je suis très souvent surprise par des cyclistes qui ont des voies à l'envers des automobilistes. Frôlant l'accident pour le piéton et le cycliste quand je traverse une rue ; c'est insensé d'avoir imaginé ces circulations totalement dangereuses et illogiques. Merci de revoir le plan de circulation des cyclistes.
Obs 236	X													**Un anonyme de Bourg-la-Reine (92)** : Eviter svp de mettre les voies vélos au centre-ville avec juste une ligne sur la voie piétonne. Les cyclistes roulent vite et on nous a hurlé plusieurs fois alors que nous les piétons attendions correctement le feu vert de passage piéton. Low Carbon, oui mais pas au détriment de la sécurité des piétons.
Obs 237						X								**Mme Danièle du Mesnil-le-Roi** : La simplification de la tarification appliquée depuis le 1er janvier est préjudiciable aux usagers qui ont acheté des carnets de tickets carton d'avance avant cette réforme et qui n'auront pas l'occasion de les utiliser avant le 31/12/25. Les tickets T+, origine/destination voire Mobilis (?) non utilisés seront perdus, Les usagers qui utilisent ces billets sont des usagers occasionnels et certains n'utilisent les transports en commun que rarement sur une année, il est donc probable qu'il leur restera des tickets carton en fin d'année et ce

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sera donc une perte d'argent pour ces usagers. Ceci n'est pas normal, car aucune information sur une date de péremption n'est indiquée, ni sur le ticket, ni lors de l'achat. Je vous demande donc d'offrir une solution non dommageable et en tout cas beaucoup plus longue ou un remboursement pour les usagers à qui il restera des tickets après le 31/12/25.
Obs 238						X								**Mme JEANNENEY de Bullion** : Favoriser un parcours de bout en bout avec un seul titre de transport gratuit ou à prix très réduit >je prends le bus le RER, le tramway le Vélib ou trottinette avec un seul. Cela favorisera les transports publics au détriment de ceux privés et carbonés. Moins prise de tête : un seul titre pour un trajet complet ou un trajet qui dure sur la journée...
Obs 239	X		X											**Mme COLPAERT de Montolivet** : Il semblerait que les milieux ruraux éloignés de Paris soient oubliés du plan mobilité. En effet, habitante de Montolivet, aucun transport (sauf le transport à la demande très fastidieux à utiliser), ne permet de se rendre à la Ferté Faucher (qui permet de rejoindre Paris). De même, aucun aménagement sécurisé ne permet d'utiliser le vélo pour rejoindre cette même commune de la Ferté Faucher.
Obs 240			X	X										**Mme CHAULIAC de Maurepas** : Je me déplace beaucoup en grande région parisienne : lieu de résidence agglomération de SQY, lieu de travail à proximité de Mantes la Jolie. Je réalise un kilométrage très important en TC par semaine. Soucieuse de l'écologie, j'essaie d'emprunter ma voiture personnelle au minimum. Le hic, temps de trajet en véhicule perso = 50mn, temps de trajet en TC 1H30... les liaisons entre polarités de la grande banlieue restent à améliorer ! J'effectue un trajet intermodal pour "gagner" un peu de temps et faciliter mon dernier km, soit 11KM en vélo jusqu'à la gare (transilien N), 35mn en transilien puis 10mn de vélo pour atteindre mon lieu de travail. Les équipements permettant le stockage des vélos dans ce type de train sont inexistants alors que de nombreuses personnes circulent avec un vélo, une trottinette électrique volumineuse... qui sont stockés en vrac dans le train. J'utilise également régulièrement l'appli blablacar daily ou karos, cette année cela m'a vraiment facilité la vie, je pense qu'il existe un enjeu de les faire connaitre auprès des entreprises et d'inciter ces dernières à communiquer sur ces plateformes, les aides à la mobilité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(fonctionnaire, je touche 200 ou 300 euros d'aide pour ma peine). Je me rends également souvent à Paris en TC le week-end ou le soir. La liaison vers Paris est très efficace, bémol pour les nombreux travaux et coupures les dimanches sur les lignes et desserte en soirée, une catastrophe... On se sent vraiment lésé d'habiter la banlieue de ce point de vue-là.
Obs 241														**Mme LESAFFRE de Gometz-le-Châtel** : Si on laissait plus de places aux vélos sur la route et des endroits pour les garer proche de la porte d'entrée des commerces, centres commerciaux, écoles, collèges, lycées, universités, bâtiments et administrations publics, gares ou même arrêt de bus (avec une bonne caméra de télésurveillance !), il y aurait plus d'usagers. J'ai un vélo, mais il y a tellement d'endroits dangereux où les voitures roulent à 80 et rasent les vélos ou alors il y a tellement de vols que j'hésite à l'utiliser quand je n'ai pas d'endroit sûr où le mettre ou si je dois le laisser plus que 30mn. Je me réjouis de chaque nouvel aménagement qui se fait pour faciliter les mobilités douces. Habitant en grande couronne, on a des villages séparés par des grandes routes (exemple entre Janvry et Gometz-la-Ville ou Gif-sur-Yvette et Châteaufort- en-Yvelines) où on risque sa vie à vélo. Mais dès qu'il y a une piste cyclable dédiée comme entre Gometz-le-Châtel et Gif-sur-Yvette près de Jardiland, ou comme entre Bures et Orsay devant IHES, c'est la fête. Les « chaussidoux » qui se sont dessinés récemment sont un début pour que les automobilistes arrêtent de se croire seuls au monde mais c'est quand même mieux dès qu'on peut avoir une route dédiée.
Obs 242	X			X										**Mme LESAFFRE de Gometz-le-Châtel** : Étant mère de famille nombreuse, cycliste et depuis plus récemment, utilisatrice de trottinette, je trouve que manœuvrer les poussettes, les vélos ou trottinettes dans le RER ou les bus est trop difficile. Ça s'améliore depuis peu et j'encourage ces aménagements. Mais la route est longue et utiliser la voiture est trop pratique par rapport à un RER B qui a des problèmes tout le temps, où on est tassé aux heures de pointe, et où il n'y a pas de place pour mettre la trottinette. Je suis à la gare de la Hacquinière et suis coincée à gêner les gens à l'intérieur du wagon, même avec la trottinette repliée, alors que dans d'autres pays ou mode de transport en Province, il y a plus de place pour mettre les bagages ou vélo, trottinette, poussette.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 243						X								**Un Anonyme de Croissy**: Pour un usager, la compartimentation des tickets d'accès (au sens large : cartes Navigo, cartes préchargées, carte Liberté +, etc) est incompréhensible et source de beaucoup de complication / pertes de temps / agacements etc. Pourquoi un billet est-il valable sur le RER et pas aussi sur les lignes SNCF d'Ile-de-France, sur le métro et pas sur les bus En Ile-de-France, notamment en petite et moyenne couronne, les trajets sont souvent nécessairement "multi-operateurs" Il devrait y avoir un accord entre tous les opérateurs pour accepter les mêmes billets
Obs 244				X										**Un Anonyme de Saint-Leu-la-Forêt** : Ma contribution portera sur le ressentiment d'abandon ressenti par les usagers de la ligne H. En effet, le 95 est, selon moi, pas desservi par le Grand Paris Express par rapport au sud de Paris. C'est pourquoi je demanderai que la ligne soit desservie par un train toutes les 15 minutes hors heure de pointe, au lieu d'un train toutes les 30 minutes comme c'est le cas sur les tronçons Pontoise ou Valmondois. Le fait de n'avoir que deux trains par heure rend les déplacements sur Paris assez compliqués, notamment si l'on en rate un. Cela ne pousse pas à l'abandon de la voiture, comme le souhaiterait Île-de France Mobilités, afin de réduire les émissions de CO2. Je vous prie de bien prendre en compte les demandes des usagers de la ligne H et de ne pas nous traiter comme des usagers de seconde zone, car le Grand Paris Express ne nous concerne pas, du moins pour le moment. Je vous remercie pour votre écoute et j'espère que mes recommandations seront prises en considération.
Obs 245				X										**Mme JOUÊT de Châtenay-Malabry** : Habitante de Châtenay-Malabry depuis plus de 60 ans, notre ville n'était desservie que par des bus pour se rendre à la gare de Robinson direction Paris. L'inauguration en juin 2023 du tramway T10 a été pour les Châtenaisiens et moi-même un "bonheur" et un soulagement : ce mode de transport moderne, écologique et ponctuel facilite nos déplacements au quotidien. Je suis donc favorable au prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'au T10 à Châtenay Malabry puis jusqu'à Massy Palaiseau (TGV, RER B et C).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 246	X													**Une Anonyme de Maisons-Laffitte** : A propos de l'inaction du département des Yvelines concernant les aménagements cyclables, alors même que la région propose des subventions qui peuvent être importantes (Cf le réseau VIF), comment la région peut-elle agir pour que les aménagements dont la décision est laissée aux collectivités locales, municipalités ou départements, soient réalisés alors que les responsables de ces collectivités les refusent ?
Obs 247							X							**Mme BUYSSE de Draveil** : Accessibilité gare de Juvisy côté Seine. J'habite Draveil juste de l'autre côté de la Seine. Donc j'arrive côté Seine de la gare comme beaucoup de gens. Je suis retraitée avec carte Mobilités. Stationnement. (Je dois changer mes genoux.) Si je prends l'entrée côté Seine rue de Draveil, je descends en ascenseur mais, après, il faut trouver (on m'a dit qu'il existait??), l'ascenseur unique qui remonte sur une voie. Comme ce n'est pas la bonne voie, il faut ensuite aller jusqu'à l'ascenseur à l'extrémité des voies pour redescendre en ascenseur puis remonter avec un autre ascenseur sur la bonne voie !!!! Absurde. On doit marcher, marcher pour des handicapés ou des femmes avec poussettes et enfants en bas âge. Si je prends la deuxième entrée je dois descendre l'ESCALIER puis j'ai facilement accès aux voies. Donc considérer la gare accessible. Pas côté Seine. Pour les Draveillois et autres. Se garer côté Seine. Quand on est retraité ou actif avec une réunion occasionnelle à Paris, handicapé ou pas, impossible de se garer. Il y a toujours de la place sur le parking de la ville de Juvisy-Danault qui était avec horodateurs mais maintenant mensuel, avec un abonnement léger pour juvisien, un peu plus cher pour l'agglomération et encore plus cher hors agglo comme pour les voisins de Draveil. Retraitée, je vais a Paris 3 fois par mois (souvent médecin ou hôpital) même avec ma carte stationnement handicapée je ne trouve pas à me garer. Je finis sur une place handicapée du parking de la ville de Juvisy Danault car j'ai un RV à honorer, Je prends un PV car il est considéré privé même si en surface, sans barrière (j'en ai 1 en attente de paiement si vous pouvez le faire gracier). IL NY A QUE 2 PLACES STATIONNEMENT HANDICAPE COTE SEINE à proximité de l'entrée Seine de la gare. Est-ce normal ? Il faudrait que le parking Danault soit un parking relais (pour tous) la gare est un bien régional mais si on ne peut pas y

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														accéder cela devient un bien de Juvisy. J'ai bien sûr alerté en vain la mairie de Juvisy Draveil ...Le département l'union des maires 91... (pas la même agglomération). Merci de corriger cette absurdité. Pour moi Juvisy s'attribue la gare (en n'y donnant pas accès) et les Draveillois ne votent pas à Juvisy. Alors…
Obs 248						X								**M. LERICHE de Fontainebleau** : Je pense qu'une gratuité des transports en communs (bus, métro, Tram, RER,) dans toutes l'Ile de France aurait un impact considérable sur la circulation automobile et la qualité de vie. Cela se pratique déjà dans beaucoup d'agglomérations (ex Montpellier) où l'on constate une forte diminution des voitures en ville. Cette gratuité serait accompagnée par un déploiement de l'offre de transport sur tout le territoire (circulation la nuit et liaison banlieue/banlieue) qui, aujourd'hui, ne correspond pas aux besoins des usagers. A mettre en regard avec une nouvelle politique de la ville où l'on rapproche les habitations des besoins (école, magasin, emploi, lieux culturels) afin de réduire le besoin de prendre la voiture. Ces projets seraient financés par la remise en place de la taxe d'habitation, de la suppression d'exonération de taxes de certaines entreprises et au niveau national par l'égalité salariale homme femme et taxe sur les supers profits et la fin d'exonération de cotisations salariales.
Obs 249				X										**Une Anonyme du Pré-Saint-Gervais (93)** : En première couronne, il est souvent plus aisé de "repasser par Paris" plutôt que de se rendre directement dans deux communes limitrophes. Si le tram a permis de développer les connexions entre les villes, les transports actuels ne permettent pas de favoriser les déplacements entre les villes de manière optimale. Un exemple : résidant au Pré Saint-Gervais, pour me rendre à st Ouen le trajet est de 50 minutes en transports et 15 minutes en voiture. Le vélo peut être une alternative, néanmoins elle n'est pas adaptée à l'ensemble des personnes et des situations (y compris climatiques). Pourquoi ne pas créer des bus à haut niveau de service pour assurer une déserte circulaire entre les villes de la première couronne.
Obs 250												X		**Une Anonyme du Pré-Saint-Gervais** : Je me rends régulièrement dans plusieurs gares, notamment la gare de l'est depuis la ligne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														5. Je suis surprise qu'il n'y ait pas d'escaliers mécaniques dans les stations. En effet, la desserte de ces gares correspond à des trajets en train avec potentiellement des bagages. Généraliser les escaliers mécaniques dans les gares permettrait de faciliter l'accès pour les voyageurs.
Obs 251				X	X									**Une anonyme du Pré-Saint-Gervais** : Afin de favoriser l'interconnexion avec la gare RER, il s'agit de renforcer la desserte de cette gare par les bus et notamment le 61 qui s'arrête aujourd'hui à Eglise de Pantin. Cela permettrait sans doute de renforcer sa fréquentation. Egalement, il s'agit de renforcer la ponctualité sur cette ligne ainsi que l'information des voyageurs.
Obs 252														**Mme CHESNEL de Montigny-le-Bretonneux (78)** : J'ai 69 ans et j'essaie d'utiliser les transports publics le plus possible. Nous avons 3 lignes à disposition (C.N.U) ce qui est très bien. J'aurais 2 suggestions à faire : … *suggestions non exprimées*
Obs 253						X								**Mme Trend** : Avec la nouvelle tarification, je souhaiterais vous faire part de 2 remarques : - Il existe encore des pièges tarifaires, correspondances RER, Métro ou Bus, tramway, les validations ne sont pas acceptées sur certaines lignes. Je rencontre des refus de passage alors que je suis en correspondance dans le délai prévu. - Je suis épouse d'agent RATP ; je bénéficiais du tarif réduit uniquement sur le réseau RATP (bus, Tw et Métro). Avec la nouvelle tarification, j'ai perdu cet avantage. Je ne suis pas la seule cliente lésée avec la nouvelle tarification. Que comptez-vous faire pour nous ?
Obs 254				X								X		**Mme COMPIN de Longjumeau (91)** : En termes de transports, l'Ile de France est plutôt bien pourvue. Mais dans les faits, c'est plus que perfectible. Le RER B est une catastrophe, notamment en allant vers le sud entre Massy et Saint Rémy. Le T12 qui était une belle amélioration très attendue n'est en fait disponible qu'une fois sur trois. Sur Paris, le métro est une catastrophe pour les personnes avec difficultés : des escaliers partout, très peu d'ascenseurs, et une pollution très perceptible dès lors qu'on y est sensible. Il y a donc des améliorations énormes à apporter pour que la voiture ne soit plus le mode de transport préféré des franciliens....

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 255	X						X							**M. NICOLAS de Châtenay-Malabry (91)** : L'usage du vélo comme moyen de transport répond à tous les critères mentionnés dans ce plan : rapidité, bas carbone, silence, économie. Il convient d'en faire le moyen privilégié avec la marche à pied pour faire ses courses, accompagner ses enfants à l'école, effectuer les démarches administratives, aller au spectacle (théâtre, cinéma, sport,..), rendre visite à ses proches. Il est donc indispensable que notre région amplifie les initiatives qui favorisent cela. Par exemple : - Augmenter le nombre de places de stationnement sur la voie publique, en particulier aux abords des arrêts de RER, métro, Tram. -Accélérer la mise en service de pistes cyclables à grand débit. -Equiper tous les équipements recevant du public de dispositifs facilitant l'accès à vélo. -Intervenir auprès des promoteurs pour que chaque immeuble construit ou rénové comporte des parkings à vélo sécurisés en nombre suffisant pour les familles. -Créer des écoles d'apprentissage de la circulation à vélo en ville pour tous les enfants en école élémentaire et pour toutes les personnes qui n'ont pas eu la possibilité d'apprendre cela plus jeune. Notre région doit devenir un exemple mondial de transport apaisé.
Obs 256				X		X								**Une Anonyme de Paris** : La qualité des transports en Ile-de-France est en constante dégradation depuis 3/4 ans sur le métro notamment. Les incidents techniques et non voyageurs qui ralentissent ou stoppent le trafic sont en forte augmentation. De plus, même sans incident, la fréquence des métros diminue, les rames sont de plus en plus bondées, à toute heure de la journée et le week-end, ce qui n'était pas le cas il y a 4 ans. En parallèle le prix du Navigo ne cesse d'augmenter. Que faites-vous de cet argent supplémentaire ? Où est le bénéfice client pour cette augmentation alors que l'offre se dégrade d'année en année ? Merci pour la prise en compte des retours de vos clients.
Obs 257						X								**Un Anonyme de Paris** : Fusion des applis Vélib', IDFM, RATP et SNCF-Connect, avec un compte unique, qui permette la connexion avec Google ou France-Connect + et sans perte de fonctionnalités. Je pense par ex. à l'état des vélos en station, disponible uniquement sur l'appli dédiée, qu'il est important de conserver. Déploiement du paiement par CB directement aux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														portiques. - Un Navigo unique (physique et dématérialisé), sur lequel il serait possible de charger tous les forfaits et tickets, et les abonnements Vélib' (cela irait du Navigo mensuel au Liberté + en passant par le ticket aéroport ou Ticket tram-train, qui nécessitent autant de supports physiques différents à l'heure actuelle). - La possibilité de prendre un Vélib' avec la CB ou un Navigo (physique ou dématérialisé) qui détecterait automatiquement le tarif à appliquer s'il n'y a pas d'abonnement Vélib' souscrit. Tous les Navigo devraient être disponibles sur smartphones, y compris l'annuel et le Liberté +.
Obs 258												X		**M. QUEIGE de Paris** : On veut des métros toute la nuit ! Non seulement pour ceux qui sortent, mais aussi pour ceux qui travaillent en horaires décalés, et ceux qui veulent rentrer chez eux, sans utiliser leur voiture. Un rapport de la Ville de Paris et de l'APUR a démontré il y a quelques années que cela concerne un quart des actifs à Paris. Ça serait bon pour la qualité de vie des Franciliens, pour la réussite du séjour des touristes, mais aussi pour l'environnement, avec moins de pollution. Je ne comprends pas pourquoi ce n'est pas déjà le cas à Paris, alors que ça l'est à Londres et Berlin. Nous sommes très en retard sur ce sujet. C'est une question de rayonnement international pour une métropole comme le Grand Paris. Il faudrait au moins que ça soit le cas déjà sur les lignes automatiques 1, 4, 14. Et il faudrait ensuite l'étendre aux lignes automatiques du Grand Paris Express : 15, 16, 17.
Obs 259		X												**Mme STEPHANIE de Paris** : Trop de transports inaccessibles aux personnes à mobilité réduite, enfants en poussette ou tout simplement personnes avec bagages par manque d'ascenseurs ou d'escalators. Manque également de sièges pour ces mêmes personnes.
Obs 260	X													**Une anonyme de Juvisy-sur-Orge (91)** : Des pistes cyclables dans tous travaux d'aménagement des routes. Il est écrit dans le dossier "Conforter la mobilité piétonne et généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et tous les Franciliens". Génial ! Mais alors pourquoi lors des travaux d'ampleur qui sont menés en ce moment pour le prolongement du tramway T7, aucune piste cyclable n'est prévue ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 261				X										.**M. JOANNOT d'Argenteuil (95)** : ARGENTEUIL 110 000 habitants... Une seule ligne SNCF. Seulement 2 gares pour 110 000 habitant MAIS savez-vous combien de kilomètre de voies ferrées La réponse est .. Plus de 65kM !... Et oui, regardez bien...Et combien d'hectares d'emprise SNCF qui devaient être bonifiés ? Argenteuil est traversée par les lignes SNCF Saint-Lazare/Ermont-Eaubonne, SNCF vers Mantes-la-Jolie et la Normandie, et la ligne du FRET SNCF et un corridor ferroviaire plus son triage qui occupe plus de 30 hectares !.. Plus de trente ans qu'on nous évoque une Tangentielle Nord puis un T11 qui relierait Argenteuil à Sartrouville vers l'ouest et Epinay-sur-Seine vers le T11 opérationnel. 30 ans que le "croissant Nord" est une immense friche sur près de 30 hectares qui défigure la ville ne sert quasi plus et interdit à Argenteuil de transformer son urbanisme. Et finalement rien avant un hypothétique "métro" dans 40 ans. Pourtant en se promenant dans Argenteuil, nous avons beaucoup de réseaux ferrés. Mais uniquement 2 gares et tous nos déplacements doivent passer par Saint-Lazare. 2 gares pour 110 000 habitants, record local du plus mauvais taux de service par habitant. C'est juste une honte ! Il FAUT à Argenteuil faire le T11 avec plusieurs arrêts du Val d'Argent à Epinay sur Seine. Il FAUT faire à Argenteuil une GARE SNCF sur la liaison St Lazare/Ermont !!! M. Joannot a joint un schéma explicatif à sa contribution.
Obs 262				X										**Une Anonyme d'Alfortville (94)** : Depuis la période COVID, les transports n'ont de cesse de se dégrader. Rames bondées quel que soit l'heure, diminution des rames, temps d'attente qui augmente entre chaque train. Un service qui se dégrade mais que nous payons de plus en plus cher ! Les politiques menées pour les transports en Ile de France sont un véritable scandale écologique, sociétal, budgétaire etc. Un grand nombre d'agglomérations ont adopté la gratuité des transports en commun, à quand en Ile de France ?? Où va l'argent du contribuable ????
Obs 263				X										**Une Anonyme du Perreux-sur-Marne (94)** : La fréquence de passage des bus n'est pas suffisante. Il y a souvent jusqu'à 25 ou 30mn entre 2 bus. Et certains bus s'arrêtent avant le terminus. Pour augmenter l'usage des transports en commun, il faudrait au moins un bus tous les 1/4 heure et un bon Maillage

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des quartiers de banlieue.
Obs 264												X		**Mme GAUTIER de Port-Marly (78)** : Compte-tenu du nombre d'habitations longeant la RN 186, il me semble que les conditions ne sont pas remplies pour répondre aux critères d'un axe routier magistral .... Ce projet n'est pas envisageable eu égard aux villes traversées et à leurs riverains dont on semble nier l'existence.
Obs 265	X													**Mme PARDIEU-DUTHIL** : Ma principale attente pour le plan des mobilités en île de France est l'intégration beaucoup plus importante des mobilités douces et notamment des vélos dans le parcours en améliorant : - l'accès aux rames dans les gares avec un vélo (grands ascenseurs, rampes adaptées, etc.) - la disponibilité d'espaces dédiés aux vélos beaucoup plus importants dans les rames. Merci de prendre en compte ce retour lors de votre enquête.
Obs 266												X		**Mme GAUTIER de Port-Marly (78)** : Je tenais à faire remarquer que la RN 186 est bordée de nombreuses habitations qui ne sont pas compatibles avec le projet d'axe routier magistral, lequel n'est pas censé longé des habitations …Merci de prendre en compte ce constat.
Obs 267				X				X						**Une Anonyme de Suresnes (92)** : Beaucoup de lignes de métro ont été étendues en deuxième couronne au nord, est et sud de Paris, mais rien à l'ouest alors que Suresnes jouxte Paris par le Bois de Boulogne - sans doute la seule commune de première couronne à plus de 30 minutes d'une station de métro. Et ce, alors que Suresnes et, au-delà Rueil, sont des communes très peuplées et qui ne cessent de se densifier avec d'énormes programmes immobiliers neufs, l'offre de transport ferrée est saturée. Pourquoi ne pas envisager au moins une branche reliée à la ligne 1, 9 ou 10 ? Ou a minima, renforcer la fréquence des trams et Transilien ?
Obs 268	X			X	X									**M. AIT – Ville de Carrières-sous-Poissy** : Avis du conseil municipal du 11 décembre 2024. La Ville de Carrières-sous-Poissy a émis un avis sur le plan des Mobilités en Ile-de-France, en séance du conseil municipal du 11 décembre 2024. La délibération n°DCM2024-110 et son annexe reprenant l'intégralité de l'avis sont jointes à la présente contribution. Fortement engagée dans la promotion des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														circulations douces et des mobilités durables, la Ville de Carrières-sous-Poissy partage les grandes orientations et objectifs décrits dans le PDMIF. Toutefois, en cohérence avec les avis déjà émis par la Ville à propos du Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF-E), il convient de rappeler certaines positions sur des projets qui concernent directement le territoire de Carrières-sous-Poissy : 1. Opposition au projet de liaison RD190-RD30 (Mesure 7.4.1) La Ville de Carrières sous-Poissy est opposée au projet de déviation RD190-RD30. Elle a déjà demandé son retrait du projet de SDRIF-E dans son avis du 9 juin 2023, réitéré dans l'avis du 16 février 2024 émis dans le cadre de l'enquête publique. 2. Soutien au projet de requalification de la RD 190 (Mesure 7.4.1) La requalification de la RD 190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy ne figure pas dans la liste des projets visés par la mesure 7.4.1. Or, ce projet structurant est déterminant pour l'avenir et le développement harmonieux de la ville de Carrières sous Poissy, notamment au regard des grands projets d'infrastructures déjà existants et à venir : aménagement de la Plaine maraîchère, poursuite de la réalisation de la ZAC nouvelle centralité, création d'une halle de marché, construction de la passerelle piétonne entre Carrières-sous-Poissy et la gare de Poissy, arrivée d'Eole, construction d'un nouveau lycée… Ce nouvel aménagement à 2x2 voies avec insertion d'un transport en commun en site propre dans la section urbaine est largement pris en compte dans tous les projets d'aménagement de la ville à court, moyen et long terme. Il ne saurait être question d'y renoncer. Pour ces raisons, nous demandons que le projet de requalification de la RD190 entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy soit inscrit au PDMIF. 3. Opposition au projet de Pont d'Achères (Mesure 8.2.3) Pour les mêmes raisons que celles exposées au point 1, la Ville de Carrières-sous–Poissy est opposée à la réalisation du Pont d'Achères, infrastructure prévue dans le cadre de la liaison RD190-RD30. Ce pont permettrait un nouveau franchissement de la Seine au-dessus de l'Ile de la Dérivation, espace naturel à préserver. Pour ces raisons, la Ville de Carrières-sous-Poissy demande que le projet de Pont d'Achères, identifié sous le n°38 de la mesure 8.2.3, soit retiré du projet de PDMIF. 4. Soutien à la passerelle piétonne entre Carrières-sous Poissy et Poissy (mesure 8.2.3) La Ville soutient la création de la passerelle piétonne entre Carrières-sous-Poissy et Poissy, identifiée sous le n°44 de la mesure 8.2.3 dans le projet de PDMIF. En effet, cet équipement structurant permettra un accès rapide

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et sécurisé aux habitants en mobilité douce entre les nouveaux 42 / 82 Export généré le 08/03/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 07/03/2025 00:00:00 et le 07/03/2025 23:59:59 quartiers de la ZAC Centralité et le pôle multimodal de la gare de Poissy. Il permettra également un accès privilégié depuis Poissy aux espaces naturels du parc du Peuple de l'Herbe et du Parc Nelson Mandela. 5. Opposition au projet de port industriel (mesure 10.0.1) Le projet de PDMIF propose de préserver dans leurs fonctions les espaces actuellement dédiés aux opérations multimodales (sites logistiques bénéficiant d'un accès ferroviaire ou fluvial). Parmi la liste des infrastructures portuaires visées, figurent l'actuel port de Triel-sur-Seine (en réalité situé à Carrières-sous-Poissy) et le projet de port potentiel (mesure 10.0.1). La municipalité s'est opposée à cette infrastructure puisqu'elle présentait un grand nombre de risques concernant tant la nature des activités pouvant être accueillies sur le site, que l'importance des nuisances qui pourraient en résulter sur les populations proches du port. D'autre part, l'étude d'impact comportait de nombreux manquements, car elle se référait à des options d'aménagement non clairement définies quant à la nature des activités susceptibles d'être accueillies sur le port urbain. En cohérence avec les avis émis sur l'avant-projet et lors de l'enquête publique sur le SDRIF-E, il nous paraît donc nécessaire de ne pas faire figurer cette infrastructure dans le PDMIF. La délibération du Conseil municipal est jointe à la présente contribution.
Obs 269	X													**Un anonyme de Bagneux (92)** : En Île-de France, les véhicules motorisés ont beaucoup trop de place. Les piétons et vélos sont laissé de côté. Quand des aménagements sont faits pour les piétons et cyclistes, c'est toujours un minimum de ce que l'on pourrait faire. Il n'y a pas assez de pistes cyclables, pas assez de sécurité pour les plus vulnérables. Les automobilistes ont toute la place et quand même ils râlent parce que le vélo en prend trop. C'est le monde à l'envers. Les moins expérimentés ne prendront pas le vélo, si les aménagements ne sont pas faits. Si vous voulez vraiment que les modes de transports douces prennent le dessus, le seul moyen sera de contrarier les voitures. Les gens ralleront, mais c'est la seule solution. À Paris, ça s'est amélioré, par contre, pas toutes les banlieues ne suivent. Les banlieues se

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														renvoient souvent la balle entre mairies, département, ou autre et au final rien n'est fai, car personne ne veut le faire. J'exige l'égalité pour tout usager de la route ! Automobilistes, travailleurs, motards, camionneurs ET AUSSI cyclistes, piétons, enfants, personnes âgées, handicapées, etc..! Vous êtes là pour donner la place à tout le monde et de façon égale, mais aujourd'hui les automobilistes prennent toute la place et ne veulent pas en donner aux autres. En plus, ils sont agressifs envers les autres usagers de la route. Le pire, à Paris, les cyclistes sont plus contrôlés par la Police que les autres usagers, mais quel engin est le plus mortel ? Les véhicules motorisés ! Je suis extrêmement mécontent par la lâcheté des politiques qui ne protègent pas les plus vulnérables. Créez des pistes cyclables, rendez la place aux piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite ! Nous avons droit à la place et vous devez nous la donner. Pas dans 20 ans, MAINTENANT. ET contrôler les automobilistes aussi, osez leur faire face ! Ça pourrait en plus aider la dette de l'état car il y a beaucoup d'argent à gagner.
Obs 270	X			X										**M. TROCME – Communauté d'agglomération - Saint-Quentin-en-Yvelines (78)** : Par une délibération du 19 décembre 2024, un avis favorable a été donné au Plan des Mobilités d'Ile-de-France. La délibération est jointe en pièce jointe.
Obs 271									X					**Un Anonyme de Paris**: La pollution sonore est encore peu prise en compte dans la politique de transport, ce qui est particulièrement pénible pour les enfants et les personnes hypersensibles. Quelques propositions de mesures: - Réduction du volume des annonces sonores en station en multipliant les haut-parleurs pour éviter qu'un unique haut-parleur diffuse, créant dans son environnement immédiat une zone de nuisance sonore importante - Installation de portes palières montant jusqu'au plafond pour limiter le volume sonore en station – couvre-feu sur la circulation des 2 roues motorisés dans les rues et quartiers résidentiels - lutte réelle contre les 2 roues motorisés qui ne respectent pas les normes sonores. Modulation dynamique des avertisseurs sonores des bus pour adapter leur volume à l'environnement sonore immédiat du bus - Limitation des avertisseurs sonores des trains dont le volume est totalement excessif - Limiter les bus biométhane et hybride aux zones les moins denses

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et les moins résidentielles.
Obs 272				X										**Un Anonyme de Dourdan (91)** : Concernant la ligne Dourdan (91)/Paris, le constat est qu'il y a actuellement trop peu de trains SNCF directs jusqu'à Paris et que le RER C est omnibus donc très lent. La demande est d'ajouter des trains directs : au moins 2 dans la matinée (8h et 11h), et 3 dans l'après midi (13h,17h et 19 h). Y compris le weekend. Même demande pour le retour dans le sens Paris/Dourdan. L'idéal serait également de proposer un train direct le soir (22 où 23h). A Dourdan, il y a aussi le problème de transport par navette de gare à gare le weekend. Il faudrait que la navette qui fait le trajet gare de Dourdan gare de Massy fonctionne 7 jours sur 7.
Obs 273						X								**Un Anonyme de Versailles (78) a écrit** : Pourquoi les billets de RER incluant un trajet Train + Métro ne pourraient-ils pas aussi permettre la combinaison Train + Bus ? Par exemple, pour un trajet Versailles Chantier - Paris Montparnasse, il serait pratique avec un billet unique de pouvoir prendre le bus une fois arrivé à Paris Montparnasse. Le métro n'est pas toujours la solution la plus optimale.
Obs 274	X			X						X				**M. LETELLIER de Boulogne-Billancourt (92)** : J'ai pris connaissance du plan de mobilité pur l'IDF et ses objectifs 2030 ; son intention me parait louable. Néanmoins, je me permets de formuler quelques observations car certaines hypothèses prises me paraissent assez surprenantes (notamment la page 80 du plan) : -Le plan mise sur un essor du télétravail censé minimiser les déplacements domicile travail des franciliens (pourtant en 2025, cet essor ralentit car le télétravail ne comporte pas que des points positifs pour les employeurs et les salariés, un backslash existe sur la notion de télétravail aujourd'hui, l'effet COVID est loin derrière nous). -Le volume de déplacement total semble diminuer. Le plan mise fortement sur le développement de la marche à pied, cela parait peu réaliste alors que les temps de transport domicile-travail tendent à s'allonger pour un grand nombre de gens notamment en situation de précarité sociale (prix des loyers plus fort vers le centre). -Le volume de déplacement par transports en commun augmente très faiblement de 0.2 millions/an en 11 ans, cela parait très peu. Un effet rebond et un report modal plus fort me parait envisageable et surtout largement souhaitable si le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														réseau ferré devient beaucoup performant en termes de temps de trajet que les trajets automobiles notamment banlieue/banlieue. A cet égard, l'objectif du plan d'améliorer la performance du transport ferré devrait être renforcé (automatisation des lignes de métro, accélération du transport ferré métro/RER/Transilien, nouvelles lignes). Il s'agirait de développer des transports en commun plus compétitifs que la voiture (hypercentre, cœur et au-delà) en termes de temps de trajet. A l'heure actuelle on est loin du compte. -Electrifier le parc automobile comme réponse majeure du plan apportera aussi son lot de nouvelles contraintes (batteries à recycler, coût et tensions sur les métaux stratégiques, prix élevé), cela ne sera peut-être pas réalisable pour autant de franciliens. Le plan mise beaucoup là-dessus pour réduire les émissions de GES... -Le plan ne semble pas envisager un scénario de développement d'un réseau ferroviaire en toile d'araignées (au-delà du Grand Paris Express qui est lui-même fortement attendu) pour réduire les temps de trajets et décongestionner les autres lignes et les routes c'est un peu dommage. -A cet égard des mesures de fréquentations plus récentes (2024) dans les transports en commun devraient venir compléter le plan, la place prise par la baisse de fréquentation liée à la crise sanitaire semble surestimée pour étayer des projections sur cette base. -Concernant la réduction du bruit lié au transport ferré et automobile, le plan présente peu de mesures concrètes pour les réduire et les aligner aux standards OMS, c'est un peu dommage. Le bruit gâche la vie et la santé de nombreux franciliens sans compter les nuisances liées aux travaux de rénovation urbaine et de construction qui s'y ajoutent. -Concernant les niveaux de pollution de l'air (PM, NOx et autres polluants), il serait souhaitable de rapporter les simulations vis à vis des niveaux de référence de l'OMS et/ou de la nouvelle Directive Européenne de la Qualité de l'Air (en ajustant le gradient de couleur) afin de mieux voir les progrès que le plan permet d'atteindre. Ce plan a le mérite d'exister, il pourrait probablement être amélioré.
Obs 275		X		X										**Mme GODARD de Gonesse (95)** : J'utilise les transports en commun depuis plus de 20 ans. C'est plus économique que la voiture ET surtout plus écologique ! - A noter :(Je vois très souvent des voitures avec 1 seule personne à l'intérieur...) et présences des voitures (de parents) matin et soir devant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les sorties d'écoles. Quid de la sédentarité et du gaspillage d'essence et effets sur la pollution ! - Quant aux bus, depuis 2 ans, c'est KEOLIS (et non plus TRANSDEV) qui gère ces bus et ce service s'est fortement dégradé !!!! Les horaires ne sont plus respectés, ce qui fait qu'un bus qui arrive en retard est souvent "bondé" quand le Bus (en l'occurrence les Bus 23, 11à GONESSE) arrivant à l'heure est quasi vide ! Les chauffeurs ne respectent ni les vitesses (constaté assez souvent et peuvent s'arrêter pour prendre des usagers à des ARRETS non réglementaires). Alors j'ai du mal à imaginer que dans nos banlieues pas très riches la REGION va chercher à remédier à cette "errance" Madame Pécresse, est ce que vous prenez les transports en commun? LESQUELS ? Quant à l'état de la Gare RER D de Gonesse/Arnouville/Villiers le Bel, c'est "craignos", non rénovée depuis... 20 ans ? ASCENCEUR plus en fonctionnement depuis 25 ans, pensez-vous aux PMR et aux personnes avec poussette ? ET TRES PEU DE PRESENCE HUMAINE dans la GARE... En page 8 de la belle revue, reçue dans nos boîtes aux lettres, concernant les projets à venir : "100 agents en 2025 sur le terrain, 50 brigades de chiens, 3000 agents de sécurité... NOUS SOMMES EN 2025 ! - j'ai dû croiser 1 contrôleur dans le RER D durant la période des JO en 2024 !!! Et dans les belles promesses, il est annoncé (Page 8) 300 gares accessibles à tous les handicaps.... Vraiment j'ai des doutes sur ces promesses, et me demandant si les personnes qui écrivent dans ces revues, pratiquent les transports en commun ! RASSURANT. L'Etat voulant nous faire un métro dans les champs à GONESSE, qui va coûter des milliards, quand depuis plusieurs années on a laissé se DEGRADER nos transports PUBLICS du quotidien !!! (Je me demande si l'ancien 1er Ministre Jean Castex, a pris ces transports quand il est venu en MAI 2021 à GONESSE ? Qu'en a-t-il pensé ?
Obs 276				X										**Une Anonyme d'Argenteuil (95)** : Continuation de la ligne de métro 13 jusqu'à ARGENTEUIL. Que le métro passe la Seine MERCI. Ceci facilitera les retours ou allers à Paris.
Obs 277				X										**Mme CHENIEUX de Saint-Cloud (92)** : Je me permets de solliciter votre attention au sujet des problèmes de circulation à Saint-Cloud, j'espère que mon message sera examiné afin que ma suggestion ne reste pas sans réponse. Nous subissons et nous allons subir de nombreux travaux à Saint-Cloud pendant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de nombreuses années : - Le métro du Grand Paris à la gare, - La place Georges Clemenceau à l'entrée de St Cloud près du pont, - La rénovation du pont de Saint-Cloud, - Le musée à l'entrée du Parc, - Le quai de Seine entre Saint-Cloud et Suresnes mis à 4 voies. Et bien d'autres travaux, je ne peux pas tous les citer. Pour prendre l'autoroute A13 au pont de Saint-Cloud quand on habite la ville, il faut emprunter la rue Dailly, une 2 voies, la rue la plus polluée de Saint-Cloud. Il existe en haut de Saint-Cloud juste avant le tunnel quand on vient de la province, une sortie bien pratique qui évite la zone saturée de la place Georges Clemenceau et au même endroit en haut de Saint Cloud en prolongement du Bd de la République sur l'avenue du Général Leclerc (D985), l'entrée est condamnée depuis plusieurs dizaines d'années. J'habite Saint Cloud depuis 1985, je n'ai jamais vu cette entrée ouverte. Pourquoi ne pas ouvrir à nouveau cette entrée qui se situe juste après le tunnel afin d'éviter la rue Dailly et la place Georges Clemenceau ? A cet endroit, il y a 3 voies, le viaduc en provenance du périphérique est à 2 voies, la 3ème voie à l'entrée du tunnel est pour faciliter l'accès du bas de Saint-Cloud. Elle pourrait servir également pour l'accès à la sortie du tunnel si celui-ci était à nouveau ouvert. Je vous remercie d'avance pour votre réponse.
Obs 278				X										**Une Anonyme d'Argenteuil** : Je réside à Argenteuil, 3eme ville d'Ile de France avec plus de 110 000 habitants et nous ne voyons pas de développement de l'offre de transport. En particulier, il y a eu beaucoup de trajet en bus annulés pour diverses raisons en 2024 qui pénalisent fortement ceux qui les utilisent sans autre mode alternatif de déplacement. De plus nous attendons la liaison de la ligne de tram 11 depuis 15 ans, il n'en est même pas question dans le document Ile de France mobilités 2016-2025 !
Obs 279				X										**Un Anonyme de Saint-Cloud** : Il est question depuis de nombreuses années de la prolongation de la ligne 10 à Boulogne Rhin et Danube jusqu'à la gare de Saint-Cloud ou une station du métro du Grand Paris sera mise en service vers 2030 peut-être. Pourquoi ne pas envisager un téléphérique pour desservir ces deux points, le coût serait bien inférieur et les infrastructures plus aisées à réaliser.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 280				X										**Une Anonyme de Bourg-la-Reine (92)** : Voici une contribution peu coûteuse en comparaison de nouvelles lignes. Il ' agit simplement d'ajouter des accès (entrée et où sortie) a des gares existantes. Ceci peut raccourcir énormément la distance « piéton » au domicile ou travail. Par exemple RER B - station Bourg-la-Reine, une seule sortie. On pourrait ajouter un accès au sud. Ceci ferait gagner beaucoup de temps aux piétons et désengorgerait la place de la gare - Parc de Sceaux, également une seule sortie. Ajouter un accès au sud. De façon générale les accès sont insuffisants et les piétons font souvent des détours pour trouver l'entrée.
Obs 281				X										**Un Anonyme de Paris** : I faudrait enfin prolonger la ligne 10 du métro vers Ivry, et même suffisamment loin pour avoir une connexion avec la ligne 15, par exemple aux Ardoines.
Obs 282	X													**M. ETIENNE de Paris** : Créer un réseau ambitieux de vélo-routes sans feux, traversant l'Île de-France, de la même façon que de nombreuses autoroutes permettent de rouler sans feux, sans céder le passage, etc., sur des dizaines de kilomètres en Île-de France. Un tel réseau permettrait d'accélérer énormément les temps de trajet à vélo, et donc de libérer les autoroutes, qui seraient moins embouteillées. Un tel projet permettrait également d'améliorer la sécurité des cyclistes, mais aussi des autres usager(e)s de la route.
Obs 283	X			X										**M. LAVENDY de Montigny-le-Bretonneux (78)** : Etant installé en Ile-de-France depuis juin 2024, je dois admettre que les transports publics vers Paris et dans Paris sont top, ou presque. Je me suis séparé de ma voiture fin septembre 2024. Si nécessaire, je loue. Mais pour aller sur Paris, prendre la voiture n'a pas de sens. Métro : Excellent service et signalétique en stations très claire. Trains franciliens : j'utilise les lignes N et U régulièrement. Très efficaces RER : c'est moins bien. Réseau Régional, mais pas express. C'est de l'omnibus. Service pas toujours fiable. Si je dois prendre un TGV, je vais préférer relier la gare de départ en évitant le RER. Le nouveau système de ticket est aussi plus clair. C'était nécessaire. Le fait de devoir garder 2 cartes différentes peut-il être amélioré ? Vélos ou trottinettes de locationv: jamais essayé, même si Paris est devenu plus roulable pour les usagers faibles.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 284				X										**M. NUSS de Paris** : Je reviens souvent le soir en semaine après 22h depuis la gare de Noisiel jusqu'à Paris. À cette heure-là de nombreux touristes venant d'Eurodisney sont dans ce train qui est court après 21h45. Parfois nous ne pouvons même pas rentrer dans le RER et les conditions de voyage sont très mauvaises. Cela peut être dangereux. Serait-il possible de laisser des trains longs toute la soirée ou au moins jusqu'à 23h s'il vous plaît ?
Obs 285				X	X									**M. GEBCZYNSKI de Nemours (77)** : J'apporte ma contribution face aux transports dans le sud de la Seine et Marne qu'il en soit pour le bus express 34 comme pour Transdev sur les lignes urbaines de Nemours et Saint-Pierre les Nemours à celui du train. Au niveau général, nous sommes bien desservis, simplement les retards et des annulations sont, souvent, liés au changement climatique qui joue sur nos réseaux à celui du manque d'effectif comme au niveau national. J'apporte ma contribution sur l'avenir de nos transports auquel nous devons préparer l'avenir de celui-ci car beaucoup de personnes de la région parisienne arrivent dans le sud de notre département simplement il y a un ralentissement grandissant du manque d'investissement sur nos infrastructures au contraire de la région parisienne avec une augmentation du titre de transport sans voir les effets positifs dans notre région et autour de la gare de Saint-Pierre-les Nemours pour les correspondances entre bus express et bus urbain voire le train. Il est anormal qu'un manque de coordination soit les conséquences de voyageurs. Pour Transdev, pour les bus urbains, il arrive que les chauffeurs ne respectent pas le code de la route voire celui des voyageurs et qu'il y ait des altercations mettant en danger la bonne continuité du service comme la voix, pour nous informer, dans leur bus est agressive et non diplomate. Dans l'avenir, il serait souhaité qu'une ligne de bus fasse les deux villes en même temps permettant aux gens de St Pierre Les Nemours puissent aller à Nemours et vice versa en passant par les deux centres-villes et en passant par le Mont Saint Martin et le Beauregard. Que la gare de Saint-Pierre les Nemours, malgré un projet que le gouvernement a banni, soit à la hauteur de son engagement au niveau routier, au niveau des circulations des bus urbain, Tab et express comme au niveau de son stationnement. Cette gare n'est plus adaptée à la structure de notre époque à tout ce qui en découle de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la délicatesse et de compromis qui va contre les chauffeurs de bus, du voyageur, les automobilistes à tout ce qui en découle.
Obs 286										X				**Mme de LIPPELE de L'Etang-la-Ville (78)** : Nulle part il n'est question de la pollution lumineuse engendrée autour et aux abords des stations de RER, tram ou train. Les lampadaires ou autres lampes, néons blancs etc... ne sont pas éteints la nuit lorsqu'il n'y a plus de passage. La diminution de l'intensité lumineuse la nuit pourrait également être la norme, ce qui profiterait à la biodiversité (chauve-souris, insectes, petits mammifères qui n'arrivent plus à voir la différence entre le jour et la nuit) et au rythme circadien des humains. Il n'y a pas que la pollution sonore, la pollution lumineuse se doit d'être traitée aussi.
Obs 287						X								**Anonyme** *Tramway T4* A l'aéroport CDG T3, impossible de prendre un ticket pour la station Max Dormoy du T4. Nous avons pris un ticket RER jusqu'à Aulnay sous Bois (13€×2), nous sommes sortis de cette gare avec les valises, puis ré-entrés pour acheter 2 tickets T (2.5€×2) et prendre le T4.Ce n'est pas très pratique.
Obs 288	X		X											**Mme ROQUE de Draveil (91)** : *Un pont sur la Seine entre Draveil et Villeneuve Saint-Georges. Des pistes cyclables*. Pour fluidifier la circulation dans les rues de Draveil et pour un meilleur accès à la gare de Juvisy en dehors des heures de pointe, permettre aux personnes qui le souhaitent de disposer de vélibs électriques dans différents secteurs de Draveil pour descendre (et remonter) à la gare de Juvisy. Attention, les dessins de vélos sur les routes ne sont pas des pistes cyclables (hypocrisie des élus?). Le fameux pont entre Draveil et Villeneuve st Georges qui peut être moins aérien que le projet en cours serait une bonne chose (cela fait 40 ans que j'en entends parler). L'aménagement de bords de Seine pourrait permettre aux vélos de se rendre dans des villes de bord de Seine. Certains le font déjà en passant par l'écluse d'Ablon.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 289									X	X				**M. Lemonnier de Bourg-La-Reine (92)** : *Arrêt des ZFE dispositifs anti gueux.* Factuellement la qualité de l'air s'améliore en IDF depuis 20 ans : NOx, PM2.5, PM10 avec des contributions de plus en plus faibles des automobiles ou des motos. Les pouvoirs politiques décident de rendre obsolète nos véhicules tout en « luttant » par ailleurs contre l'obsolescence programmée ou en assurant en bon VRP la seconde main par des apps qui bien souvent n'apportent pas grand-chose à nos finances. Les RER et tout particulièrement le B sont des wagons à bestiaux, peu ponctuels peu sûrs et où je n'ai jamais vu l'un de nos édiles. Honte à nos politiques qui mentent et sont lâches de peur de perdre leurs électeurs « boboisants ». Cela suffit. ou alors offrez nous un véhicule de remplacement. (ce qui ne sera de toute façon pas écolo, mais qui a dit que l'environnement avait un jour guidé cette action ?) Qui plus est les politiques ont été suffisamment stupides pour faire un pont d'or à Tesla ou aux chinois en allant jusqu'à les subventionner sur nos deniers… Mais faut-il que nous ayons affaire à des imbéciles pour mettre à mal dans le même temps nos finances publiques, notre industrie automobile sans rien apporter à la qualité de l'air ? Je ne parle même pas de chiffres ubuesques sortis du chapeau de Santé Publique France de plus de 40000 morts en France qui serait bien mal à l'aise de les justifier. La pollution baisse depuis 20 ans et ces projections sont constantes. Nous sommes en pleine idiocratie.
Obs 290			X											**M. Huygens de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte à vélo entre Larchant et Nemours.* Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 291				X										**Une anonyme de Saint-Germain-lès-Arpajon (91)** : *Améliorer la qualité des transports entre Brétigny et Juvisy.* Mercredi 5 mars 2025, aux environs de neuf heures, un train LULU est parti de Brétigny quasi vide de la voie 6 car il n'avait pas été annoncé aux usagers qui attendaient sur le quai d'en face (voie numéro 4) ni de manière visuelle ni de manière sonore. Merci de veiller à communiquer tout changement aux usagers de façon à les tenir informés en temps et en heure des différentes possibilités de transport.
Obs 292			X											**Une anonyme de Larchant (77)** : *Création liaison verte à vélo entre Larchant et Nemours*. Je suis automobiliste et les vélos sur la route sont dangereux pour eux et pour moi.
Obs 293			X											**M. Bourcart de Larchant (77)** : *Pour une liaison verte cyclable Larchant/Nemours*. idem obs 290
Obs 294			X											**M. Gianasso de Larchant (77)** :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Liaison à vélo Larchant / Nemours. N'ayant pas de transports publics, une liaison vélo sécurisée entre Larchant et Nemours me paraît la solution la moins coûteuse pour les fonctions publiques.
Obs 295			**X**											**Mme Limier de Larchant (77)** : Idem Obs 290.
Obs 296			**X**											**Mme Grillet de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. . Idem Obs 290
Obs 297			**X**											**M. Mandel de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 298			**X**											**Mme Morel de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 299			**X**											**M. Pechoux de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 300			**X**											**Mme Deville de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 301			**X**											**Mme Brizzi Lafore de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 302						**X**								**M David de Versailles (78)** : *Ticket valable pour le tram et le RER et le métro*. Il est absolument nécessaire d'avoir un seul ticket valable pour le tram, le métro, le RER et les bus. L'autre fois j'ai fait La Villette Montparnasse via Simplon : j'ai dû prendre 2 tickets. Un autre jour un collègue étranger a dû payer 2x et même moi j'ai eu du mal à l'aider : c'est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														incompréhensible.
Obs 303			X											**M. Guyot de Larchant (77)** : *Issy-les-Moulineaux doit prendre le tournant des mobilités vertes*. Habitant Larchant, je souhaite avoir la possibilité de me rentre à vélo en toute sécurité à Nemours pour prendre le train, aller au marcher, et utiliser les infrastructures sportives de la communauté de communes traversés par des voitures – à plusieurs reprises. Comment cela est-il possible ?
Obs 304			X											**Une Anonyme de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 305	X		X											**M. David de Versailles (78)** : *Supprimer les pistes cyclables à contresens.* Il faut supprimer les pistes cyclables à contresens dans les rues à sens unique. C'est dangereux pour les cyclistes et pour les voitures, ainsi que pour les piétons qui sortent de leurs voitures côté rue. De plus cela crée 2 codes de la route différents pour la même voie : un pour les voitures (rue à sens unique) et un pour les cyclistes (rue à double sens). Le régulateur met ainsi les cyclistes en danger physique et les automobilistes en danger juridique en cas d'accident. Une règle facile à respecter est une règle simple et qui s'applique à tout le monde : ainsi on garantit son respect, son acceptabilité sociale et donc on réduit le risque. De plus les cyclistes se croient protégés ce qui n'est pas le cas puisqu'en cas d'ouverture de portière ou d'enfant qui traverse la voiture fera un écart et écrasera le cycliste venant en sens contraire. Mesure à changer d'urgence pour sauver des vies.
Obs 306	X		X											**M David de Versailles** : *Faire un audit de l'utilisation des pistes cyclables*. De nombreuses pistes cyclables ont été construites sans étude d'impact et sans réelle demande des citoyens. Voire souvent pour des questions idéologiques.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Un grand nombre est inutilisé ou l'est très marginalement. Cela provoque des embouteillages, donc de la pollution, un rallongement des temps de trajets et cela pousse même certains automobilistes au meurtre à cause d'exaspération. C'est donc un fléau social auquel il s'agit de mettre fin. Il faut donc prendre du recul et réaliser un audit des pistes cyclables afin de déterminer celles qui sont réellement utilisées et donc utiles. Puis supprimer celles qui ne le sont pas afin de redonner à une majorité de citoyens l'espace qui leur a été confisqué sans raison.
Obs 307			**X**											**M. Sciaccia de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 308			**X**											**M. Binet de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 309				**X**										**Un Anonyme d'Asnières-sur-Seine** : *Calendrier de mise en service des nouvelles lignes de métro.* Les lignes de métro 15 à 18 devraient entrer en service progressivement de 2026 à 2031, selon le calendrier prévisionnel. Pourtant, certaines lignes situées dans des zones à faible densité de population pourraient entrer en service avant des lignes situées dans des zones à forte densité de population. Par exemple, le dernier tronçon à livrer pour la ligne 18 (tronçon Christ de Saclay <> Versailles) devrait entrer en service pour 2030. C'est même dès 2026 pour la partie Massy < > Christ de Saclay. A l'inverse, les lignes 15 ouest et 15 Est ne devraient entrer en service, au mieux, qu'à partir de 2031. Or, les zones desservies par ces lignes comptent une densité de population importante : - Suresnes : 13 000 hab / km² - Nanterre : 8 000 hab / km² - Courbevoie : 19 600 hab / km²

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Bois Colombes : 15 000 hab / km² - Asnières s/ Seine : 19 000 hab / km² - St-Ouen sur Seine : 12 000 hab / km² - St Denis : 9 500 hab / km² - Aubervilliers : 15 500 hab / km² - Bobigny : 8 000 hab / km² A l'inverse, dans les zones desservies par la ligne 18 : - Massy : 5 366 hab / km² - Palaiseau : 3 134 hab / km² - Orsay : 2 090 hab / km² - Gif : 1 946 hab / km² - Saclay : 321 hab / km² ..... - Guyancourt : 2 289 hab / km² - Versailles : 3 205 hab / km² Il y a de 2 à 4 fois plus d'habitants / km² dans les villes de la ligne 15 ouest + Est par rapport à la ville la plus dense de la 18, Massy. Par ailleurs, les réseaux existants sont comparables : Transilien, RER, trams existent déjà dans les villes ci-dessus. Même les villes les moins densément peuplées de la ligne 15 (Bobigny, Nanterre) le sont plus que Massy. Pourquoi ne pas donner la priorité à la ligne 15, dont les bénéfices pour la population seront fortement plus significatifs que ceux de la ligne 18 ? Pourquoi ne pas accélérer le calendrier de cette ligne, en y mettant - dès maintenant - davantage de ressources humaines et de moyens logistiques ?
Obs 310			**X**											**M. Brizzi de Larchant (77)** : . Idem Obs 290
Obs 311				**X**										**Un Anonyme de Paris** : *Pas toutes les stations aux heures de pointe.* Il me semble qu'aux heures de pointe on transporte une population essentiellement "valide" ("qui va travailler") et je trouve qu'il serait utile que toutes les stations ne soient pas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														marquées afin d'adapter le réseau à leur besoin. Il faudrait vérifier que ce n'est pas une idée qui "semble bonne" mais qui l'est réellement (Je n'ai jamais calculé les temps d'accélération + décélération + arrêt de chaque station). Le but est que les transports en commun apportent un vrai plus aux usagers par rapport à leur véhicule personnel. Dans l'état c'est lent. Pour traverser Paris (Porte Bagnolet à Porte de Vanves), je vais plus vite à Vélo qu'en Métro (et je ne parle pas des conditions de transport). Est-ce que ces heures de pointes sont 7h30-9h et 18h-19h30 ? ou bien le début de trafic (peut être que l'on pourrait étaler les ouvertures / fermeture de stations). Cela serait aussi un geste pour les personnes qui ne peuvent pas télétravailler et favoriserait des horaires communs de travail (qui aurait envie de partir à 9h10 en sachant que le retard de 10 minutes lui coûtera 20% de temps en plus). A New-York il y a des express mais le réseau ne me semble pas adapté.
Obs 312				**X**										**Un Anonyme de Bailly (78)** : Transports publics = temps de trajet x 2 ou 3 pour les commuteurs (départ Versailles pour Paris 6h10, arrivée 6h35 voiture, 7h25 transports en commun, quand il n'a pas de retard bien sûr ; le soir 1h20 versus 45 mn). Les Parisiens - quel revenu moyen, déjà ? - n'ont certes pas besoin de voiture, mais qui habite Paris à 10 000 euros le m2 ? Les autres, qui ont pour seul choix d'habiter loin et de venir bosser, peuvent toujours perdre deux heures de plus chaque jour, qui s'en soucie : pas la Mairie de Paris, pas nos politiques. Arrêtez de vous faire plaisir en vous racontant des histoires comme le covoiturage ou la ville du 1/4 d'heure, ça ne marche pas. Construisez une vraie offre de transport public qui ne fait pas perdre leur vie aux usagers, d'ici-là tolérez la voiture et ça ira tout seul. Là, vous écœurez les gens au lieu de vous mettre à leur service comme vous le devriez ; j'espère que les franciliens vous le montreront bientôt dans les urnes.
Obs 313			**X**											**M. Longuepin de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Habitant Larchant, ou amoureux du village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 314			X											**M. Lamarche Vadel de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 315				X										**Une Anonyme de Galluis (78)** : *Ligne N Dreux – Paris*. Il y a semble-t-il un projet qui rendrait tous les trains semi-directs entre Plaisir et Paris. Cela aurait pour conséquence un allongement du temps de parcours de 30mn environ et dégraderait grandement la qualité de vie des habitants empruntant cette ligne quotidiennement. Pour ma part cela remettrait en cause mon emploi. Comment continuer

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														à travailler à Paris si je dois mettre 2 heures pour rejoindre mon lieu de travail ? Il me semble que cela aurait également pour conséquence de rendre l'immobilier moins attractif dans la région en rendant l'accès à Paris plus compliqué. Enfin cela ne va pas dans le sens de la décarbonation des transports. Quel intérêt d'utiliser les transports en commun et d'être contraint par des horaires à respecter, si le temps de trajet devient comparable à celui en voiture ? J'espère que ce projet ne verra pas le jour.
Obs 316			X											**Mme Grillet de Larchant (77)** : [Obs identique à @296] *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 317			X											**Mme Ryan de Plaisir (78)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 318				X										**Un anonyme de Paris** : Le TVM étant saturé à toute heure (encore plus depuis l'ouverture de la ligne M14, du T9 et du T10) il est plus que temps d'envisager son remplacement par un tramway, plus capacitaire.
Obs 319				X										**Une Anonyme de Paris** : *Prolonger les lignes M12 et M10 jusqu'à la ligne M15*. Afin de renforcer les interconnexions dans le sud-ouest de Paris, prolonger la ligne M12 au moins jusqu'à la gare d'Issy, et la ligne M10 jusqu'à la gare de St Cloud, toutes 2 situées sur la nouvelle ligne M15, d'autant plus que ces prolongements seraient réduits (environ 1 km depuis leur terminus actuel). La plupart des lignes de métro ont déjà été prolongées mais pas ces 2 là, alors qu'il y a un vrai besoin.
Obs 320														**Un Anonyme de Paris** : Toujours du verbiage inutile, un gargarisme de mots sans aucun intérêt. Aucune action précise. Pécresse pire qu'Hidalgo !!
Obs 321			X											**M Thietard de Larchant (77)** :

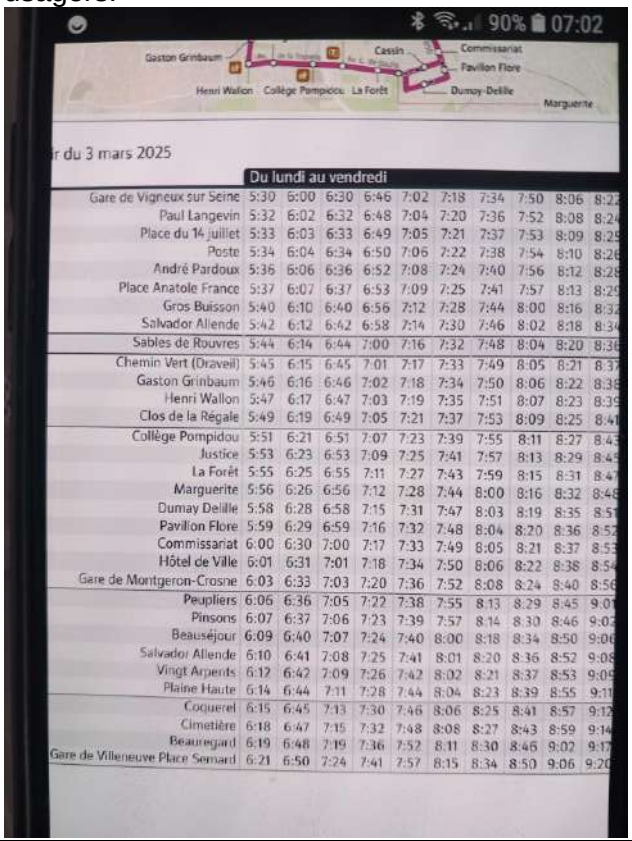
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours. Idem Obs 290
Obs 322			X											**Mme Maumene de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours*. Idem Obs 290
Obs 323			X											**M. Renard de Larchant (77)** : *Pour une liaison verte entre Larchant et Nemours.* Il n'y a pas de moyen de transport. Beaucoup de personnes font ce trajet. Faire simple pour mettre en œuvre un budget modeste. Une voie étroite sens unique d'un côté de la route Une autre voie étroite de l'autre côté de la route pour l'autre.
Obs 324				X					X	X				**Une Anonyme de Paris** : *Transports gratuits, livraisons et véhicules individuels.* Pour des villes sans voitures ni deux-roues individuels, sans accidents ni incivilités routières, sans nuisances sonores ni pollution aérienne, sans artificialisation des sols. Pour des "villes du quart d'heure" entièrement desservies par des réseaux de transports en commun qui désenclavent les périphéries ; Pour ramener la consommation à l'essentiel : taxons les livraisons du commerce en ligne, ses plateformes et leur bilan carbone ; Pour déconstruire l'individualisme et la civilisation "de la bagnole", pour nous libérer des énergies fossiles et de la dépendance au pétrole : taxons les véhicules thermiques, les motos bruyantes, les SUV, les Tesla, les Mercedes… ; Finançons ainsi des mobilités partagées, résilientes, respectueuses de la santé environnementale des habitants, des écosystèmes, de la biodiversité. Maîtres-mots : mobilités douces, neutralité carbone, égalité d'accès aux transports publics
Obs 325						X								**Une Anonyme de Paris** : *Transports gratuits et sécurisés pour les mineurs isolés.* Transports publics = Vecteurs d'inclusion & de socialisation
Obs 326				X										**Une Anonyme de Paris** :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Augmenter la qualité des bus. La fréquence des bus à Paris devrait être augmentée et revue sur certaines lignes. Il est fréquent d'avoir un temps d'attente de plus de 30 minutes entre 2 bus puis d'en voir arriver plusieurs à la suite. La baisse de la fréquentation des bus à Paris pourrait être stoppée et même inversée en prenant des mesures simples : - Faire partir les bus à intervalles réguliers. - Prendre en compte la circulation des bus ainsi que les impacts sur celle-ci lorsque des projets de travaux sont envisagés. - Mettre des bornes d'affichage des temps d'attente à tous les arrêts de bus et les réparer plus rapidement lorsqu'elles sont en panne.
Obs 327			**X**											**M. Stortz de Créteil (94)** : *Réseau Vélo Île-de-France.* Vrai bonne idée, l'horizon 2030 paraît irréaliste au rythme actuel. Or, la réalisation de ce réseau est une nécessité pour atteindre les objectifs d'usage du vélo. Pour exemple, la D86 à Créteil, axe de circulation structurant n'a que très peu d'aménagements adaptés pour les déplacements à vélo, ce qui rend son usage dangereux et empêche nombre de citoyens d'utiliser plus régulièrement ce mode de transport. Les discussions actuelles au niveau local sur d'éventuels aménagements de cet axe mettent en concurrence les transports en commun (TVM) et les mobilités douces. Si tout a été pensé pour la voiture à un moment donné, imaginer une place pour chacun et faire de la place aux mobilités douces (marche et vélo) est nécessaire et surtout sur des axes structurants qui ont un effet démultiplicateur sur l'usage du vélo.
Obs 328	**X**			**X**										**Monsieur Communeau de Bures-sur-Yvette (91)** : *Axes principaux*. De mon point de vue, le plan de mobilité de l'Ile de France devrait engager les actions suivantes : - Fiabiliser au maximum la ponctualité des transports en commun afin de redonner confiance aux utilisateurs et faire revenir d'anciens utilisateurs, - Moderniser les règles d'usage des transports en commun en s'inspirant des systèmes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des autres métropoles françaises (Lyon) ou étrangères (Tokyo) (ex : marquage au sol pour faciliter les flux entrants/sortants des passagers en station, retour d'agents professionnalisés sur les quais en lieu et place des “assistants de gestion des flux”). - Améliorer la fluidité des transports en commun routiers par l'augmentation de voies de bus dédiés.
Obs 329														**Obs test probablement émis par Registre Numérique**
Obs 330			X	X		X								**M. Berahai d’Athis-Mons (91)** : je suis un jeune de 16 ans, je pars beaucoup à Paris avec le métro 14 mais le métro desserve jusqu'à l’aéroport d’Orly alors qu’ il y a une possibilité de le prolonger jusqu'à Morangis ou d’ouvrir une station pour le métro 18 , et concernant le RER D il y a une possibilité de réduire le temps entre les stations en desservant juste les stations les plus fréquentés comme Juvisy Corbeil Essonne je veux dire comme le système du RER C, et pour les jeunes et les familles nombreuses qui voyagent occasionnellement nous demandons un tarif réduit SVP parce que pour une famille de 5 personnes qui veut aller en métro sa lui coûtera 25 euros aller-retour ! Et nous voulons bien que le projet du grand paris expresse sera terminer à l heure sans retard parce que ça nous rend désespérés, et nous demandons des aides pour l’achat de trottinette électrique ou de vélo. En conclusion, cela pourrait changer le destin de la personne et peut-être celle de la république aussi, en tant que jeune citoyen français au futur je rêve d’étudier dans une université à Paris et si je réussirai je pourrai avoir un bon travail et devenir riche et aider mon pays dans beaucoup de domaines.
Obs 331	X		X											**M RIZZON de Larchant (77) :** *Création liaison verte entre Nemours et Larchant* Idem observation Obs 290
Obs 332	X		X											**Mme GAMOT de Larchant (77) :** *Création liaison verte, à vélo, entre Nemours et Larchant* Idem observation Obs 290
Obs 332				X										**Un anonyme de Neuilly-sur-Seine (92) :** *Transport public Haut de Seine*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Pour aller de Neuilly-sur-Seine à Boulogne Billancourt en transport en commun c'est compliqué et long quand on habite Pont-de-Neuilly. En métro : (1) Pont de Neuilly > Franklin Roosevelt puis (9) Porte de Saint-Cloud 50mn ou (1) Pont de Neuilly >Porte Mailot puis PC jusqu'à Porte de Saint-Cloud (1h). En voiture : par l'avenue de la Reine Marguerite, Pont de Neuilly > Boulogne Billancourt (15mn). Je propose de mettre en place une ligne de bus qui longerait les quais de la Seine (coté Neuilly) ou traverserait le Bois de Boulogne par l'avenue de la Reine Marguerite. Une autre possibilité, peut-être de prolonger le bus 43 jusqu'à Boulogne Billancourt.
Obs 334	X		X											**Un anonyme de Saint-Germain-en-Laye (78) :** *Yvelines : en vélo, on veut pouvoir rejoindre en sécurité Saint-Germain-en-Laye à Paris* Habitant en Yvelines, il faut insister : le vélo ce n'est pas juste pour faire du « centre-ville ». Beaucoup de gens en sont réduits à ça faute de mieux. Car le besoin c'est aussi d'aller travailler, d'aller se divertir et là il faut pouvoir traverser plusieurs communes. Certaines communes font des efforts comme Rueil-Malmaison ou Nanterre, mais pour traverser LE VESINET du Pecq à Rueil, rien n'est fait pour le vélo : aucune voie protégée, pas de marquage au sol, il faut rouler sur les trottoirs ou avec les voitures et camions. Et le Vésinet, c'est long à traverser ! Un point bloquant pour le vélo pour aller vers la Seine et Paris : le croisement N13-D284-D161 « Ermitage ». Ce carrefour empêche tout vélo de passer d'une commune à l'autre, le seul recours est un passage souterrain avec des escaliers ! Un vélo qui vient de Saint-Germain-en-Laye (rue Schnapper) ne peut pas traverser pour aller au Port-Marly ou au Pecq et rejoindre la Seine vers Paris. Ce carrefour définit un véritable enclos qui empêche la mobilité douce. Il empêche l'usage du vélo pour aller d'une commune à l'autre pour travailler ou autre et circonscrit son usage au centre-ville ! Résumé : 1)Priorité pour pouvoir traverser le VESINET à vélo du Pont du Pecq au Pont de Chatou 2)Etablir un passage vélo au carrefour « Ermitage » entre N13-D284-D161 (Saint-Germain-en-Laye / Le PORT MARLY / Le PECQ)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 335	X		X	X										**M DUPONT de Issy-les-Moulineaux (92) :** *Mobilité à vélo* Désormais il y a autant de vélos que de voitures sur la route et dans la plupart des cas hors Paris intramuros, les vélos partagent l'espace avec les piétons. Automobiles et forces de l'ordre utilisent l'argument de la piste partagée sur un trottoir pour sortir les vélos sportifs de la route. Il est temps d'avoir un vrai partage des routes entre voitures et vélos et de pouvoir enfin quitter les zones urbaines denses via un vrai réseau de vélo routes rapides et larges permettant de rejoindre toutes les communes de la petite couronne et les principales communes de la grande couronne. Un exemple archétypique es l'impossibilité de rejoindre le cœur de St-Quentin en Yvelines (siège de la fédération française de cyclisme) par une vélo route dédiée, de rejoindre RoissyPole ou OrlyPole, de rejoindre Marne la Vallée, La Défense ou même traverser la Défense. Le Manque de transport en commun radiaux (banlieue-banlieue) rend l'usage de tra sport individuel obligatoire même contre son gré. Alors que la voiture représente 50% des véhicules, elle occupe 99% de l'espace.
Obs 336				X	X									**Un Anonyme de Crosne (91) :** *BUS 4115* La fusion des bus H et A pour devenir la ligne 115 a également entrainé des modifications horaires. Le premier bus sur Crosne me permettant d'aller à la gare de Villeneuve-Saint-Georges depuis l'arrêt Désiré Bois de 6h01 n'existe plus. Avec le 4115 c'est désormais 6h09 à l'arrêt Beauséjour, sans compter les retards. Cela a comme incidence de rater mon RERE D et de prendre un omnibus vers Paris. Il m'était déjà impossible d'être à 7h à Chatillon mais aujourd'hui c'est encore pire. Des lignes comme le 427 ont des bus à 4h40 du matin, les crosnois pas avant 6h dans le sens Villeneuve-Saint-Georges. L'idéal serait d'avoir un bus vers 5h30 et de revoir la grille car 2 bus dans la tranche 6h, 3 ans la tranche 7h, 4 dans la tranche 8h et 9h ne correspondent pas à l'utilisation des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														usagers. 
Obs 337				X										**<u>Un Anonyme de Crosne (91) :</u>** *RER D à Villeneuve-Saint-Georges* Il y a beaucoup de montées et descentes à Villeneuve-Saint-Georges, remettre quelques trains directs Paris-Gare de Lyon serait grandement apprécié.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Depuis quelques années, il n'y a plus vraiment d'heures de pointes ou elles sont plus étalées, revoir la taille des trains et les fréquences car nous sommes entassés comme des bestiaux (surtout le soir au retour sens Paris-Sud).
Obs 338				X										**Mme SOURY de Chatenay-Malabry (92) :** *Prolongement Ligne 4 jusqu'au T10 à Chatenay-Malabry puis à Massy* La ligne B du RER, deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe, est aussi l'une des plus saturées et sujettes aux perturbations, cela impacte quotidiennement la vie des Chatenaisiens et des milliers d'usagers. Je suis moi-même témoin chaque matin et soir de l'état des passagers. Des personnes âgées, enfants qui peinent à trouver une place assise et sont compressés par manque de place.
Obs 339	X													**Un Anonyme de Paris (75) :** *Protection des piétons* Je ne sais pas si cette contribution entre véritablement dans l'objet de cette enquête. Cependant, il serait souhaitable de prendre en considération plus fortement la place et la grande vulnérabilité des piétons en centre-ville face aux transports et diverses mobilités (véhicules à moteur comme automobiles, cyclisme, trottinettes etc.). Il faudrait réaffirmer leur priorité absolue (passages piétons à développer…) et pouvoir sanctionner lourdement les contrevenants (refus de passage…).
Obs 340				X										**Mme JOUSSET d'Egreville (77) :** *Avis sur les transports en commun* Mes remarques sont les suivantes : -Les trains mis en services depuis quelques années ne comportent plus de toilettes, ce qui me semble totalement inadmissible : on peut rétorquer qu'il faut prendre ses précautions ou que les usagers sont sales, mais il me semble que l'accès aux toilettes est indispensable, surtout sur des trajets longs et en cas d'arrêt du tain. L'accès aux handicapés est aujourd'hui obligatoire, mais pas 'accès aux toilettes ? Quelle est cette aberration ? -Je signale également que les nouveaux trains sont plus énergivores et demandent plus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de maintenance SNCF. Ou et la transition écologique ? -En revanche, la politique sur les tarifs est à louer et permet sans aucun doute de laisser sa voiture au garage. -Je déplore enfin la déshumanisation de notre société : plus personne au guichet, obligation d'avoir un smartphone, caméras partout au lieu d'avoir des êtres humains qui sont là pour assurer notre sécurité.
Obs 341				X										**Une Anonyme de Chilly-Mazarin (91) :** *CHILLY-MAZARIN* 1.Au quotidien, rejoindre Paris depuis Chilly-Mazarin (aller et retour) est devenu un enfer. Le RER C avait un parcours stupéfiant (« en forme de virgule », on devait se lever plus tôt que les personnes habitant plus loin…), il était lent et avec peu de passages. Mais l'enfer a commencé quand le trajet pour Paris a été supprimé ! Si l'on ne veut pas passer son temps en changement de transport, la seule alternative est le Bus 299…enfin quand on peut monter dedans !!! Les places assises liées au trajet sur l'autoroute ne correspondent pas au nombre de personnes se rendant sur Paris. Je dois me rendre 1 ou 2 stations avant ma résidence (un arrêt est pourtant en face) pour espérer monter dans le BUS et arriver à l'heure à mon travail. Quand au retour…je retarde mon départ du travail pour espérer monter dans le 299 à Porte d'Orléans. Nous ne sommes qu'à 15km de Paris et au bord des autoroutes A6 et A10…pour notre santé mentale, il vaut mieux prendre la voiture, c'est une aberration écologique ! 2.Ce point est peut-être hors sujet mais…il serait plus que bénéfique de réinstaurer (comment ?) respect et savoir-vivre dans la ligne 299. Interdire le portable (avec haut-parleur !) pourrait éviter les heurtes. C'est une vraie cacophonie et même le casque audio n'arrive pas à couvrir ces discussions incessantes. 3.Idem : sous l'abris bus Porte d'Orléans, mettre une sorte de « couloir » « premier arrivé, premier servis » pour la montée dans le bus. Marre d'attendre et de ne pouvoir monter car des personnes arrivées plus tard se positionnent devant vous ou après l'arrêt et sur le bord du trottoir (et le chauffeur s'arrête du coup après l'arrêt !).
Obs 342	X		X											**Mme MAUMENE de Larchant (77) :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Création liaison verte, à vélo, entre Nemours et Larchant Idem observation Obs 290
Obs 343	**X**											X		**M GUEGUEN de Boulogne-Billancourt (92) :** *Exiger des EPCI et des communes* Grand Paris Seine Ouest vient de reporter le plan vélo à 4 ans (plan qui n'avait d'ailleurs pas avancé…). Boulogne ne fait rien pour limiter l'emprise des poids lourds et des voitures sur la ville, ne fait rien sur les berges de Seine depuis 30 ans et préfère bétonner l'Ile Seguin avec les promoteurs plutôt que de la rendre aux habitants. Nous sommes faces à des impasses ! Comment peut-on OBLIGER (CONTRAINDRE) GPSO et Bologne à rentrer dans le 21ème siècle ? Pourquoi ne pas mettre des amendes pour inaction sur le principe du SRU ? (loi sur les logements sociaux)
Obs 344	**X**		**X**	**X**										**Un Anonyme du Chesnay-Rocquencourt (78) :** *Itinéraires cyclables et horaires / fréquences bus* Merci d'ouvrir au public la capacité de s'exprimer. Cycliste du quotidien, j'abandonne ma voiture à la fin du mois, et me remettrai pour ma famille et moi aux transports en commun. Je souhaiterais donc : -Des augmentations des fréquences sur les lignes urbaines (Versailles/Le Chesnay) -Des passages plus tardifs/fréquents le week-end (le bus 2 était bien rempli dimanche dernier vers 18h avec des jeunes mais aussi des familles). Concernant le vélo, la ville de Versailles a fait de grandes choses et a encore des projets, mais l'enclave du pars du château fait qu'il nous est impossible de prendre le T13 facilement à pied (peut-être autoriser une traversée du parc 24h/24 ?). Au Chesnay, les pistes cyclables sur l'axe Nord/Sud sont inexistantes.
Obs 345	**X**		**X**											**Mme GORDON de Larchant (77) :** *Création liaison verte, à vélo, entre Nemours et Larchant* Idem observation Obs 290

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 346	X		X											**Une Anonyme de Larchant (77) :** *Création liaison verte, à vélo, entre Nemours et Larchant* Idem observation Obs 290
Obs 347	X		X											**M MAGNE de Larchant (77) :** *Création liaison verte, à vélo, entre Nemours et Larchant* Idem observation Obs 290 Habitant Larchant, et soucieux de réduire mon impact sur le réchauffement climatique, je souhaite pouvoir utiliser mon vélo électrique en substitution de ma voiture pour me rendre à Nemours. Or ce trajet est périlleux en vélo, en particulier lorsque de gros camions doublent les vélos. L'effet de souffle est important et peut déstabiliser un vélo. D'autre part, le bas coté de la route est généralement en mauvais état et peut contribuer à faire chuter un vélo ou lui faire faire un écart dangereux. Merci d'entreprendre le plus rapidement possible la création de cette liaison sécurisée pour les vélos et vélos électriques.
Obs 348						X								**M GASC de Buc (78) :** *IDFM et bus SAVAC* Merci de nous donner la parole. Bravo pour la simplification des tickets (RATP, SNCF) pour les transports en Ile de France. Mais est-il possible d'associer la SAVAC à ce système pour permettre aux usagers des communes du Sud de VGP de relier Versailles-Chantiers dans le cadre d'un même ticket pour ensuite aller sur Paris et non débourser 2 tickets ?
Obs 349				X										**M VERBIZH de Paris (75) :** *Mes suggestions de lignes ou stations qui manquent vraiment à Paris* Voici mes suggestions de lignes ou stations qui manquent vraiment à Paris : -Relier les lignes 3b et 7b ! -Il manque une ligne entre Place des Fêtes / porte des Lilas ET Montparnasse…en passant par Père Lachaise / Voltaire / Bastille / Jussieu / Panthéon / Port-Royal…Actuellement, de Père Lachaise à Jussieu (pas très loin), il faut prendre … 3 lignes de métro !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														-Il manque une station sur la ligne 14 entre Chatelet et Gare de Lyon > rouvrir la station fantôme « Arsenal » pour permettre le changement à la line 5 + création d'un tapis roulant souterrain jusqu'à Sully-Morland (ligne 7). -Il manque un tapis roulant souterrain entre la station Le Pelletier (ligne 7) et Notre-Dame-de-Lorette (Ligne 12) si proches ! Idem entre Ségur et Sèvres-Lecourbe. Idem entre la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon (couloir tapis roulant sous la Seine). -La ligne 11 pourrait-elle continuer jusqu'au musée d'Orsay ?
Obs 350	X													**<u>Un Anonyme de Paris (75) :</u>** *Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité* Les trottoirs doivent être sanctuarisés pour permettre une circulation libre et sécurisée des piétons : a-libérer les trottoirs des terrasses envahissantes en laissant un espace large pour le passage des piétons. Idéalement, il faudrait la largeur de 2 fauteuils roulants… b-assurer un nettoyage régulier des trottoirs et verbaliser plus efficacement les propriétaires canins indélicats. c-verbaliser plus efficacement la circulation de tout véhicule sur les trottoir, sauf fauteuils roulants, poussettes et landaus d'enfants, ou, sous réserve d'abus, jouets pour enfants de moins de 10 ans.
Obs 351				X										**<u>Mme PIOTTO d'Asnières-sur-Seine (92) :</u>** *Ajouter des trains sur la ligne Nord du RER C* Je recommande de rajouter es trains en journée et en soirée sur la line Nord du RER C entre Paris et Pontoise. En effet, les trains sont bondés en heure de pointe car des nouveaux quartiers d'habitations sont entièrement sortis de terre ces derniers mois près des arrêts de la ligne, notamment à la gare des Grésillons. Par ailleurs, les trains sont trop sujets à des retards ou des suppressions. Enfin, les horaires du soir ne sont pas du tout adaptés et sont une limite à la liberté individuelle de ses usagers dans leur déplacement, qu'ils soient personnels ou professionnels.
Obs 352		X		X				X						**<u>Une anonyme de Saint-Germain-en-Laye (78) :</u>**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Plan de mobilité dans un soucis de préservation de l'environnement Quelques idées générales pour contribuer à la réflexion proposée : -travailler sur le transport de marchandises avec un objectif de réelle prise en compte de l'environnement, réfléchir à des transports alternatifs (fluviaux, ferroviaires ?), travailler sur les livraisons de proximité (derniers kilomètres) afin de diminuer le nombre de camions. -faire en sorte que les liaisons entre les villes de la grande couronne soient facilitées sans nécessairement avoir à passer par Paris. -améliorer significativement les horaires des transports en commun afin qu'ils puissent être une réelle alternative à d'autres modes de transport. -construire des infrastructures spécifiques à chaque mode de transport (en harmonie avec l'environnement) et mettre en place (avec les contrôles adaptés) des codes à respecter par chacun d'entre eux (avec les sanctions à appliquer à ceux qui contreviennent à ces codes, quelques soit le mode de transport utilisé). -aujourd'hui, pour se rendre de l'Ouest à l'Est de Paris et inversement, il est encore malheureusement trop souvent nécessaire d'utiliser la voiture et le périphérique. Comment se fait-il que le périphérique ne soit pas intégré dans les réflexions de mobilité à l'échelle régionale ? -accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite : encore beaucoup de travail à faire sur Paris et dans toute la région.
Obs 353				**X**	**X**									**Une anonyme d'Asnières-sur-Seine (92) :** *Affichage en gare de Neuilly Porte Mailot* Depuis l'ouverture de la ligne de RER E, les écrans télé d'affichage ne sont plus adaptés aux besoins des passagers. La plupart des usagers font une connexion entre les lignes 1, E et C dans la gare. Ils ont donc besoin que tous les prochains départs de toutes les lignes soient affichés sur le même écran, sur tous les écrans de la gare. Il est inutile d'avoir seulement une seule ligne de transport sur un écran, avec ce seul écran à coté du quai de la ligne en question. Si on lit cet écran, c'est qu'on a déjà eu l'information de l'heure des prochains départs sur une application du téléphone pour savoir s'il fallait courir ou non pour avoir son train ou métro. Quitte à avoir des écrans plein la gare, autant qu'ils servent : pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														savoir si j'ai le temps de traverser toute la gare ou non. Dans une gare SNCF de trains longues distances, les panneaux d'affichage annoncent bien plusieurs lignes de train, et les usagers en maitrisent la lecture.
Obs 354				X										**Une anonyme d'Asnières-sur-Seine (92) :** *Matraquage publicitaire dans les transports* Nous ne voulons plus de panneaux publicitaires qui nous matraquent le plus souvent, de pubs inutiles ou déplacées. C'est valable tant pour les affiches papier XXL qui nous empêchent de regarder ailleurs que pour les écrans digitaux. Mention spéciale pour les affiches de film sanguinolentes alors que des enfants passent tous les jours devant.
Obs 355		X							X	X		X		**Une anonyme de Paris (75) :** *Mobilité améliorée* Trois points importants selon moi : -Au-delà de la sécurité qui peut effectivement être un sujet, améliorer la qualité de l'environnement dans les transports, notamment la propreté des gares et des stations, ou bien encore l'aménagement des quais pour permettre aux usagers de s'abriter du soleil, du froid et des intempéries. -Faciliter les déplacements des usagers à l'intérieur des gares et des stations : accessibilité et déplacements entre lignes pour les personnes handicapées, les personnes avec bagages, les familles avec poussettes, etc… exemple l'accès à la gare Montparnasse rendue très compliquée. -Un sujet connexe : la densification de la ville, encore insuffisante en proche banlieue (ou même dans certains arrondissements). Plus de densité permettrait plus d'espaces et moins de transports quotidiens.
Obs 356				X										**Une anonyme d'Asnières-sur-Seine (92) :** *Ajout de bus 177 ou 277 en soirée* Lorsque le RER C est arrêté en soirée, les habitants du quartier des Grésillons-Bords de Seine à Asnières-sur-Seine n'ont pas d'autre choix que de prendre la ligne 13 pour rentrer chez eux. Or, il n'y a jamais de bus pour faire la connexion entre Gabriel Péri et la gare des Grésillons entre 22h et 1h du matin à l'arrêt de bus (s'il n'y a pas d'information erronée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sur les horaires de passage) ou alors de marcher 25 min à pied sur un itinéraire peu safe de nuit. Il faudrait donc avoir davantage de bus 177 ou 277.
Obs 357				X										**Une anonyme d'Asnières-sur-Seine (92) :** *Bus de remplacement entre les Grésillons et la ligne 14* Il faudrait a minima les jours de grève, travaux ou accidents graves, un bus de remplacement entre la ligne du RER C à la gare des Grésillons, et la ligne de métro 14 à Saint-Ouen. Dans ces moments-là, une connexion à la ligne 13 par le bus 177 jusqu'à Gabriel Péri n'est pas suffisante pour absorber le flux de voyageurs, et contribue à renforcer l'engorgement habituel de la ligne 13, occasionnant par la même occasion un grand détour et allongement du temps de trajet.
Obs 358		X		X										**Une anonyme d'Asnières-sur-Seine (92) :** *Création d'un escalier et d'un ascenseur supplémentaire à la gare des Grésillons* Pour des questions de sécurité dans les fréquents moments d'engorgement de passagers sur les quais, il faut créer un 2eme escalier de sortie sur chacun des deux quais de la gare RER C Les Grésillons, ainsi qu'un nouvel ascenseur pour le quai qui en est dépourvu. Le développement exponentiel du quartier a considérablement accru le nombre d'usagers de la gare ces 2 dernières années. A chaque arrêt de train, les quais sont engorgés de personnes qui attendent pour pouvoir emprunter les escaliers existants pour sortir de la gare. Les conditions de sécurité en cas de besoin de sortie urgente ne sont absolument pas réunies en vertu de la législation sur le sujet. Des situations d'urgence pourraient d'autant plus se présenter à cause du chantier de la ligne 15, chantier mitoyen à la gare.
Obs 359						X								**Une anonyme des Lilas (93) :** *Correspondance bus métro et métro bus* La correspondance métro/bus ou bus/métro devrait compter comme un seul voyage avec Navigo Liberté+
Obs 360		X		X										**Une anonyme d'Argenteuil (95) :** *Accès à la gare du Val d'Argenteuil* Je fais part de plusieurs problématiques concernant la gare du Val d'Argenteuil (ligne J du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														transilien). 1/les escaliers mécaniques tombent trop souvent en panne et le délai de réparation est trop long (souvent plus d'un mois !) 2/même remarque sur la maintenance du rideau automatique servant à accéder aux quais depuis le pont qui relie le Val sud au Val nord. Cette situation oblige à faire un détour, voire à emprunter des escaliers en montée puis en descente puisque les escalators sont souvent en panne (cf. point 1). 3/même remarque sur la maintenance des portes automatiques. Le fait d'avoir une forte fréquentation et la moitié des portes opérationnelles entrainent un goulot d'étranglement source de tensions entre les personnes qui entrent et celles qui sortent de la gare. Cette situation est accentuée en heure de pointe. 4/des malfaçons au niveau du toit de la gare entrainent des inondations à l'intérieur de la gare à chaque forte pluie. 5/l'ascenseur est constamment dans un état d'hygiène déplorable (odeurs fortes d'urine, déchets, crasse). 6/compte tenu de la densité de population, des toilettes publiques ne seraient pas un luxe. 7/les escaliers permettant d'accéder à la gare sont dans un mauvais état. Mon sentiment est que la station Val d'Argenteuil est considérée par la SNCF comme une gare de seconde zone malgré son taux de fréquentation élevé.
Obs 361	X		X											**Un anonyme de Paris (75) :** *Circulation en voiture en Ile de France* Circuler en voiture sur le périphérique et dans Paris devient de pire en pire. Les entreprises ne veulent plus venir dans Paris, trop de bouchons, trop de risques avec les vélos qui ne respectent aucune signalisation, plus de place pour se garer. Le plan de circulation de Paris n'a plus d'itinéraire B et pour rejoindre son domicile, il faut de plus en plus faire de détours. Pourtant quand je le peux, j'utilise les transports publics avec ma carte Navigo. Le pire ce sont les cyclistes et parfois les motos, aucun respect des feux, des voies, des trottoirs avec un impunité bienveillante de la police municipale.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Le nombre de vélos augmente et c'est très bien mais maintenant quand tous ces vélos ne respectent rien, le danger est partout. Peur eux, les piétons et les voitures qui ne font qu'éviter les accidents. Combien de blessés et de morts faut-il pour que la police fasse respecter les règles du code de la route aux cyclistes ?
Obs 362	X		X											**Un anonyme de Pontault-Combault (77) :** *Pour la Création liaison verte, à vélo, entre Nemours et Larchant* Je suis pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours. Idem observation Obs 290
Obs 363	X													**Une anonyme de Paris (75) :** *Danger des vélos* J'ai peur maintenant de sortir tant les cyclistes font n'importe quoi : ils ne respectent pas les feux tricolores, roulent sur les trottoirs, slaloment entre les piétons, etc... C'est une plaie pour les personnes âgées dont je fais partie. Je ne compte plus le nombre de coups de pédales, de coudes ou sacoches que mes amies et moi recevons. A quand une verbalisation de tous les débordements de ces personnes qui refusent de s'arrêter pour les piétons. Pour optimiser les moyens déployés aux réels besoins des utilisateurs, il s'agit de prendre en compte les usages pour faire le point : -tous les modes de déplacements sont surchargés, onéreux, désagréables, ruptés (Métro, tram, bus…), lents, peu fiables. Et les attentes de leurs usagers sont au contraire : la fiabilité, le confort, la rapidité, le point à point, la sécurité, le coût voire, la sobriété énergétique… Les transports doivent donc s'adapter à la vie courante et pas le contraire : transport des enfants, des personnes âgées et à mobilité réduite, des courses, des déménagements… Le transport individuel est donc à privilégier : familial, professionnel, culturel, collectif mais pas en commun au prime abord. Le transport en commun oblige, impose, astreint.
Obs 364	X	X	X	X		X								**Mme ROPITAL de Sceaux (92) :** *Transport IDF 2030 : consultation publique*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Pour optimiser les moyens déployés aux réels besoins des utilisateurs, il s'agit de prendre en compte les usages pour faire le point : -tous les modes de déplacements sont surchargés, onéreux, désagréables, ruptés (Métro, tram, bus…), lents, peu fiables. Et les attentes de leurs usagers sont au contraire : la fiabilité, le confort, la rapidité, le point à point, la sécurité, le coût voire, la sobriété énergétique… Les transports doivent donc s'adapter à la vie courante et pas le contraire : transport des enfants, des personnes âgées et à mobilité réduite, des courses, des déménagements… Le transport individuel est donc à privilégier : familial, professionnel, culturel, collectif mais pas en commun au prime abord. Le transport en commun oblige, impose, astreint. Du coup, d'autres business modèles sont à inventer ou à privilégier. Le transport de style taxi, mais plus souple selon les besoins et surtout plus abordable. Les mini-bus à la demande. Les transports légers écolo silencieux et prenant moins de place, moins bruyants, moins polluant et énergivore : vélos, trottinettes, solex, motos, « voiturettes de golf » sur voies réservées (pourquoi avoir 2 trottoirs dans chaque rue, plutôt qu'une voie par mode de transport ?) Les livraisons du fournisseur au consommateur : à améliorer en termes de valorisation des livreurs, drones, boîtes aux lettres congélo ? Les tapis roulants en ville, des tires fesses dans les pentes. La gratuité des transports collectifs si bruyants, encombrants, polluants et inadaptés à la ville (le pire étant les bus accordéons créateurs de bouchons). Raisonner de façon différente entre les trajets Intercités et intracités : à chaque besoin son transport ! Améliorer le transport de bagages en train, les ruptures de charges, les liaisons directes, l'espace intérieur… Repensons les transports à l'aune du XXIème siècle.
Obs 365						**X**								**<u>Mme CHATAIGNER :</u>**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Enquête publique pdmif 2030 J'ai juste une petite idée. Rendre gratuit tout l'ensemble des transports en commun en Ile de France. A priori cela semble impossible financièrement mais cela mérite une analyse. En effet, cela peut permettre la réduction de nombreux frais. -contrôleurs -vendeurs de tickets -gestion des machines pour pénétrer sur le circuit Je n'ai pas analysé dans le détail mais il y en a de nombreux autres. Et pour compenser, il y a la contribution actuelle des entreprises et pourquoi pas un léger impôt + les communes + les départements…C'est la méthode la plus incitative… Cette solution existe déjà dans certaines villes et régions.
Obs 366				**X**										**Une anonyme de Bures-sur-Yvette (91) :** *Transports en commun le soir* J'habite à Bures-sur-Yvette et je vais régulièrement à Paris le soir pour des spectacles ou pour danser. Le dernier RER B n'est pas suffisamment tard le vendredi et le samedi. Les bus de nuit sont bondés de jeunes de l'âge de mes enfants. Je choisis donc, à contre cœur, de venir à Paris en voiture pour faciliter le trajet de retour. Je ne comprends pas pourquoi l'Ile de France ne propose pas un service plus adéquat le week-end comme peuvent le faire d'autres capitales européennes (par exemple Berlin) ou même certaines villes de France comme Toulouse. Par ailleurs, les trains courts de la semaine à partir de 23h sont une vraie catastrophe : on est serrés comme en période de pointe avec le risque de rater le dernier RER faute de pouvoir rentrer dedans. Pourquoi si peu de wagons à partir d'une certaine heure ? Je pense que les décideurs devraient fréquenter la ligne du RER B (et les autres RER bien sûr) pour constater la fréquentation de ces lignes en soirées.
Obs 367	**X**									**X**				**Mme CARTIER de Paris (75) :** *Supprimer les voies covoiturage et tai prévues sur le périphérique* Le périphérique sert principalement aux banlieusards pour aller travailler et est systématiquement bouché aux heures de pointe.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Supprimer une voie va encore augmenter les bouchons et rendre les gens fous. Le maire de Paris et sa clique écolo-communiste, en accord avec leurs complices de la préfecture et de la région veulent mener une guerre à la voiture alors que c'est le seul moyen de transport alliant rapidité, souplesse et sécurité des biens et des personnes, contrairement aux transports en commun tenus par les syndicats souvent en retard, mal entretenus, remplis de gens sales voire de criminels. Peu importe les pseudos « engagements européens » ou les soi-disant « pics de pollution » aux particules fines : ce sont des excuses commodes et qui sont surtout dues aux durcissements de normes sous pression des lobbys écolo qui ne travaillent pas, et non au vote de citoyens normaux.
Obs 368	X													**Mme CARTIER de Paris (75) :** *Repasser le périphérique à 90 km/h* Le périphérique doit repasser à 90 km/h afin de fluidifier la circulation (plus de débit véhicules) car c'est un axe de transit pour les personnes habitant en banlieue. Cet axe doit être géré par la région et non par la ville de Paris car il sert essentiellement aux non parisiens. En Chine, les périphériques de Pékin ont 3 à 5 voies, avec une limite de vitesse de 70km/h MINIMUM et une vitesse de 90 km/h MAXIMUM.
Obs 369	X													**Mme CARTIER de Paris (75) :** *Supprimer les pistes cyclables à contre sens dans les rues en sens unique* Les pistes cyclables en contresens dans les rues à sens unique sont une débilité sans nom : -dangereuses pour les cyclistes puisque la rue est à sens unique donc étroite -dangereuses pour les automobilistes qui vont porter le risque juridique d'un accident alors qu'ils roulent dans une voie logiquement à sens unique -dangereuse pour les piétons puisque la voiture est obligée de frôler les trottoirs pour éviter les cyclistes Et sur la forme, c'est une façon de jeter une fois de plus les français les uns contre les autres, au sens propre comme au sens figuré, les cyclistes contre les automobilistes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 370	X													**Mme CARTIER de Paris (75) :** *Supprimer la circulation inter-file pour les 2 roues sur les axes menant aux grandes villes* Il faut supprimer la circulation inter-file CIF sur les axes menant à Paris. Cette pratique est dangereuse car les motards ne respectent pas la vitesse limite et ils sont impossibles à verbaliser. De plus, cela fait porter le risque juridique sur les automobilistes car désormais les motards sont légitimes à circuler de cette façon alors que ce n'était qu'une tolérance avant et donc à leurs propres risques. Désormais, ils se sentent tout puissants et font n'importe quoi, encore pire qu'avant.
Obs 371	X													**Mme CARTIER de Paris (75) :** *Supprimer les pistes cyclables qui sont inutiles* De nombreuses pistes cyclables ont été construites sans raison, pour faire plaisir aux écolo-socialistes d'Ile de France et leurs complices de la fausse droite de Mme Pécresse. Ces pistes ne répondent à aucun besoin objectif ni à aucune demande réelle des citoyens : c'est du pur délire écolo aux frais du contribuable. Même de nombreuses années après leur mise en place, ces pistes sont totalement vides et utilisent un espace qui pourrait être utilisé par les voitures ou les 2 roues pour circuler sans subir les bouchons. Il faut donc commencer par objectiver ces faits par des audits systématiques puis supprimer ces pistes inutiles pour rendre cet espace aux citoyens, aux vrais, pas aux parasites écologistes.
Obs 372												X		**M BEAUDOUIN-VIEL de Maisons-Alfort (94) :** *Pour des mobilités rénovées, paisibles, inclusives et durables* Comme l'Autorité environnementale qui a rendu un avis défavorable, je pense que le plan actuel n'est pas à la hauteur des enjeux. Notamment, il n'expose pas les objectifs et moyens d'un report modal pourtant indispensable, de la voiture vers les modes partagés, actifs et doux. Nous Franciliens et nos enfants méritons mieux. Agissez.
Obs 373	X		X	X		X					X			**M REBOUD de Pontoise (95) :** *Transports sur Cergy-Pontoise*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														-Revenir au système de bus comme avec la STIVO : désormais, les bus sont sales, en retard quand ils ne sont pas supprimés (qui est gagnant dans ce changement ? les prix des billets n'ont pas baissé, et le service s'est dégradé). -moins de pistes cyclables, sur Cergy, celles-ci ne sont que très peu utilisées, et à 80 ans, on a besoin de bus, pas de vélo, et la circulation est devenue plus difficile. -investir dans des bus 100% électriques, quand on attend à l'arrêt et qu'un bus repart devant nous, c'est irrespirable. -et pourquoi pas remplacer les billets et cartes de transport par une taxe, rendant les transports IDF gratuits, il y aurait plus d'utilisateurs et moins de véhicules.
Obs 374				X										**M THEYS de Achères (78) :** *Mise en concurrence de l'exploitation des lignes de transports* La mise en concurrence de l'exploitation des lignes de transport d'Ile de France est l'exemple même de la fausse « bonne idée ». Autour et dans ma commune de résidence (Achères, dans les Yvelines) cette mise en concurrence s'est traduite par une désorganisation complète des réseaux de bus alors qu'auparavant tout se déroulait très bien. A Poissy, le changement de prestataire (de Transdev vers Keolis) s'est accompagné d'un « bazar » complet dans les liaisons urbaines. A Achères (comme à Conflans-Sainte-Honorine et Cergy), DEPUIS LE 7 NOVEMBRE 2024 les bus ne circulent plus (ou très aléatoirement depuis une semaine) suite à un arrêt de travail des chauffeurs qui ont subi une détérioration de leurs conditions de travail et une réduction de leur salaire (la double peine !) suite au changement de l'exploitant (de Transdev vers SAVAC/Lacroix). Pour remporter les appels d'offres les candidats rognent artificiellement sur les coûts d'exploitation et, comme les salaires représentent le principal poste de dépenses, ce sont les salariés qui « paient les pots cassés » … Le système de mise en concurrence est vicié à la base. Il y a donc lieu de l'abandonner au plus vite et de réparer les erreurs déjà commises car ce sont les personnels des entreprises de transport et les usagers (4 mois et demi dans bus à Achères !) qui en subissent les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														conséquences.
Obs 375				**X**								X		**M TIERCELIN de Poissy (78) :** *Les bus prioritaires dans la circulation générale* La région parisienne est assez bien irriguée par un réseau dense de bus, avec des véhicules récents, plutôt en pointe pour respecter les normes environnementales. Le problème, c'est la vitesse commerciale qui reste trop basse pour déclencher la décision de l'usager de prendre un transport en commun plutôt que la voiture. Il faut donc que les Plans de Déplacement Urbains des collectivités locales incluent des dispositions permettant aux bus d'accroître leur vitesse, du type couloir réservé, priorité aux feux. Si l'effort est massif, cela peut contribuer à augmenter les fréquences avec un parc identique et ainsi augmenter l'attractivité et la fréquentation. Deux actions devraient être lancées rapidement : -un bilan par ligne de bus -une information des élus sur la situation dans leur commune et leur agglomération
Obs 376	**X**		**X**											**Mme CESARINI de Larchant (77) :** *Pour la Création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 377				**X**										**Mme CARTIER de Paris (75) :** *Supprimer les publicités sur des écrans vidéo* Il y en a assez de se voir imposer des publicités partout et notamment dans les transports en commun. Surtout quand celles-ci sont diffusées sur des écrans géants qui doivent couter un maximum et qui consomment de l'électricité pour rien. On nous demande de nous serrer la ceinture pour utiliser moins d'énergie, de rouler moins, on nous pénalise avec des malus soi-disant écolo mais on installe des trucs qui consomment de l'électricité alors qu'il suffit de maintenir les affiches papier normales. Et en plus ça fait des emplois.
Obs 378	**X**													**M EDOUARD de Vaucresson (92) :** *Remettre le périphérique à 90 km/h* Il faut remettre le périphérique à 90 km/h car 50 c'est n'importe quoi.

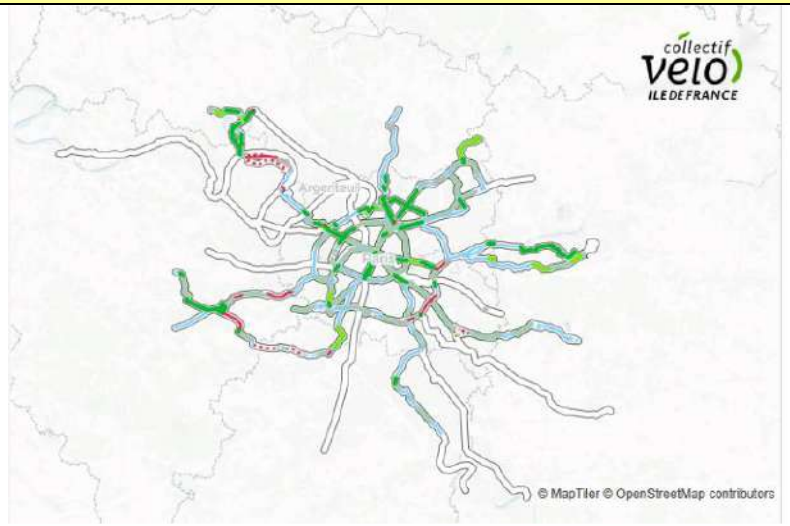
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Il faut aussi le faire gérer par la région IDF et non la ville de Paris.
Obs 379	X		X											**M MOULLIET de Larchant (77) :** *Pour la création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 380	X		X	X		X								**Mme MINA de Montrouge (92) :** *Idées* Des pistes cyclables isolées de la route (ex Porte Mailot où elles sont séparées par le tramway) pour éviter au maximum les intersections et avec des revêtements adaptés (quand on va travailler l'ordinateur qui saute dans le panier vélo n'est pas idéal). Des métros qui garantissent de ne pas être bloqués dans un tunnel. Des bus autonomes. Des tarifs incitatifs (pas comme actuellement). Des temps de trajets réduits de banlieue à banlieue.
Obs 381	X		X											**Un anonyme de Paris (75) :** *Piste cyclable bd Pereire* Le bd Pereire menant de la place Pereire à la gare de Pont Cardinet, et le bd Pereire menant de la place Pereire à la Porte Mailot est l'un des grands axes parisiens où il n'y a pas de piste cyclable. Il serait possible d'en créer une en hauteur comme sur les boulevards de la place de Clichy à Pigalle, c'est-à-dire en surélévation sur la partie du trottoir pratiquement jamais utilisée par les piétons (les piétons ont la promenade Pereire dans le jardin). L'avantage de cette création de piste unidirectionnelle de la place Pereire vers Pont Cardinet et de la place Pereire vers Porte Mailot est que cette création de piste cyclable ne limiterait pas la circulation automobile (une seule voie de circulation à l'heure actuelle) et laisserait également des places de stationnement en surface.
Obs 382	X			X		X	X							**Un anonyme de Paris (75) :** *Transport 2030* Aller au-delà du changement de tarification effectué en 2025 et mettre en place un unique billet que ce soit pour le bus ou le train.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Autoriser les chiens (y compris de grande taille) dans tous les transports en commun d'Ile de France, y compris dans les bus, comme cela se fait dans d'autres villes de France (Grenoble, etc.) et à l'étranger (Oslo, etc.) en conservant la gratuité pour les animaux. Développer les panneaux permettant aux vélos de tourner à droite à un feu rouge en respectant le cédez le passage. Développer des stationnements vélo spécifiques aux vélos cargos. Développer l'automatisation des lignes de métro.
Obs 383				X	X									**Un anonyme de Saint-Germain-en-Laye (78) :** *Coordination* Habitant Saint-Germain-en-Laye, j'utilise souvent pour aller ou revenir de Paris le RER jusqu'à St-Germain puis le tram 13 ou la ligne L et le tram. La plupart du temps en arrivant à St-Germain en Laye, je vois partir le tram quand j'arrive sur le quai. Du coup il faut patienter quelques fois 20 min pour le tram suivant. Il faudrait coordonner les horaires.
Obs 384	X		X											**M CHABAUD de Larchant (77) :** *Pour la création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* J'ai été percuté par une voiture alors que je circulais en vélo, perte de connaissance, 4 mois d'arrêt de travail, coupable en fuite non retrouvé. Alors une voie pour les vélos : OUI ! Idem observation Obs 290
Obs 385				X										**Une anonyme de Paris (75) :** *RER D sud branche Malesherbes* Malgré les promesses du SA 2019, les correspondances ne sont toujours pas fluides. En cas de retard en provenance de Paris, on rate le train et en heure creuse, plus qu'à attendre 1h le suivant. Quand on travaille avec des horaires précis, c'est absolument impossible et source de stress. Quant aux quelques trains directs, après des années de retard, ils sont trop peu nombreux et à des horaires qui n'intéressent pas grand monde. Enfin, les horaires en soirée sur la branche Malesherbes sont totalement inadaptés à la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vie actuelle. Mennecy, dernier train pour Paris à 20h21 ! Les bus Noctiliens sont trop tardifs et la correspondance à Corbeil n'est pas assurée en cas de retard de ces derniers : un arrêt supplémentaire ajouté à Villabé avec un départ 5 minutes plus tard qu'avant. Qui a eu cette idée saugrenue ? Les nouvelles rames arrivent peu à peu, quand même un point positif.
Obs 386	X			X		X	X							**M OUVRARD de Paris (75) :** *Le choix de la circulation urbaine* Réduction des places de stationnement irréfléchie, Paiement des stationnements inéquitables, Sens de circulation des rues ubuesques, Réduction des vitesses injustifiées sur le périphérique, en centre-ville augmentation volontaire et irresponsable des temps de parcours. Les premiers impactés sont les services de secours SAMU, BSPP, dont les temps d'intervention augmentent, qui est responsable des morts que cela engendre ? Pas l'irresponsable qui se prétend Maire. Ambiance urbaine détestable, Actions clivantes, Sérénité est mise à rude épreuve, irresponsabilité des services d'urbanisme municipaux à mettre particulièrement en avant des choix d'aménagement débiles qui devront être refait car dangereux. Travaux urbains sans contrôle de durée, services municipaux indignes aux abonnés absents, certains travaux de ronds-points durent depuis plus de 4 années pleines. Une maire indigne sans vision d'avenir pour la ville, sans soucis du bien-être de ces concitoyens ni des touristes. Des transports en communs indignes d'une capitale du G7 des lignes quasi à l'abandon, un réseau de bus avec des parcours établis par un crétin, un réseau de nuit inutilisable avec des fréquences risibles. Aucune intégration des correspondances. Les trajets de gare à gare sont des calvaires avec les aéroports c'est pie encore ! Aucune réflexion globale du réseau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Du colmatage sans perspective de développement. Végétalisation et green washing…Vous souhaitez vivre dans la verdure allez à la campagne la ville ne sera jamais la campagne question de densité de population cela a déjà été étudia dans les années 80 2000
Obs 387	**X**		**X**	**X**			**X**		**X**					**<u>Une anonyme de Drancy (93) :</u>** *Accélération du réseau VIF et prolongement de la ligne 7* Les villes de Seine-Saint-Denis sont saturées par les voitures et camions. Les bus, dont la fréquence de passage est beaucoup trop faible sur la majorité des lignes, ne peuvent pas circuler et accumulent du retard. Les passagers sont entassés comme du bétail. C'est pourquoi je demande le prolongement de la ligne de métro n°7 jusqu'au carrefour des 4 routes de Drancy (point stratégique entre deux départementales dans une ville de 73 000 habitants). D'autant que la population ne cesse d'augmenter en raison des multiples constructions d'immeubles et de la création d'un nouveau quartier Le Baillet. De même, la ligne 5 devrait être prolongée pour les même raisons. En effet, aucun prolongement n'est prévu alors que la population dans les villes alentours augmente considérablement (Bondy, Drancy, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil). Enfin, l'accélération du réseau cyclable VIF dans les départements de la petite et grande couronne sont indispensables pour lutter contre la pollution, le bruit et le dérèglement climatique. Ce réseau devra bien sûr permettre aux franciliens de déposer leurs vélos dans des parkings sécurisés. Nous sommes nombreuses et nombreux à souhaiter privilégier les mobilités douces, mais pas au prix de notre sécurité et de celle de nos deux-roues. Deux pièces jointes sont déposes : -Plan du réseau RATP Seine-Saint-Denis Ouest -Capture d'écran du plan VIF

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 
Obs 388	X		X		X	X	X				X			**<u>Un anonyme de Paris (75) :</u>** *Déplacements quotidiens et mobilier* Afin de privilégier le mode de déplacement doux travail-maison, à l'instar de villes belges comme Gand, il serait bien de pouvoir créer des parkings à vélo à étages de grande capacité, verrouillés et surveillés près des gares RER et du grand Paris. Continuer à développer la mise en place de plus d'arceaux à vélo dans le paysage urbain le long des pistes à vélo et dans les centres villes afin de pouvoir garer son vélo sans empiéter sur les trottoirs. Enfin, de mette des supports à vélo sur l'avant des bus, ou réserver plus d'espaces dans chaque premier wagons de TER ou RER, permettre d'embarquer son vélo dans le métro aux heures creuses comme cela se fait dans les villes nord-américaines de Vancouver, Toronto, Ottawa ou encore Seattle. Faire des pistes à vélo plus sécurisées par une bordure séparative, veiller à la continuité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des pistes à travers le Maillage urbain, minimiser les voies partagées bus/vélo. En bord de Seine, ou en bord de Marne, le long des quais, créer de véritable piste à vélo, séparées des pistes piétons. Favoriser les entreprises de partage de voiture telles que Commune Auto, créer plus de borne à hydrogène et de borne électrique. Etablir des partenariats avec des fabricants de scooter électrique à batterie interchangeable comme le taiwanais Gogoro. Veiller au bon entretien des stations Vélib' afin que les utilisateurs privilégient ce mode de déplacement. Enfin, permettre de pouvoir payer directement avec sa carte de crédit sur les bornes de métro comme c'est le cas dans le métro milanais. Inclure dans les tickets à l'unité, les correspondances avec les bus et les métros.
Obs 389	X		X											**Mme ALINE de Larchant (77) :** *Pour la création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 390	X		X											**M GAILLOT de Larchant (77) :** *Pour la création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 391				X										**Un anonyme de Charenton-le-Pont (94) :** *Plan de transport ferroviaire optimal* Rénovation accélérée du matériel roulant sur les lignes les plus critiques. Révisions régulières des équipements de signalisation. Augmentation des fréquences des trains en heures de pointe du matin et soir sur les lignes critiques. Campagne d'information concernant les heures de pointes aux usagers qui peuvent prendre les TC en heures creuses pour éviter une surcharge des trains. Régulation du trafic à revoir. Accélérer l'automatisation des lignes de métro les plus critiques. Eviter les travaux de rénovation de lignes en semaine (même pendant les vacances scolaires) pour éviter les surcharges d'usagers.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 392	X		X											**M FREDERIC de Larchant (77) :** *Pour la création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 393			X											**Un anonyme de Colombes (92) :** *Proposition de navette fluviale à Colombes* A Colombes dans les Hauts de Seine, ça manque de navette fluviale, de pouvoir solliciter le département des Hauts de Seine afin de faire une liaison jusque dans le nord des Hauts de Seine.
Obs 394						X								**Mme BRANNENS de Neuilly-sur-Seine (92) :** *Nouvelle tarification bus et métro* Dans toutes les grandes villes, il est en général possible de voyager sur tous les modes de transport à l'aide d'un seul ticket pendant une durée limitée (en général 1h). Paris est la seule ville où il faut acheter 2 tickets si on passe du métro au tram ou au bus. Revenez au ticket unique pour TOUS les modes de transport : bus métro, train, et tram !!!
Obs 395				X										**Une Anonyme de Bailly-Romainvilliers (77) :** Je souhaitais vous remonter mon retour dans le cadre de l'enquête sur les transports franciliens. Je réside aujourd'hui à Bailly Romainvilliers et travaille à la Porte des Lilas. J'ai tenté de passer par les transports mais c'est un vrai parcours du combattant. J'avais beaucoup d'espoir sur l'expansion de la ligne 11 du métro jusqu'au RER A. Le projet devait aller jusqu'à Champs sur Marne et permettrait réellement de faciliter mon temps de transport. Le projet est à ce que je lis peu rentable contenu du nombre d'habitants. Je m'interrogeais donc sur la possibilité d'établir cette extension jusqu'à la communauté de commune de Va d'Europe qui pour le coup est en expansion importante. En tout état de cause n'abandonnez pas s'il vous plaît car aujourd'hui je souhaiterais aller en transport de manière responsable mais je suis obligée de prendre mon véhicule pour ne pas mettre 2h en transport et surtout être sure de récupérer mon bébé dans les temps.
Obs 396			X			X								**Un Anonyme de Paris (75) :** D'abord merci pour l'offre de transport en communs en Ile de France. C'est clairement une chance pour tous les habitants de la région et permet d'éviter très facilement le recours à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la voiture. Je trouve toutefois qu'il manque une tarification préférentielle pour les jeunes actifs (j'ai un fils qui vient de terminer ses études et qui cherche un emploi), il doit payer plein pot et les modalités pour se faire rembourser une partie de son pass navigo sont très compliquées et incertaines. De la même manière je trouve que le prix pour les enfants de moins de 11 ans reste élevé. Enfin la sécurité pour les usagers du vélo reste encore un sujet dans de nombreux endroits, on espère donc un élargissement des pistes cyclables sécurisées.
Obs 397				X										**Une Anonyme de Marcq (78) :** J'habite dans le 78 depuis plus de 15 ans. Au départ il y avait 3 trains par heure et beaucoup moins d'usagers. Aujourd'hui la population a beaucoup augmenté et les trains ont diminué. Ce n'est pas normal. Il faut remettre plus de trains, 3 par heure comme avant en heure de pointe. De plus, j'ai entendu dire qu'à partir de 2027, les trains seraient omnibus, ce n'est pas possible. Je prends le train à Villiers et je mets déjà 35min quand il n'y a pas de problème pour aller à Montparnasse, ce qui n'est pas vraiment le cas. Mais je dois ensuite prendre métro... J'ai plus d'1h15 de transport, donc si les trains sont omnibus, ça va passer à plus d'1h30. C'est impensable !!! De même, le soir jamais de train après 21h, je ne peux jamais rester sur Paris. Le week end n'en parlons pas, toujours des travaux depuis plus de 10ans. Enfin, le prix du Navigo me revient plus cher que si je prenais des billets à l'unité. C'est vraiment n'importe quoi. Bref, il faut vraiment faire quelque chose pour améliorer la situation de cette ligne.
Obs 398												X		**Mme BRION-CONNAN :** Je n'ai pas trouvé l'enquête en ligne pour participer. Je prends les transports publics tous les jours, mon avis sera donc pertinent.
Obs 399			X											**Un Anonyme de Larchant (77) :** Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 400			**X**	**X**		**X**								**Mme MICAUD de Poissy (78) :** Il faut arrêter d'ennuyer les automobilistes et supprimer la zone ZFE. Les déplacements à vélo ne sont pas pour tout le monde surtout quand on est âgé. Il faudrait que les transports en commun fonctionnent mieux (de plus en plus d'interruption de circulation) ... on se demande toujours si l'on va pouvoir rentrer chez soi. Les déplacements entre les villes de banlieue sont impossibles. Les transports en commun devraient fonctionner même la nuit. Ils devraient être moins cher pour tous les retraités.
Obs 401			**X**											**M. CAHUZAC de Larchant (77) :** Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours. Idem obs 399
Obs 402				X			X							**Mme FURSTOSS d'Elancourt (78) :** A la Verrière par exemple il y a un magnifique parking de 2000 places. Il devrait être gratuit pour tous ceux qui prennent le train même occasionnellement comme moi retraitée. Je me rends à Paris de temps en temps mais je ne peux pas l'utiliser car trop cher à la journée ! Idem sur Saint Quentin en Yvelines Avec le pass Navigo liberté + nous devrions pouvoir bénéficier des parkings de gare de banlieue gratuitement Le RER C est une catastrophe. Fermé les WE et l'été, nombreux trains annulés ! On peut parfois mettre 2 heures pour rentrer à Saint Quentin en Yvelines, de Paris. C'est rédhibitoire ! La fréquence des trains pour Saint Quentin en Yvelines est insuffisante ! Avec la fréquence actuelle (une heure les WE) et si train annulé, parfois 1h 30 de délai pour rentrer, hors des heures d'affluence.
Obs 403			X											**Mme LATRECHE de Nemours (77) :** Habitant Larchant, ou amoureux du village faisant partie de la communauté de communes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours. Idem obs 399 et 401
Obs 404				X										**Un Anonyme de Plaisir (78) :** Bonjour je voyage depuis maintenant 20 ans sur la ligne N et j'en suis très content. Après il serait bien pour faire gagner du temps à tout le monde de faire des trains navette omnibus Paris/Versailles-chantier toute la journée et rendre tous les autres trains directs Versailles puis leur desserte normale ensuite. Il serait bien de rajouter de trains navette omnibus Dreux/Paris le dimanche Et de faire des trains Plaisir/Rambouillet sachant que les installations sont déjà présentes. J'espère vraiment que cette ligne ne sera pas mise en concurrence car elle fonctionne vraiment bien
Obs 405			X											**Un Anonyme de Saint-Germain-en-Laye (78) :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Habitant en Yvelines, il faut insister : le vélo ce n'est pas juste que pour faire du "centre-ville". Beaucoup de gens en sont réduits à ça faute de mieux. Car le besoin c'est aussi d'aller travailler, d'aller se divertir et là il faut pouvoir traverser plusieurs communes. Certaines communes font des efforts comme Rueil-Malmaison ou Nanterre, mais pour traverser Le VESINET du Pecq à Rueil, rien n'est fait pour le vélo : aucune voie protégée, pas de marquage au sol, il faut rouler sur les trottoirs ou avec les voitures et camions. Et le Vésinet, c'est long à traverser ! Un point bloquant pour le vélo pour aller vers la Seine et Paris : Le croisement N13 - D284 - D161 "Ermitage". Ce carrefour empêche tout vélo de passer d'une commune à l'autre, le seul recours est un passage souterrain avec des escaliers ! Un vélo qui vient de Saint-Germain-en-Laye (rue Schnapper) ne peut pas traverser pour aller au Port-Marly ou au Pecq et rejoindre ainsi la Seine vers Paris. Ce carrefour définit un véritable enclos qui empêche la mobilité douce. Il empêche l'usage du vélo pour aller d'une commune à l'autre pour travailler ou autre et circonscrit son usage au centre-ville ! Résumé : 1) Priorité pour pouvoir traverser le VESINET à vélo du Pont du Pecq au Pont de Chatou 2) Etablir un passage vélo au carrefour "Ermitage" entre N13 - D284 - D161 (Saint-Germain-En-Laye/ Le PORT MARLY / Le PECQ)
Obs 406				**X**										**<u>Une Anonyme de Neauphle-le-Château</u> :** J'emprunte la ligne N (PMP - Villiers Neauphle Pontchartrain) depuis 2016. J'ai acheté ma maison en prenant en compte le temps de trajet jusqu'à Paris (que j'effectue presque tous les jours de semaine pour aller travailler et rêve de pouvoir prendre les week-ends pour aller me promener...) Deux points à développer : 1 - il y a de moins en moins de trains les soirs et les week-ends. Je comprends la nécessité de faire des travaux, mais peut-être serait-il possible de maintenir un train au départ de PMP vers 10h le soir ? Impossible de sortir en semaine voire tout simplement de faire quelques heures supp., en outre, l'absence de train le week-end nous oblige à renoncer à nous déplacer ou à prendre la voiture... peut-être serait-il possible de ne faire des travaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														qu'un week-end sur deux ? J'ai en outre le sentiment qu'on nous annonce les vagues de travaux les unes après les autres... l'une se termine, et on en apprend une nouvelle.... Peut-être pourriez-vous nous informer un peu plus en amont, afin de nous éviter les fausses joies ? Enfin, j'estime que des remises devraient nous être accordées sur le prix des abonnements, le contrat n'étant pas totalement rempli de votre côté : les fiches horaires pourraient presque passer pour de la publicité mensongère, à force... nous savons que vous faites de votre mieux, mais franchement, cela devient invivable. 2- j'ai ouïe dire qu'il était envisagé d'allonger les temps de trajets en ne prévoyant plus que des trains omnibus (hormis pour certaines destinations plus prisées ...). Comme indiqué précédemment, les gens décident souvent de s'installer à un endroit en considération du temps de trajet jusqu'à leur travail. C'est mon cas et je ne suis pas la seule. Allonger mon temps de trajet, même de 15 minutes, aurait un effet catastrophique sur ma vie professionnelle et personnelle (impossible d'amener mes enfants à l'école et d'aller les chercher tout en effectuant une journée de travail complète - je précise que je suis déjà, comme beaucoup de parents, obligée de travailler le soir après les avoir couchés). Autre détail technique mais qui a son importance : il n'y a plus de toilettes dans les trains et les petites gares... ça peut sembler trivial, mais pour les personnes âgées, femmes enceintes, jeunes mamans, buveurs de bières etc. cela n'en est pas un. Ce n'est déjà pas toujours évident (surtout dans un train qui prend du retard ou que l'on a attendu longtemps), mais si les trajets sont par principe plus long qu'avant... l'horreur.
Obs 407	X	X	X	X	X	X		X			X			**Mme DELAETRE des Loges-en-Josas (78) :** **Avis du Conseil municipal de la commune des Loges-en-Josas** AVIS FAVORABLE du conseil municipal de la commune des Loges-en-Josas, sous réserve de la prise en compte dans le projet de plan des mobilités d'Île-de-France des remarques et réserves suivantes présentés ci-dessous selon les 14 axes clés identifiés par la Région Île-de-France. L'absence de commentaire sur certains points signifie un avis favorable sur le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France arrêté en Conseil régional ; **▶ Développer les alternatives à la voiture individuelle** 1- Développer l'utilisation des transports collectifs en les rendant plus attractifs : en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														proposant une offre sûre et performante adaptée aux usages des Franciliens. Ce point est essentiel car les transports collectifs, par leur capacité et rapidité, offrent la meilleure alternative à la voiture individuelle pour les trajets moyens ou longs. La fiabilité reste un point faible du réseau de RER. Elle doit être améliorée et contrôlée par des indicateurs crédibles. La régularité, la fréquence et la sureté sont les 3 facteurs que nous mettrions en avant pour favoriser l'usage des transports collectifs. L'utilisateur choisit aussi les transports collectifs s'il y trouve une solution, éventuellement intermodale, pour effectuer ses déplacements de bout en bout. Ce point est particulièrement sensible pour une commune comme la nôtre, éloignée de plusieurs km du nœud de communication le plus proche (Versailles). La complémentarité avec les transports collectifs locaux ou d'autres modes de transport (piétons, cyclistes) est alors essentielle et doit être améliorée, en particulier par un dialogue renforcé entre les autorités de transport régionales et locales. L'information des voyageurs est en bonne voie d'amélioration. Il reste néanmoins à améliorer la cohérence de l'information entre l'application IdF Mobilités, les informations en gare et la réalité de la situation du trafic. Le changement des modalités d'achats du titre de transport et l'ouverture à l'ensemble de l'Île de France, en particulier via les cartes Navigo et en mode dématérialisé est attendue depuis longtemps. Sa mise en service au 2 janvier 2025 sera un progrès majeur. 2- **Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité** en améliorant les conditions de déplacements à pied et en créant des espaces réservés et sûrs. La multiplication des usages des trottoirs par des deux-roues variés a dégradé la sécurité des piétons… Il faut revenir à un bon niveau de sécurité pour les transports à pied. 3- **Poursuivre la mise en accessibilité des transports**. L'âge du métro parisien est un obstacle compréhensible bien que la lenteur de l'amélioration soit difficile à accepter par les personnes à mobilité réduite. Cependant, la situation des bus et des RER est plus difficile à comprendre car les contraintes sont plus faibles et d'autres régions-capitales en Europe ont réglé ce problème. Les difficultés de mobilité réduite ne concernent pas que les personnes handicapées mais

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														beaucoup d'autres voyageurs : personnes avec jeunes enfants, cyclistes avec leur vélo, voyageurs avec bagages, personnes âgées, etc. Finalement, cela représente beaucoup de monde qui exclut l'usage des transports collectifs à cause de leur difficulté d'accès. 4- **Encourager les déplacements à vélo** en poursuivant le déploiement d'infrastructures (pistes cyclables et stationnements) et d'aides à l'achat. Nous soutenons, par des aménagements cyclables, cette démarche à laquelle nous contribuons localement, avec le soutien de l'agglomération, du département et de la Région. Le dialogue avec les associations de cycliste (la FUB, par exemple) doit permettre de prioriser les investissements en fonction de leur efficacité. 5- **Soutenir le covoiturage** en créant des espaces dédiés, des voies de circulation réservées et en encadrant les offres de services proposées. C'est une approche complémentaire qui ne doit pas être négligée. ► **Mieux partager l'espace public** entre les différents modes de déplacements 6- Faciliter l'intermodalité sur un même parcours en assurant une connexion fluide entre les différents modes de transport (voiture, vélo, train, bus …). C'est une approche complémentaire qui ne doit pas être négligée. 7- **Rendre la route multimodale,** sûre et durable en optimisant l'usage du réseau routier et en améliorant la sécurité de tous sur la route. Les événements exceptionnels sont souvent l'occasion d'expérimenter des dispositifs nouveaux dans ce domaine. Cela a été le cas de la période COVID et des JO 2024. L'expérience a montré qu'un bon nombre d'entre eux étaient pérennisables. Il faudrait en tirer les leçons. 8- **Partager la route entre les différents modes de transport** et inciter les Franciliens à se porter sur les modes de déplacement collectifs ou partagés. Le retour d'expérience est positif. Nous soutenons cet objectif. 9- **Adapter la politique de stationnement** aux différents territoires franciliens en cohérence avec les autres modes de mobilité. Voir les observations sur les prescriptions. ► **Décarboner le** fret et le transport de marchandises 10- Soutenir une logistique territoriale plus durable et performante en favorisant le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														transport de marchandises par train ou voie fluviale, l'optimisation des flux routiers et la transition énergétique des véhicules de transport. Pas d'observation **▶ Décarboner le parc de véhicules franciliens** 11- Décarboner le parc automobile francilien en aidant à l'achat de véhicules électriques, en mettant en place davantage de bornes de recharge et en accompagnant l'essor des énergies durables (bio GNV, hydrogène …). L'électrification du parc n'est pas une solution parfaite, mais c'est un moyen rendu nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC, raison pour laquelle elle est préconisée par le GIEC. Il reste des barrières à lever et elles sont bien identifiées : prix d'achat ; manque de bornes de recharges, en particulier en habitat collectif. Il reste aussi des contradictions dans les politiques publiques qui sont menées, qui troublent la lisibilité de l'objectif et donc retarde la décision des utilisateurs et la volonté d'investissement public et privé : report éventuel de l'échéance européenne, soutien aux véhicules essence et diesel des flottes d'entreprises. L'action de la Région peut contribuer à redonner de la cohérence à la politique publique dans ce domaine. **▶ Favoriser les modes de déplacements vertueux pour tous** 12- Mettre en place une politique de services de mobilités solidaires en rendant les services de transports accessibles à tous (tarifs solidaires, aides à l'écomobilité …). Pas d'observation. 13- **Favoriser une mobilité touristique** plus durable en améliorant l'expérience voyageur dans l'accès aux sites touristiques. Pas d'observation. 14 **Rendre plus pratique la mobilité collective** en incitant les pratiques de mobilité durables dans les déplacements du quotidien (domicile – travail et domicile – école). Pas d'observation. En ce qui concerne les prescriptions • La commune des Loges-en-Josas considère qu'il doit être tenu compte des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														spécificités locales dans la définition de la politique de stationnement autour des gares. Le système payant ne peut être la réponse à tout, surtout dans une petite commune où il n'existe nulle part sur la voie publique. Le déploiement de stationnement gratuit à proximité des gares nous semble être, au contraire, une incitation économique pertinente à l'utilisation des transports en commun. • La mise en accessibilité des lignes de bus prioritaires (mesure 3.1.2) est un objectif important que la Commune soutient. Elle soulève cependant une inquiétude quant au financement de cette mesure coûteuse dans le contexte budgétaire actuel. • L'amélioration du stationnement vélo autour des gares (mesure 6.1.4) emporte tout le soutien de la commune qui a déjà réalisé des aménagements importants pour développer cette offre, même si bien sûr elle doit rester réaliste selon le contexte foncier. La commune regrette d'autant plus la lenteur de la livraison des abris vélos d'IdFM qui devait accompagner ces aménagements et qui fait aujourd'hui défaut.
Obs 408				X										**Une Anonyme :** J'emprunte le TVM depuis 2012 et c'est de pire en pire. 30 000 étudiants à l'université en 2012 et 42 000 aujourd'hui d'où la surcharge des bus à chaque vacation. Sans compter l'ouverture de la gare Créteil Pompadour RER D Je fais chaque jour Gare Choisy/Créteil-université pour info matin/soir Même les cochons en transport en camion sont mieux traités 😆 Il faut augmenter la fréquence des TVM c'est incontournable ! nous sommes les uns sur les autres dans le bus Merci de prendre en compte ma contribution en tant qu'usager insatisfaite.
Obs 409	X	X	X	X	X		X				X			**Mme SALVADOR de Versailles (78) :** **Délibération du Conseil municipal de Versailles du 12 décembre 2024** La délibération de Versailles ayant été considérée comme hors délai, elle n'est pas intégrée au recueil PPA. La voici en PJ, afin que l'avis de Versailles puisse être pris en considération par la commission d'enquête dans le cadre de la production de son rapport final. Réserves et observations

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La ville de Versailles soutient naturellement toutes les initiatives visant à répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens pour tous les publics, tout en préservant l'environnement et la santé, et en recherchant la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité. Elle prend acte des 5 mesures prescriptives du document et émet à ce propos les réserves ci-dessous : > Renforcement des normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU(i) ; Le PDMIF adopte une norme plafond pour le stationnement automobile pour les bureaux neufs à hauteur d'une place maximum pour 60m2 de surface de plancher pour les bureaux à moins de 500m d'une gare ou d'une station de transports collectifs, et 1 place pour 50m2 de surface de plancher pour les bureaux à plus de 500m d'une gare ou d'une station de transports collectifs. Le PLU en vigueur dispose de normes planchers afin d'éviter le stationnement en dehors des voies publiques. Il prévoit pour les constructions à destination de bureaux : 1 place de stationnement par tranche de 50 m2 de surface de plancher, ramenée à 1 place par tranche de 100 m2 de surface de plancher pour les constructions qui sont implantées sur un terrain situé, en tout ou partie, dans un périmètre de bonne desserte en transport en commun. La fixation d'une norme plafond risque d'engendrer un report sur les voies publiques et renforcer ainsi la pression existante sur le stationnement. > Renforcement des normes de stationnement vélo dans les PLU(i) ; Le PDMIF impose la création d'une place vélo par tranche de 90m2 de surface de plancher pour les immeubles de bureaux neufs ou rénovés et équipés d'un parc de stationnement automobile, 1 place pour 500m2 pour l'artisanat et le commerce de détail, 1 place pour 400m2 pour l'industrie et 1 place pour 1000m2 pour les entrepôts. Le PLU en vigueur impose la création de places vélos en application des dispositions du code de la construction et de l'habitation, qui ne se fonde non pas sur la surface de plancher mais sur l'effectif des salariés. Il convient que le PDMIF adopte une démarche compatible avec le CCH, et se fonde sur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les usages plutôt que sur les surfaces, dans un souci également de simplification et afin de ne pas ajouter de la norme à la norme. > Définition d'un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobiles existantes sur le domaine public à hauteur de 1 place vélo pour 2 places voiture sur voirie ; La ville émet des réserves concernant la définition, arbitraire et sans explication concernant le chiffre retenu, d'un ratio unique à l'échelle de la commune, visant à augmenter considérablement le nombre de places, sans prise en compte, notamment, des générateurs de déplacements tels que les établissements scolaires, les équipements publics, les secteurs commerciaux, pôles d'emplois, aires touristiques et pôles d'échanges multimodaux, des contraintes techniques et architecturales. Une réflexion purement quantitative, sans prise en considération d'aspects qualitatifs, n'apparait pas une réponse pertinente à la problématique identifiée. La Ville attire l'attention sur les difficultés de respecter cet objectif très ambitieux sans risquer une prolifération de stationnements vélo dont la localisation sera peu pertinente et donc susceptibles de rester vacants la majeure partie du temps. En effet, conformément à la mesure n°4.2.3, les pôles générateurs de déplacements sont des secteurs déjà identifiés et pourvus de stationnement vélo, dans la limite des contraintes géométriques et techniques, et pour lesquels une augmentation significative de l'offre est rendue difficile. En outre, ce ratio ne tient pas compte de l'offre disponible sur les parcelles privées. La ville alerte également sur la nécessaire implication de la SNCF pour la réalisation des places de stationnement vélo dans les gares et qui contribueront à l'atteinte de cet objectif. > Assurer la priorité aux tramways et bus à haut niveau de service (BHNS) dans la gestion des carrefours (mesure n°1.3.3) ; La ville de Versailles n'est pas concernée par cette prescription et les éléments définis par cette mesure. > Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, deux sens confondus (mesure n°1.3.4) - La réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours. La ville de Versailles est en attente de l'identification et transmission de ces axes prioritaires et des points durs de circulation par Ile-De-France Mobilités ; En tout état de cause, elle alerte sur des difficultés de mise en oeuvre de priorité aux carrefours au regard des contraintes géométriques en milieu urbain dense ; des flux continus de bus aux heures de pointe et de l'impact sur la circulation. Ainsi, elle souhaite qu'un accompagnement technique soit proposé pour l'étude de faisabilité et la mise en oeuvre d'une telle prescription. Concernant les recommandations du document, la Ville de Versailles émet les observations suivantes : ➢ AXE 1 : poursuivre le développement de transports collectifs attractifs Avec un réseau de transport commun ferré conséquent et l'arrivée prochaine de la Ligne 18, les transports en commun représentent une option sérieuse aux déplacements vers et depuis Versailles. La ville de Versailles confirme toutefois la nécessité de fiabiliser cette offre, et d'en améliorer le confort et la sécurité. Il est en effet attendu vis à vis des opérateurs une meilleure ponctualité et l'amélioration de l'information voyageur. En aucun cas les policiers municipaux n'ont pour mission d'assurer la sécurité dans les réseaux de transports en commun La Ville de Versailles est également très concernée à la mesure 1.1.8 « Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés » notamment pour le pont du 8 mai 45. La Ville de Versailles assure, dans la mesure du possible, la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie (voies bus, gestion dynamique des feux…) La ville de Versailles souhaite que soient poursuivis les projets d'électrification de la flotte de bus et du COB. Elle n'a pour autant aucune compétence dans ces domaines (actions 1.1 à 1.9). ➢ AXE 2 : Placer le piéton au coeur des politiques de mobilité La Ville de Versailles attache une grande importance à la mobilité des piétons (Agenda D'Accessibilité Programmée, signalétique piétonne, sentes et voies piétonnes…)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Afin de préserver le caractère historique unique du site, la ville rappelle le caractère déterminant de l'avis des Architectes des Bâtiments de France sur les aménagements urbains. Ce cadre patrimonial impose des contraintes rigoureuses, notamment en ce qui concerne la signalétique et le type de revêtement. Ainsi, dans certains secteurs, l'utilisation de pavés historiques est requise, malgré les contraintes que cela peut engendrer en matière d'accessibilité et de confort pour les piétons. Cette remarque s'applique également à la mesure 13.2.3 relative à l'aménagement de l'espace public autour des sites touristiques pour garantir l'accès piéton et l'accessibilité PMR. En l'absence d'un Plan Local de Mobilité (PLM), la ville souligne la nécessité de développer une réflexion à l'échelle intercommunale pour promouvoir des plans favorisant les mobilités piétonnes. À ce titre, l'élaboration et la mise en oeuvre de ces initiatives relèvent de la responsabilité de l'EPCI Versailles Grand Parc. ➢ AXE 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements La Ville de Versailles dispose d'un AD'AP et a rendu accessible la très grande majorité des arrêts bus du territoire. La voirie est systématiquement rendue accessible à l'occasion de travaux (sous réserve accord ABF). Afin d'assurer la continuité de l'accessibilité du réseau de transport collectif, il apparait essentiel de prendre en compte tous types de handicaps ainsi que le vieillissement de la population, conformément à la loi du 11 février 2005, portant sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », et à la loi du 29 décembre 2015 relative à « l'Adaptation de la Société au Vieillissement (ASV) ». Il s'agit notamment d'adapter la signalétique (orientation et identification) pour les personnes en situation de handicap mental, et d'équiper les bus de dispositifs spécifiques pour les handicaps sensoriels (auditifs et visuels) tels que des rampes, des annonces sonores et visuelles. Des équipements dédiés, comme les boucles à induction magnétique au niveau des accueils, doivent également être prévus. Des solutions de remplacement devraient être proposées en cas de panne des dispositifs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'accessibilité, tels que les ascenseurs ou escaliers mécaniques, afin de garantir la mobilité de personnes en situation de handicap. ➢ AXE 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo La Ville de Versailles dispose d'un plan vélo ambitieux et a fait de ce mode du développement de ce mode de déplacement une priorité. Outre le développement d'infrastructures et de stationnements, elle déploie une politique de promotion via des évènements types « cyclistes brillez » ou encore via le SRAV. Les cartes du réseau cyclable structurant, même lorsqu'elles sont agrandies à l'échelle départementale, demeurent trop imprécises pour identifier les axes concernés au sein de la commune et pouvoir émettre un avis ; La ville exprime son désaccord avec la qualification de l'avenue de Paris comme « bloquée » par l'observatoire du Réseau Vélo Ile-de-France (VIF). Elle rappelle que cette avenue propose, en plus des bandes cyclables, des pistes cyclables aménagées sur le terre-plein, séparées de la circulation automobile. Par ailleurs, dans un contexte de forte réduction budgétaire, la ville privilégie les investissements sur les axes dépourvus de tout aménagement (mesure 4.1.2 et 3) et ceux qui facilitent les liaisons intercommunales, plutôt que de réaménager des axes déjà dotés d'infrastructures existantes. La nécessaire implication de la SNCF dans la création de stationnements vélos à hauteur des besoins est rappelée, Versailles étant soumise à un plan de sauvegarde et mise en valeur, les équipements de stationnement sécurisé type vélobox ou consigne vélo ne répondent pas aux exigences architecturales imposées par l'architecte des bâtiments de France (ABF) et rendent le déploiement de tels équipements difficile sur la commune. Cette observation s'applique aussi à la mesure 13.2.4 relative au développement de la pratique cyclable pour les déplacements touristiques et à la mesure 14.2.3 relative à la généralisation du stationnement pour les vélos et trottinettes pour le personnel et les élèves. Par ailleurs, la ville appelle à faire évoluer la réglementation afin de permettre l'aménagement de places spécifiques aux vélos-cargos destinés au transport d'enfants (mesures n°4.2.2 et n°4.2.3).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Actuellement, la Délégation à la Sécurité Routière précise que la dénomination « vélo-cargo » n'existe pas dans la réglementation et seuls les termes tricycles ou quadricycles à usage professionnel sont reconnus et peuvent faire l'objet d'aménagements de stationnement spécifiques. ➢ AXE 5 : Développer les usages partagés de la voiture Le plan de mobilité doit définir clairement à qui est déléguée la responsabilité de l'action 5.2. En l'occurrence, la ville demande à ce que cette action soit portée au niveau de l'intercommunalité pour assurer une cohérence sur le territoire, quand bien même la commune de Versailles est identifiée en tant que l'une des 27 centralités du SDRIF-E. ➢ AXE 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité Versailles Grand Parc, en tant que pilote des études de pôles, assume l'entière responsabilité de la mise en oeuvre de cette démarche. La ville, quant à elle, se charge des études urbaines et participe activement aux comités d'études de pôles. La ville rappelle qu'elle est en attente de la réalisation des aménagements de stationnement en gare demandés à la SNCF et réitère sa remarque quant aux difficultés rencontrées en raison des contraintes imposées par les ABF pour la mise en place d'une solution stationnement sécurisé pour les vélos. L'action 6.2 est sous la responsabilité de Versailles Grand Parc qui précise qu'aucun projet de PEMR n'est actuellement recensé sur l'agglomération. Les divers aménagements en faveur d'intermodalité et multimodalité ne doivent pas omettre la prise en compte des personnes en situation de handicap. ➢ AXE 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable La Ville a fait de la sécurité routière de tous les usagers, notamment les plus vulnérables, une priorité. La ville de Versailles participe activement au suivi des données d'accidentalité en s'appuyant sur les données BAAC pour améliorer sa politique de sécurité routière. Cependant, elle souligne une détérioration de la fiabilité et de la représentativité de ces données au fil des ans, ce qui complique le suivi réel des accidents et de la sécurité routière au sein de la commune En effet, le nombre d'accidents recensés a considérablement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														diminué, n'atteignant qu'un seul cas en 2022, ce qui n'est plus représentatif des observations terrains. La ville rappelle que la mise à jour du Plan de prévention du bruit dans l'environnement et le suivi de son application relève des compétences de l'EPCI Versailles Grand Parc. En accompagnement du développement du quartier de Satory Ouest, la ville de Versailles souhaite avancer sur le diffuseur RN12 x A86 et que les mobilités douces y occupent une place à part entière. ➢ AXE 8 : Mieux partager la voirie urbaine Les différentes mesures de l'axe 8 nécessitent une application dans le Plan Local des Mobilités de l'EPCI. Ces principes sont néanmoins déjà appliqués par la ville dans sa politique d'aménagement du territoire (la ville décline à son échelle). 80% de la voirie versaillaise est en Zone de circulation apaisée ; La ville émet des réserves sur l'objectif de 100% de la voirie urbaine locale à 30km/h et souhaite que cela reste une décision politique définie à l'échelle locale avec une étude au cas par cas des voiries potentielles ; En matière de pacification de la voirie et résorption des coupures urbaines, la sécurité des piétons de manière générale, et des piétons PMR de manière particulière, doit être étudiée et des solutions proposées, notamment au niveau des zones de rencontre et aires piétonnes. ➢ AXE 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux Le PDMIF affiche la volonté de réduire de 15% les déplacements en voiture et en deux-roues motorisés. Agir sur les conditions de stationnement constitue un levier majeur pour inciter à modifier les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs et des modes actifs. A cet effet, il propose de limiter le nombre de place de stationnement à disposition dans les programmes immobiliers en fixant des normes plafond dans les PLU que les constructeurs immobiliers ne sont pas autorisés à dépasser et en encourageant la mutualisation et le foisonnement de tout ou partie des aires de stationnement. La ville alerte sur le fait qu'en l'absence d'une offre de transports collectifs plus adaptés et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														en raison de l'éclatement spatial des fonctions de la ville, il apparait difficile en pratique de se dispenser de la voiture pour les déplacements privés. L'espace public est actuellement saturé et ne peut pas accueillir plus de stationnement. Afin de ne pas aggraver cette situation, il convient de permettre aux collectivités de fixer des normes de stationnement suffisantes permettant aux véhicules d'être localisés dans les programmes immobiliers et non à l'extérieur (espace public). Il est donc proposé un nouveau mode de calcul pour définir le besoin en stationnement pour les logements, avec TM x 2.3 au lieu du TM x 1 pour les logements à plus de 500m d'une gare. La ville ne peut se positionner quant à la mise en oeuvre de certaines préconisations en terme de généralisation du stationnement payant autour des « secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement sur voirie » autres que les secteurs autour des gares, notamment car les attentes sont vagues, plus particulièrement en l'absence de précisions concernant les périmètres et les tarifications attendues. La ville souhaite que cela reste une décision politique définie à l'échelle locale avec étude au cas par cas. La ville émet des réserves sur la coordination intercommunale des politiques de stationnement. ➢ AXE 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable La mise en oeuvre de cet axe nécessite d'aborder la réflexion à l'échelle intercommunale avec des actions qui se déclinent dans le plan local des mobilités - dont Versailles Grand Parc ne dispose pas. ➢ >AXE 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules Des explications de la méthodologie de modélisation réalisée par Enedis utilisée pour l'établissement des objectifs sont nécessaires pour que la ville puisse se positionner concernant le nombre de Points De Charge (PDC) cibles préconisé pour VGP soit 3 000 PDC à installer d'ici 2030. « Plus particulièrement, une répartition proportionnelle à la part de la population résidant à Versailles permet d'estimer la cible pour la commune de Versailles à environ 900 PDC équivalent 24kW. Toujours selon la logique du PDMIF, l'équivalent 24 kW se traduit en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														considérant la puissance totale de recharge à installer pour répondre à cet objectif et qui peut être réallouer à des PDC avec des niveaux de charges différents. Pour atteindre la recommandation du PDMIF en équivalent 24kW et en tenant compte de la puissance moyenne actuellement installée à Versailles, qui est d'environ 11kW, il faudrait alors viser l'installation d'environ 2 000 PDC d'ici 2030 soit une multiplication par 28 du total actuellement disponible à Versailles. La ville émet des réserves quant à cette cible à atteindre sur son territoire, en termesde faisabilité comme en termes d'opportunité. Au regard de cette réserve, la Ville souhaiterait que soit prise en compte dans le Plan de Mobilité la question des formes juridiques et contractuelles ainsi que des financements pouvant permettre d'atteindre le déploiement du nombre de PDC cible. ➢ AXE 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable La desserte en transports en commun de la Ville de Versailles apparait comme adaptée aux besoins des touristes. La ville souhaiterait qu'une communication auprès des opérateurs de cars de tourisme privés soit réalisée pour faire connaître et respecter les réglementations de la ville. ➢ AXE 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements La ville met d'ores et déjà en oeuvre de nombreuses mesures en ces sens via ses politiques cyclable et piétonne en général. La CA VGP est quant à elle active en matière d'écomobilité des entreprises. La ville spécifie que le conseil en mobilité individuel (mesure 14.1.2) relève de la responsabilité de l'EPCI s'agissant d'une action à l'échelle intercommunale, et ce même en l'absence de PLM. • De manière générale, la ville de Versailles insiste sur la nécessité de maintien ou de mise en place de dispositifs de financements face aux objectifs fixés par ce plan dans un contexte de restrictions budgétaires marquées. Elle rappelle en outre que nombre des mesures inscrites au plan ne relève pas de sa compétence, même partielle et/ou sont inapplicables en l'état sur le territoire.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 410												X		**Une Anonyme :** Je souhaiterais participer à l'enquête publique, J'habite proche de coulommiers en Seine et Marne. Comment puis-je participer ?
Obs 411				X		X	X							**La Mairie de Saint-Ouen-en-Brie (77) :** Le Conseil Municipal souhaite apporter les réflexions suivantes : • Trop de trains courts sur la ligne SNCF P • Pas assez de trains tôt le matin, mais surtout en fin de journée (impossibilité de se rendre à des spectacles sur Paris/voire à des rendez-vous de travail tardifs) Problèmes de stationnements voitures en gare de Mormant. Le parking n'est actuellement que peu utilisé. Il n'y a plus de places gratuites attribuées par la Région en lien avec les Pass Navigo qui devraient être allouées à nos administrés utilisant de manière quotidienne les transports en commun, ce qui les oblige à se garer loin de la gare.
Obs 412				X		X	X							**La Mairie de Saint-Ouen-en-Brie (77) :** Délibération du Conseil municipal du 04 février 2025. Idem obs 411
Obs 413			X											**Un Anonyme de Nogent-sur-Marne (94) :** J'habite au 59, avenue de la Source, à Nogent-sur-Marne (94130). Il y a une opportunité de promouvoir les déplacements à vélo en installant une station vélib à proximité de l'intersection de l'avenue de la Source et l'avenue de la Belle Gabrielle compte tenu de la population, l'isolation, et l'emplacement de ce quartier. En effet : - le lycée professionnel la Source qui s'y trouve fait en sorte qu'il y a une population jeune et susceptible d'utiliser ce service,- la population du quartier se compose de plus en plus d'anciens parisiens attirés par la nature, ayant souvent l'habitude d'utiliser ce service sur Paris.- les habitants de ce quartier se trouvent quasiment équidistant entre les RER de Nogent-sur-Marne et de Joinville-le-Pont, qui sont à dix bonnes minutes de marche, et sont également les localisations des stations vélibs le plus proche, donc pas très utile pour nous.- avec les gros travaux dans le bois au niveau de la plaine de Mortemart, ce coin du bois (Carrefour de Beauté) devient un véritable point d'entrée pour les habitants de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Joinville-le-Pont.- une telle station permettrait des déplacements plus efficaces vers les stations RER Nogent/Joinville, ainsi que directement vers Vincennes/Paris en traversant le bois, ainsi que les Bords de Marne...
Obs 414				X										**Mme NOPPE de Neauphle-le-Château (78) :** Les restrictions de circulation sur Paris et les coûts de stationnement sur Paris m'incitent (obligent) à utiliser davantage le train. Néanmoins, n'ayant qu'un train par heure (ligne Villiers-Neauphle) vers Montparnasse, cela a une incidence importante sur mon emploi du temps professionnel : je perds trop de temps dans les transports. Hier encore, j'ai attendu 50 min pour prendre un train à Montparnasse pour rentrer. Ligne N
Obs 415												X		**La Mairie de Cannes-Ecluse (77) :** La commune de Cannes-Ecluse transmet la délibération du Conseil municipal du 21 février 2025 qui a émis un avis favorable au PDMIF.
Obs 416			X											**Mme GRILLET de Larchant (77) :** Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														», notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours. Idem obs 399, 401 et 403
Obs 417				X										**Un Anonyme de l'Haÿ-les-Roses (94) :** Il serait utile pour le secteur L'Haÿ / Bourg la Reine de créer une liaison à haute fréquence par minibus électriques entre la gare de métro 14 L'Haÿ les Roses et la gare RER de Bourg la Reine. Par ailleurs, un prolongement immédiat du bus 193 de L'Haÿ mairie vers la gare de L'Haÿ métro 14 serait assez facile (sans attendre la création en 2027 de la ligne 386 Vitry Les Ardoines / Bagneux).
Obs 418				X										**Mme DEMORY de Brie-Comte-Robert (77) :** Résidant à Brie-Comte-Robert, j'emprunte la ligne 3148 (ex 10) pour me rendre au travail. Toutefois, la fréquence des bus est insuffisante : il y a un bus toutes les heures, aucun service n'est assuré entre 10h30 et 17h30, le dernier départ est aux alentours de 20h, et il n'y a pas de bus le week-end. Par ailleurs, afin de limiter l'usage de ma voiture pour me rendre à des spectacles à Paris, des horaires plus tardifs en soirée seraient particulièrement appréciés.
Obs 419												X		**La Mairie de Levallois-Perret (92) :** La commune de Levallois-Perret transmet la délibération du Conseil municipal du 27 novembre 2024 qui a émis un avis favorable au PDMIF.
Obs 420				X										**Un Anonyme de Paris (75) :** Depuis la réorganisation des bus en 2019, le secteur Montmartre du 18e arrondissement a perdu le bus 67 ainsi que le 30 arrêté à Pigalle. Il serait très intéressant pour compenser ces pertes de prolonger le bus 40 au nord depuis Jules Joffrin vers le T3 B, ce qui permettrait de toute la butte Montmartre au tramway en plus du métro. De plus, le bus 54 est désormais seul depuis la suppression du 30 dans ce secteur, à assurer les liaisons entre place Pigalle, Barbès, Gare du Nord, Gare de l'Est. Au final, il

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ressort des surcharges importantes, augmentées par le fait que la ligne est très mal régulée, en particulier aux heures de pointes où des écarts de 20 minutes ne sont pas exceptionnels. Il serait très profitable de couper cette ligne en 2, Gabriel Péri - Gare de l'Est et Porte d'Aubervilliers - Gare de l'Est, voire République. La régulation serait plus simple à réaliser d'autant qu'aucun voyageur ne fait le parcours dans sa totalité puisqu'entre Porte de Clichy et Porte d'Aubervilliers, le tramway T3B est plus direct et va bien plus vite.
Obs 421														**Un Anonyme de Larchant (77) :** Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours Idem obs 399, 401, 403 et 416
Obs 422								X						**M. PIKETTY d'Emerainville (77) :** Pour le fret ferré

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Le dossier est trop peu loquace sur le fret ferré en région ; aucune audace en particulier pour le développer en particulier. Déplorable : la région dispose du réseau ferré opérationnel, entièrement électrifié de surcroit, permettant distribution, desserte, communication d'1 point à 1 autre, tel qu'il puisse satisfaire tout le besoin de fret. Ce n'est certes pas le défaut d'infrastructure qui est la cause de la forte sous-utilisation de ce réseau pour le fret, c'est la mauvaise qualité, d'1 autre âge, qui est la cause de cette sous-utilisation ; en particulier fait défaut l'indispensable continuité du service de fret ferré détournant son usage vers le fret routier. La région réussit, certes non sans peine ni sans délai, à faire assurer la continuité de service du transport des personnes par le réseau ferré ; bravo, c'est déterminant pour favoriser ce mode de transport. Il n'y a aucune raison pour que ce modèle de réussite ne soit pas réutilisé pour le transport des marchandises, pour atteindre semblable continuité de service pour le fret ferré ; ce faisant, beaucoup d'objectifs assignés au Plan des Mobilités seront plus facilement atteints (réduction de la pollution, désencombrement de la voirie, ...) par transfert fret routier -> fret ferré.
Obs 423				**X**										**<u>Un Anonyme de Gisors (27)</u> :** J'habite à Gisors, à 60 km en train de Saint-Lazare et à 20 km de Chars (fin de la Zone 5). J'aimerais vraiment utiliser les transports en commun pour aller travailler à Paris, mais : - Mon Pass Navigo ne me permet d'aller que de Saint-Lazare à Chars, et je n'ai pas le droit de prendre simplement un supplément Chars ↔ Gisors (et réciproquement pour Gisors ↔ Saint-Lazare). - Mon train parcourt 60 km en 1h19, soit 79 minutes, et s'arrête à 19 gares, ce qui donne une moyenne de 45 km/h (moins rapide qu'un scooter !). - J'ai un train toutes les heures en heure de pointe et toutes les 2 heures en période creuse. Et le soir, après 21h, je dois dormir à l'hôtel !!! Ne serait-il pas possible (ce qui augmenterait considérablement le nombre de passagers, j'en suis sûr) :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Que le Pass Navigo soit valide jusqu'à Gisors (terminus). - Qu'il y ait des trains semi-directs (par exemple Gisors - Pontoise - Argenteuil - Paris) qui soient plus rapides. - Qu'il y ait plus de trains (par exemple un toutes les 30 minutes en heure de pointe, toutes les heures en heure creuse et jusqu'à 23h). Merci d'avance pour les habitants des campagnes travaillant à Paris, de plus en plus nombreux depuis le COVID...
Obs 424						X								**Une Anonyme :** Retraitée je prends les transports en commun rarement. Dernièrement en voulant acheter un carnet de tickets de métro me permettant de naviguer en métro, tramway ou bus, j'ai eu la fâcheuse surprise d'apprendre que désormais ce ticket n'existait plus. Seul choix offert soit prendre un billet combiné métro train RER pour 2,50 euros valable jusqu'en zone 5 pour le même tarif soit acheter un billet bus tramway pour la somme de 2 euros. Cette décision du Conseil Régional Île-de-France est injuste discriminatoire et antidémocratique; elle crée en effet deux classes de citoyens en Île-de-France : ceux utilisant RER, train bénéficiant d'une baisse tarifaire et ceux n'utilisant que le métro subissant eux une hausse tarifaire quasiment du quart du prix du billet antérieur. Les citoyens ne sont-ils plus égaux en droits ? Est-il besoin de rappeler : -L'Art. 1er. de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 "Les hommes naissent et demeurent libres et égaux en droits. Les distinctions sociales ne peuvent être fondées que sur l'utilité commune" et -L'article 16 du préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 "La France forme avec les peuples d'outre-mer une Union fondée sur l'égalité des droits et des devoirs, sans distinction de race ni de religion." Comment comprendre cette injustice ? Pour quelle raison avoir supprimé l'accès métro au ticket bus et tramway à 2 euros ? Pourquoi devrais-je payer pour les citoyens venant des zones plus éloignées et utilisant des moyens de transport plus onéreux ? Puis-je encore espérer Madame la Présidente de la commission d'enquête, Direction des transports, Pôle logement, aménagement et transports, en la justice de mon pays.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 425														**Mme LINN de Saint-Denis-le-Ferment (27) :** J'habite à Gisors, à 60 km en train de Saint-Lazare et à 20 km de Chars (fin de la Zone 5). J'aimerais vraiment utiliser les transports en commun pour aller travailler à Paris, mais : - Mon Pass Navigo ne me permet d'aller que de Saint-Lazare à Chars, et je n'ai pas le droit de prendre simplement un supplément Chars ↔ Gisors (et réciproquement pour Gisors ↔ Saint-Lazare). - Mon train parcourt 60 km en 1h19, soit 79 minutes, et s'arrête à 19 gares, ce qui donne une moyenne de 45 km/h (moins rapide qu'un scooter !). - J'ai un train toutes les heures en heure de pointe et toutes les 2 heures en période creuse. Et le soir, après 21h, je dois dormir à l'hôtel !!! Ne serait-il pas possible (ce qui augmenterait considérablement le nombre de passagers, j'en suis sûr) : - Que le Pass Navigo soit valide jusqu'à Gisors (terminus). - Qu'il y ait des trains semi-directs (par exemple Gisors - Pontoise - Argenteuil - Paris) qui soient plus rapides. - Qu'il y ait plus de trains (par exemple un toutes les 30 minutes en heure de pointe, toutes les heures en heure creuse et jusqu'à 23h et aussi le vendredi et le samedi soir, pour profiter de la vie culturelle parisienne. Merci d'avance pour les habitants des campagnes travaillant à Paris, de plus en plus nombreux depuis le COVID... Idem obs 423
Obs 426													X	**Une Anonyme :** Enquête publique SEPUR à Thiverval Grignon La consultation du dossier d'extension de l'activité Sepur appelle les commentaires suivants : Erreur d'enquête publique
Obs 427				X										**Mme DUBOIS de Sainte-Geneviève-des-Bois (91) :** Travaillant sur Neuilly depuis 20 ans, il n'a jamais été aussi compliqué d'aller travailler. J'habite Sainte Geneviève-des-Bois.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Notre ligne C (sud) est impactée tous les jours (oui tous les jours !) par des problèmes de matériel, de signalisation, manque de personnel, etc ... Mais le pire est depuis la mise en service la ligne de tram T12, nous subissons un plan de service pour le Val d'Orge modifié qui impacte tous ces voyageurs en nous supprimant des trajets directs entre BFM et Juvisy nous rallongeant de 4 stations soit 15 min de plus ce qui est beaucoup pour les habitants du Val d'orge. Le seul moyen pour avoir un direct est soit de se rendre à Austerlitz mais les Bali sont souvent supprimé et un coup en grande ligne, 1 coup en souterrain, sachant que parfois ça change au dernier moment ; ou aller à BFM le prendre. Rendez-nous les Bali dès Invalides, et mettez les Boba à Austerlitz.
Obs 428			X	X	X		X							**M. VILLARD de Saint-Denis (93) :** Il faut continuer de consolider le réseau et les interconnexions : - réaliser le prolongement de la ligne 18 jusqu'à Nanterre-Défense - opérer la création de la ligne 19 (Ermont et le 95 en général) - organiser le prolongement Est de la ligne 18 jusqu'à retrouver la 15 et la 16 à Noisy Champs (ou les environs) - prolongement de la 3 jusqu'à Bécon (future station de la ligne 15), idem à l'autre extrémité. - organiser le prolongement de la ligne 9 jusqu'à la ligne 15 voire 16. Réflexion identique pour toute ligne historique dont les deux extrémités ne rejoignent pas la 15. Ensuite, penser sérieusement la multimodalité : il y a un effort sur les bus et trams, mais il manque cruellement de parkings en proximité immédiate des stations de RER, transilien ou métro en périphérie. Le vélo, la marche et les bus/trams ne peuvent couvrir qu'une partie du besoin, les gares de grande couronne n'ont de sens que si les communes moyennes environnantes peuvent en profiter, s'y rendre en voiture si besoin.
Obs 429				X										**Une Anonyme de Linas (91) :** J'habite à Linas (91) et je travaille à Boulogne Billancourt (28 kms), je me déplace pour ce trajet en scooter (pas en vélo vu les kilomètres) car je n'ai pas trouvé de moyens de transport rapide pour aller travailler. Depuis plus de 20 ans je fais ce trajet car les transports sont très longs, incertains et incompatibles avec mes lieux. Depuis de nombreuses années,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														j'entends parler de tramway sur la N20 pour aller à Paris mais il a été fait ailleurs pas vers chez moi, dans des villes qui avaient déjà des trains, par ici que des cars sans voies de bus. Je suis une femme et j'ai eu 3 enfants. Pour les voir, j'ai dû prendre ce moyen de transport car les transports RER C + bus = 2 heures et si tout va bien, ce qui est bien rare. Le covoiturage on n'a pas de bornes comme ça existe ailleurs. D'autre part, beaucoup d'immeubles sortent de terre sur N20 et c'est tellement saturé que je plains les gens qui n'ont pas le choix car rien n'a changé depuis plus de 30 ans sur la N20.
Obs 430												X		**Mme BERNARD de Cachan (94) :** Pour une région aussi peuplée, à l'activité économique aussi intense et au rayonnement aussi important au niveau européen, l'ambition chiffrée manque d'exemplarité et d'ampleur. On parle de lutter pour garder une habitabilité de la Terre, rien de moins. Où est passé l'élan de l'accord de Paris ?
Obs 431				X										**M. ROZMAN de Paris (75) :** Il me semble indispensable de terminer le tour complet de la ligne de tram qui entoure la capitale. Il reste à construire le T3c de la Porte Dauphine à la Seine.
Obs 432						X								**Mme FICHEBIN de Boulogne-Billancourt (92) :** Prévoir un tarif unique quel que soit le mode de transport avec la RATP pour simplifier la tarification, et offrir la possibilité de garder le même titre de transport quand on passe du bus au métro (ou inversement).
Obs 433						X	X							**Un Anonyme de Neauphle-le-Château (78) :** Le tarif du train unique est vraiment une très bonne chose et réinvite à prendre le train pour se déplacer mais pour les voyageurs occasionnels, il est difficile de trouver une place de stationnement non payant et les tarifs sont avantageux pour les abonnements mensuels moins pour un jour ponctuellement. J'en ai donc pour plus cher de parking que de train. J'habite à 25mn à pied de la gare je n'ai pas le choix de prendre mon véhicule.
Obs 434		X	X	X		X	X				X	X		**Un Anonyme de Paris (75) :** Les points d'amélioration seraient : - Un système de covoiturage plus simple, notamment via l'application IDFM, permettant de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voir sur une semaine quel conducteur pourrait proposer le trajet recherché, un système avec des points de dépose des passagers, moins d'opérateur ou alors un système unifié permettant avec un seul compte de pouvoir bénéficier de l'ensemble des opérateurs. - Inciter certaines communes à sécuriser les infrastructures réalisées pendant leurs plans vélos, certaines communes se targuent de plan vélo, en ayant juste apposé un garage à vélo à la gare, et quelque "piste" se limitant à des marquages au sol. - Favoriser le 40km/h en ville (un bon compromis entre le 30 et 50). - Revoir à la hausse la vitesse commerciale du bus à Paris, en quelques années l'usage a baissé, car la vitesse commerciale aussi, il s'agit d'un échec, tout le monde doit se remettre en question et autour de la table sans animosité, les bus sont bloqués dans les embouteillages, derrière les trottinettes et les vélos. Les bus sur Paris sont, comme en banlieue, nécessaire pour de nombreuses personnes vulnérables. - Renforcer une mobilité souvent oubliée : la marche, le piéton est de nos jours souvent oubliés. Sous dimensionnement des trottoirs, code de la route non respecté par certains cyclistes ou usagers de trottinettes électriques. - Renforcer les campagnes de sensibilisation sur l'usage des vélos/hoverboards/trottinettes électriques (assurance, vitesse, stockage dans les transports en commun, usage à plusieurs interdits, signalisation, port de gilet jaune, port de casque). - Renforcer les transports en commun et offre à -50% à la journée pendant les pics de pollution. - Faire des transports en commun un lieu attractif en les rendant calmes, sécurisés et propres : faire + sur l'éducation des voyageurs (usages, téléphones sur H.P, envoie de Messages vocaux, appels de plusieurs minutes, musiques à fond, crachat, manger, insultes à la moindre remarque, voyageurs armés de couteau, ouverture des fenêtres l'été dans les trains climatisés), Faire + sur la cohabitation entre voyageurs "piéton" et voyageurs "vélo/trottinette" dans les gares et dans les transports. - De financer les projets déjà votés ou d'utilité publique : En effet, beaucoup de projets n'avancent pas faute de financement. - Permettre d'échanger avec les opérateurs de transport en direct sans passer par une

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														plateforme externe (aujourd'hui X-Twitter). - Auditer l'effet de l'ouverture à la concurrence des DSP sur les réseaux de bus/car. - Uniformiser à terme : les bornes d'informations, les horaires aux stations, les horaires sur application, l'information voyageurs. - Avoir une borne d'informations numériques (type E-paper avec capteur solaire) à chaque arrêt de bus/car avec une information en temps réel. - Pouvoir suivre sur l'application IDFM la position des bus/car/tram/métro/RER. - Prévoir sur chaque rénovation de gare/station : des garages véligo, l'accessibilité aux PMR, la neutralité carbone, l'information voyageurs en temps réel, la couverture intégrale par caméra vidéo surveillance. - Relancer une étude sur les portes palières sur le RER A et RER B. - Sécuriser toutes zones dangereuses (passages à niveau, pont de RER). - Auditer les effets du 50km/h sur le périphérique parisien et de la voie "covoiturage". - Informer les touristes des heures creuses et heures de pointes pour optimiser leurs voyages et ceux des usagers quotidiens. - Consulter les usagers, sur certaines rénovations de stations, de projet, d'orientation (sondage, visio des consultations publiques, atelier en ligne et/ou sur place). - Éviter les dépenses inutiles : ne pas changer trop de logo ni de slogan, avoir le moins recours possible à des cabinets extérieurs. Mettre fin aux expérimentations type navette autonome, micro bus de quartier, bateau-bus, taxi aérien et autre. - Favoriser l'attractivité économique et l'implantation d'entreprise en grande couronne. - Rendre plus simple, plus transparentes et automatique les campagnes de dédommagement - Construire plus de parking relai en proche banlieue. - Rendre les parkings de gare payants pour pouvoir les entretenir (à tarif abordable pour les titulaires de titre de transport et de minima sociaux). - Passer le TVM en tramway - S'assurer dans les appels d'offres des DSP que l'offre n'est pas à la baisse (exemple : plage horaire réduite et/ou fréquence réduite en semaine ou le weekend ou en heures creuses).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Travailler en partenariat avec les aménageurs sur la construction des écoquartiers, souvent les écoquartiers sortent de terres et il faut attendre des années avant que les transports suivent, ce qui crée un engorgement des gares à proximité (ex : Plateau d'Avron à Neuilly sur marne, Sycomore à Bussy St Georges, Descartes à Champs sur Marne) - Proposer des véligos avec location courte durée. - Accélérer la transition écologique vers le GNV de la flotte de Car en grande couronne. - Former les conducteurs de trains/métro/bus/car/tram à l'éco-conduite. - Avoir un meilleur suivi de la date de début et de fin de chantier (escalator, rénovation de gare/station) aujourd'hui certains travaux se limite à un simple panneau où la date de fin est fréquemment repoussée. - UNIFORMISER la prise en charge des PMR entre les zones RATP/SNCF - UNIFORMISER les consignes RATP/SNCF/KEOLIS etc... - Lutter contre la fraude réelle (continuer les tarifs sociaux, lutter contre les usagers présentant des cartes d'autres personnes, limiter l'usage des portes poussettes, continuer la simplification des titres de transports et tarifs, meilleure collaboration police/contrôleur, cibler les lignes les plus touchés) et favoriser le cas par cas pour les personnes de bonne foi (pas de politique de chiffre). - Renforcer la présence en gare (au guichet, et pour la régulation en heure de pointe) - Simplifier la tarification des usagers de proche province. - Utiliser l'IA pour adapter la fréquence des transports et leurs usages. - Utiliser l'IA pour rendre plus simple la traduction entre usager et opérateur de transport - Ne pas bannir la voiture par idéologie, mais par pragmatisme si cela est nécessaire avec étude d'impact. - Mettre en place un Indicateur du bien-être de l'usager en le sondant directement.
Obs 435			X	X										**Une Anonyme de Larchant (77) :** Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														autrement qu'en voiture. Si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, mettons aussi en place un transport public en plus de la piste cyclable. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France.
Obs 436				X										**Un anonyme de Marly-le-Roi (78)** : *Ligne L Saint Nom La Bretèche – Paris Saint Lazare* Habitante de Marly le Roi, je regrette que le temps entre Marly-le-Roi et Paris se soit rallonger depuis quelques années du fait qu'il s'arrête à 3 stations supplémentaires (Le Val d'or, Puteaux et Becon les Bruyères) sachant qu'il y a d'autres solutions pour les 2 premières. Alors qu'on veut faire gagner du temps grâce au Grand Paris, nous, nous en perdons !
Obs 437				x										**Mme GAUDRON de Sainte-Geneviève-des-Bois (91)** : *Augmentation fréquence RER C sud* Depuis la création du T12 à Epinay sur orge et l'ajout d'arrêts entre BNF et les gares du Val d'orge, les durées de trajet se sont allongées. Le nombre de trains restent à peu près le même mais les horaires non adaptés. Ex : BOBA et BALI qui ramassent énormément de monde à BNF arrivent quasi en même temps alors que ce sont des trains pour les gares du Val d'orge. De même le matin, 2 trains dans l'intervalle de 5-6 min et plus rien pendant 10 min (NARA et ZANI). L'augmentation du nombre d'usagers est en croissance permanente au vu des constructions d'habitation dans les communes du Val d'orge donc prendre en considération ce critère ainsi que la construction à venir le pôle médical du Perray-Vaucluse, accessible depuis la gare de Sainte Geneviève des Bois
Obs 438	X													**Un anonyme de Larchant (77)** : *Création d'une liaison verte entre Larchant et Nemours* Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 439	**X**													**<u>Un anonyme</u>** : *Piste cyclable – Le Pec / Le Vésinet / Chatou* Nous sommes très nombreux à attendre une piste cyclable sur la D186 (Boulevard Carnot à Le Vésinet). La construction de cette piste cyclable permettrait d'assurer une continuité des pistes déjà existantes à Le Pecq et à Rueil. Alors qu'il est actuellement impossible de relier ces villes le matin et le soir à cause des voitures en semaine. Cela permettrait notamment à un grand nombre d'usagers de St-Germain-en-Laye, du Pecq, du Vésinet, Chatou, Croissy et Montesson de se rendre à La Défense qui est à proximité immédiate puis à Paris. Cela permettrait aussi de créer une réelle dynamique à vélo au quotidien pour l'ensemble de ces populations. Si le problème est le coût, il pourrait être envisageable de commencer à créer une piste cyclable provisoire. Comme c'est sur la piste qu'elle rejoindrait à Nanterre / Rueil sur la D991. En espérant voir ce projet avancer,
Obs 440				**X**										**<u>Un anonyme d'Andilly (95)</u>** : Dans le cadre de la concertation publique sur le futur plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030, je souhaite apporter mon témoignage sur une problématique locale qui

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														illustre certains enjeux clés en matière d'optimisation des transports et de transition écologique. Résidant à Andilly (95580), un village du Val-d'Oise, j'observe quotidiennement le passage des bus 1510 et 1511, opérés par Transdev. Si leur présence est essentielle pour les habitants, leur configuration actuelle semble inadaptée : ces bus de grande capacité circulent très fréquemment, y compris aux heures creuses, alors qu'ils transportent généralement à peine 3 ou 4 passagers aux heures de faible affluence. Cette situation entraîne un gaspillage énergétique important, une pollution excessive et des nuisances sonores non négligeables pour un village de cette taille. Dans une logique d'adaptation des transports aux réalités locales et d'engagement en faveur de la transition écologique, il serait pertinent d'envisager des solutions plus adaptées, telles que : - L'utilisation de véhicules de plus petite capacité aux heures creuses pour limiter l'empreinte environnementale et optimiser l'exploitation du réseau ; - L'intégration progressive de bus hybrides ou électriques, en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions polluantes et d'amélioration de la qualité de vie dans les territoires périurbains. À l'heure où Île-de-France Mobilités réfléchit à l'avenir des transports régionaux, il me semble essentiel que ces problématiques locales soient prises en compte dans la planification des services. L'efficacité du transport public ne repose pas uniquement sur sa couverture territoriale, mais aussi sur son adéquation et adaptation aux besoins réels des usagers et aux impératifs environnementaux actuels. Je profite de ce message pour interpeller également Transdev, opérateur de ces lignes, afin de savoir si des ajustements sont envisageables à court ou moyen terme pour améliorer la cohérence entre l'offre de transport et la réalité du terrain.
Obs 441				**X**										**M. SAIGRE de Paris (75)** : *Fréquence ligne 8 métro* La ligne 8 du métro parisien est particulièrement surchargée. Je l'emprunte quotidiennement et c'est un vrai calvaire. Faudrait augmenter le nombre de rames et réduire l'intervalle entre les trains.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 442				X										**Madame MERCIER-KALAYAN de Doue (77)** : *Prolongation ligne P de coulommiers à La ferté gaucher* Pour une vie plus paisible des travailleurs de la Ferté gaucher et ses alentours, la ré ouverture de la voie ferrée permettrait une meilleure qualité de vie pour les travailleurs qui prennent les cars jusque Coulommiers, un retour à l'emploi pour d'autres et une protection de l'environnement pour tous. Les routes pourront ainsi voir des tronçons pour les voies cyclables ...; et un PNR valorisé.
Obs 443	X			X	X									**M. FRACHET d'Antony (92) :** *AMELIORATION DU CARREFOUR CROIX DE BERNY (RER B ET T10)* Une remarque globale sur l'aménagement de la Croix de Berny Carrefour entre l'arrivée du T10 et le RER B (accès des piétons entre les 2 moyens de transport cités) Globalement, il s'agit d'un carrefour important avec des flux importants arrivants des différents axes Flux de voiture, de motos, de bus, de vélos et de piétons, etc. Tous ces différents flux arrivent d'un seul et même bloc en descendant le long de la sous-préfecture (et également dans l'autre sens de la fontaine de la Croix de Berny). La piste cyclable se termine brutalement au feu et ne permet pas de traverser le carrefour. Le quartier Jean Zay en finalisation de construction va générer des flux de piétons importants vers les transports en commun. Ce carrefour n'est pas apaisé et apparait assez dangereux pour l'ensemble des usagers qui l'utilise Il faudrait repenser ce carrefour dans les années à venir, c'est un point noir pour tous Dommage, si cela avait été pensé avant la réalisation du T10 et de la zone d'habitation à côté de la préfecture
Obs 444	X													**Mme RENARD de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 438
Obs 445		X										X		**M. LEMOINE de Provins (77) :** *Plans locaux de mobilité et accessibilité* Si j'ai bien compris, les plans locaux de mobilité vont adapter le Plan des Mobilités dont traite le registre numérique, aux territoires ? Si c'est bien le cas, pourrait-on rendre obligatoire dans ces PLM la production d'une carte des espaces de mobilité active à traiter

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Un diagnostic général des endroits où les modes doux sont dangereux : trottoirs de mauvaise qualité ou pas assez larges pour les PMR, interruption des pistes cyclables, traversées piétons à refaire, manque de passage piéton, visibilité très réduite pour les cyclistes, chaussée en qualité dégradée, quai bus non adapté, etc... Par ce biais, les citoyens pourraient également se mobiliser pour aider les pouvoirs publics en concertation à trouver ces endroits qui posent "problèmes". L'objectif d'un tel diagnostic est de prioriser l'action sur les endroits dangereux ou difficiles pour les administrés les plus vulnérables : PMR, enfants, piétons, cyclistes... Il faudrait également obliger toutes les intercommunalités et pas seulement les plus grandes à faire ces plans locaux de mobilité. On se déplace aussi à la campagne et dans les petites villes.
Obs 446				X										**Un anonyme de Boulogne-Billancourt (92) :** *Métro ligne 10 doublon nom station Boulogne Jean Jaurès* J'ai une proposition qui serait de changer le nom de la station Boulogne Jean Jaurès car à Paris il existe une station Jaurès. Lors du prolongement de la ligne 10 à Boulogne en 1980 la RATP a osé le doublon ! J'ai deux propositions. La première est de la renommer Boulogne rue du Château ou rue du Château. La seconde serait liée à l'histoire de la ville de Boulogne Billancourt. Cela serait de renommer la partie du Boulevard Jean Jaurès entre l'avenue jean Baptiste Clément et la Route de la Reine Boulevard Philippe Le Bel et de renommer la station Boulogne Jean Jaurès Philippe Le Bel.
Obs 447	X	X	X	X	X		X				X			**Le Service Mobilités Ville de Versailles (78) :** Idem observation Obs 409
Obs 448	X													**Un anonyme de Paris (75)** : J'ai 23 ans, je suis interne en chirurgie à l'AP-HP et je vis entre Paris et les Yvelines. Le vélo constitue un moyen économique, écologique et bon pour la santé de déplacement pour se rendre sur les terrains de stage. Je traverse tous les jours le Vésinet et du Vésinet à Rueil il n'y a absolument rien qui est fait pour les vélos. Je suis contrainte de rouler sur le trottoir ou sur la route avec les voitures, les camions... Un autre problème est pour rejoindre Paris est le croisement N13 D284 - D161 "Ermitage".

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Ce carrefour est simplement impraticable et impossible à traverser pour un vélo. En venant de Saint-Germain-en-Laye, ce n'est pas possible de rejoindre Port-Marly ou le Pecq puis Paris. A Paris il faut plus de vélo-rue ou alors restreindre l'usage de la voiture, en priorisant les bus, diminuant les places de stationnement et les parkings et augmenter les pistes cyclables. Le rond-point de Bastille est dangereux en vélo. Généraliser les offres de la région pour se doter d'un vélo (comme l'offre pour les 18-25 de la région IdF à l'achat d'un vélo).
Obs 449				X										**M. FREVILLE d' Evry-Courcouronnes (91)** : *RER D* Si l'on veut inciter les gens à prendre les transports en commun, encore faut-il que ceux-ci soient pratiques à utiliser et s'améliorent plutôt que se dégradent ! Ainsi j'utilise la ligne D Corbeil-Paris via Ris-Orangis depuis 1988. Jusqu'à il y a environ 15 ans, tous les trains allaient à Paris sans changement. Aujourd'hui il faut changer à Juvisy. En théorie il y a une correspondance. En pratique compte tenu de la longueur des lignes et des retards cette correspondance est une vue de l'esprit. Il me parait donc nécessaire de réinstaurer des trains sans changement à Juvisy sur la ligne D Corbeil Paris via Ris-Orangis.
Obs 450													X	**M. ANTOINE** : Je voudrais m'inscrire pour l'enquête publique sur le plan de mobilité.
Obs 451												X		**M. COULON de Rueil-Malmaison (78) :** Délibération du conseil municipal en date du 18.12.2024 : Avis favorable
Obs 452				X	X									**M. SEDDIK de Méry-sur-Marne (77) :** *Arrêt de bus 48 - Maintien de l'arrêt provisoire* La commune plaide pour rendre pérenne l'arrêt du 48 au "Pont". En effet, cet arrêt, mis en place à la fermeture du pont de Luzancy, doit être suspendu dès la réouverture. Or, cet arrêt permet d'étoffer une offre de transport (bien faible) vers, et au retour de la gare. Cette prise en charge et cette dépose à l'arrêt "Le pont" évite aux usagers de la gare, adultes mais aussi collégiens et lycéens qui se rendent dans les établissements scolaires desservis par la ligne P de longs trajets à pied. Trajets difficiles et dangereux, au bord de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														routes souvent dépourvues de trottoirs. Ce pourrait être le début d'une grande réflexion sur la mobilité dans la boucle de la Marne afin que vivre à Méry reste un choix et non une sanction.
Obs 453	X			X				X				X		**Un anonyme de Melun (77)** : *Dynamiser la Seine-et-Marne* Voici 3 idées à mettre en place : 1) Mise en place d'une ligne de bus touristique reliant les châteaux emblématiques de Seine-et-Marne (Blandy-les Tours, Vaux-le-Vicomte et Fontainebleau). L'objectif est de renforcer l'attractivité touristique auprès des Franciliens et des visiteurs extérieurs en facilitant l'accès à ces sites patrimoniaux. 2) Création d'autoroutes cyclables pour encourager l'usage des mobilités douces telles que les trottinettes et vélos électriques. Avec leur adoption croissante et leur vitesse améliorée, ces infrastructures dédiées permettraient de sécuriser et fluidifier les trajets entre les grandes villes comme Melun, Évry et Paris. 3) Développement du transport fluvial en optimisant l'usage des cours d'eau pour la mobilité. La mise en place de voies de transport sur l'axe Montereau-Fault-Yonne > Fontainebleau > Melun > Evry, permettrait de diversifier les solutions de déplacement et d'exploiter le potentiel des fleuves et rivières qui est sous exploités, même en matière de transport logistique. 4) Transfert de la compétence des routes à la région, afin d'assurer une meilleure cohérence entre infrastructures routières et politiques de mobilité. Routes et transports étant intrinsèquement liés, cette gestion unifiée permettrait une approche plus efficace et stratégique de la mobilité en Île-de-France
Obs 454	X			X	X	X			X			X		**M. GOMEZ de Saint-Ouen-sur-Seine (93)** : La circulation en Île de France est déjà très compliquée, cette volonté de réduire la place de la voiture alors que le réseau transport un commun a déjà du mal à adsorber les flux de voyageurs, le temps passé en automobile pour un trajet ne font qu augmenter. Les tensions dans la population ne font qu'augmenter que cela soit l'insécurité dans le métro ou dans les bus, où même les chauffeurs se font régulièrement insulter ou cracher

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														dessus. Les droits de retrait sur les lignes sont régulièrement évoqués. Dernièrement un reportage sur l'augmentation des agressions verbales et physique en forte augmentation, les gens n'en peuvent plus de ces situations car c'est au quotidien qu'ils les vivent. Il n'est pas rare d'entendre des habitants de banlieue ou de province dirent JE NE VAIS PLUS A PARIS, vous tenter de limiter la circulation par l'exaspération des gens. Seulement c'est à PARIS et région parisienne qu'il y a les hôpitaux organiser par pôle d'excellence, les malades vont garer leurs autos dans les parkings en périphérique, prendre le métro qui dans la plupart des cas n'a pas d'accès facile. Seulement c'est à PARIS et région parisienne qu'il y a les musés et monument, pour une famille des trois enfants c'est déjà un cout de 25€ pour le métro sans compter les billets d'entrées. Seulement c'est à PARIS et région parisienne, certaines les personnes qui travaillent vont devoir tous les matins garer leurs autos puis prendre les transports en supportant le coût des deux transports ? Vous souhaitez améliorer la qualité de l'air en expliquant aux gens qu'il faut prendre le métro ou on dépasse quotidiennement les valeurs des jours de forte pollution en ile de France.
Obs 455				X										**Mme PERNOIS** : Usagée de la ligne B du nord depuis Aulnay-Sous-Bois jusque les Halles essentiellement, je dois vous dire que tout ne fonctionne pas souvent juste normalement. La fréquentation de cette ligne est toujours plus forte et les problèmes sont récurrents, au moins plusieurs jours par semaine, franchement c'est épuisant : Problèmes électriques, manque de personnel, matériels défectueux rames et réseaux, travaux, retard, malaises, suicides et j'en passe. J'ai remarqué que lors des JO, cela fonctionnait nettement mieux, Donc c'est possible et les usagers quotidiens le méritent !!! Pourquoi cette ligne n'a pas de rames à 2 étages ou si ce n'est pas possible pourquoi ne pas doubler alors la fréquence ? N'est-il pas possible d'avoir une équipe de personnel permanente mobile de remplaçants ? Pourquoi le matériel tombe-t-il en panne ? Quand la ligne ne fonctionne pas, il faut augmenter la fréquence des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														autres systèmes de dessertes, bus tram etc. Les autres lignes, me semble-t-il, sont moins touchées. Pourquoi toujours la ligne B ? Toujours la même banlieue non prioritaire ???
Obs 456				X			X							**Un anonyme de Menucourt (95)** : Habitant dans le Val d'Oise, je me déplace occasionnellement sur Paris. Je souhaiterais que les trains et RER fonctionnent toute la nuit pour pouvoir se rendre à un spectacle et avoir un moyen de transport pour rentrer. Par ailleurs, pour les travailleurs aux horaires décalés, il est nécessaire d'avoir des transports qui fonctionnent la nuit. Des grands parkings gratuits ou très peu chers qui permettent de se garer facilement pour prendre les transports.
Obs 457	X			X										**Un anonyme de Yerres (91)** : Améliorer la fréquence et la régularité du RER D vers le Sud (presque pas de train en soirée en comparaison au RER A, ce qui n'incite pas à le prendre) —> revoir le dossier du doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord qui est techniquement réalisable mais sans cesse repoussé alors qu'il est indispensable si l'objectif est d'inciter les usagers à prendre davantage les transports dans les années à venir. - Accélérer la construction et l'étude d'un réseau de pistes cyclables, notamment en rocade
Obs 458				X										**Un anonyme de Paris (75) :** *Sécurité* Renforcer la sécurité, notamment pour les femmes, en engageant davantage de personnel Réserver le wagon central des Métros et RER pour les femmes. Améliorer l'éclairage des stations, bus, tramways la nuit. Mettre davantage de caméras de surveillance.
Obs 459				X						X				**Mme MAZIN de Rambouillet (78) :** *Des transports plus sûrs et plus nombreux la nuit + recours au rétrofit* L'augmentation des transiliens en fin de soirée et la nuit serait un vrai plus pour réduire l'usage de services de VTC et favoriser la vie culturelle des personnes vivants en dehors de Paris et sa proche couronne. Idéalement, un renforcement de la sécurité au niveau des métros, trains et gares serait bienvenu pour permettre aux femmes de se déplacer plus sereinement dans l'espace

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														public et en transports en commun en soirée et la nuit : lumière, caméras et agents de sécurité, dépose à la demande pour les bus et ce notamment dans les villes de grande couronne. En matière environnementale, encourager le rétrofit plutôt que le changement de véhicules. Bien que cela soit onéreux car il s'agit d'une compétence sous-développée, une telle ambition de la part de la Région Ile-de France enverrait un signal fort aux opérateurs économiques qui pourraient se mettre en ordre de marche. Concernant le confort des usagers, il serait pertinent de : - favoriser la place dans les trains : éviter les trains courts en heure de pointe, programmer plus de TER ou de trains ne s'arrêtant que dans les grandes gares afin de désengorger les TER - dans votre volet adaptation au changement climatique : améliorer le service lors des périodes de canicules, qui aujourd'hui créent de nombreux problèmes et amènent les trains à être à l'arrêt, sans climatisation.
Obs 460	X		X	X	X	X	X					X		**M. DUCHOISELLE de Villiers-Saint-Georges (77) :** Reporter vers les transports en commun et les mobilités douces une partie du trafic voiture implique que l'accès à ces premiers soient accessibles et attractifs. Malheureusement si certaines décisions au cours de ces dernières années ont pu aller dans ce sens comme la tarification unique à 2,5 euros, d'autres ne vont pas du tout dans le bon sens (confort des trains, suppression des tickets carton, fermeture de guichets, manque de présence humaine dans les gares…) et il faudrait rectifier cela. La route même si elle doit être moins utilisée doit toujours être entretenue car elle est un complément indispensable dans les zones rurales. Pour moi habitant de zone rurale les choses qu'il faudrait changer ou améliorer sont : 1) Améliorer la fréquence des trains (et des bus) et surtout des correspondances permettant de pouvoir accéder de manières efficaces à un maximum de points du réseau : Il y a une utilisation non efficace du réseau à cause juste parfois du manque de connexions et de correspondance. Par exemple sur la ligne P (Paris-Provins), il n'y a pas de véritable correspondance avec les TER voisins Grand-Est. Ainsi il n'y a qu'un arrêt par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														jour dans chaque sens à Longueville pour pouvoir correspondre à ce réseau. Il n'y a pas non plus de correspondance avec le RER E alors que les trains empruntent les mêmes voies. Il faudrait avoir un arrêt au niveau de Gretz-Armainvilliers ou à une autre gare en bout de ligne E pour permettre qu'en venant de Provins on puisse avoir accès aux arrêts du RER E sans avoir à transiter par Gare de L'Est. Ainsi une simple réorganisation des lignes permet d'améliorer vraiment les dessertes. 2) Améliorer le confort dans les trains : - L'arrivée du nouveau matériel constitue un retour en arrière terrible. La disparition des toilettes dans les trains alors que des parcours atteignent (hors retards) 1h30 et que les gares sont mal ou pas du tout équipées de toilettes (souvent en pannes même quand elles existent). Voyager avec des jeunes enfants ou des personnes âgées ou même le risque de tomber malade devient une source de stress. Il faut absolument que les gares soient équipées rapidement de toilettes (qui d'ailleurs existaient partout dans le passé) en nombre suffisant pour permettre qu'au moins un reste accessible en cas de dysfonctionnement. Il faut aussi faire en sorte que le matériel roulant sur des parcours de plus d'une heure soit à nouveau équipés de toilettes. La difficulté d'accès à des toilettes publiques en état correct dans une région parmi les plus riches au monde est indigne de notre territoire surtout quand on compare avec la situation à l'étranger. -Le confort des banquettes sur les nouveaux transiliens (qui sont trop dures et feraient regretter celles des petits gris des années 80) et la réduction du nombre de places assises dans le métro sont un mauvais signal envoyé : Il faut rendre les transports en commun désirables. 3) Rétablir une présence humaine dans les transports en commun. - Avoir des guichets avec du personnel en quantité suffisante et avoir toujours quelqu'un dans les gares qui puisse au moins aider les gens en difficulté avec les automates qui sont eux-mêmes parfois en quantité insuffisante. Il n'est pas normal de louper son train ou de devoir monter dedans en situation de fraude car il y a la queue devant le seul automate (situation rencontrée en Gare de Provins). Il faut pouvoir au moins aider les personnes âgées, les usagers occasionnels, les visiteurs étrangers ou simplement peu à l'aise avec des automates qui ne fonctionnent pas toujours très bien ou sont complexes ! - Avoir un contrôleur dans les trains aux parcours les plus longs plutôt que des brigades de contrôle massives en gare

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														qui ne participent pas à la sécurisation du déplacement et à la lutte contre le vandalisme et le harcèlement. 4) Maintenir la vente des tickets carton, les plus pratiques pour les voyageurs occasionnels ou étrangers, l'obtention des supports numériques n'étant pas simple surtout quand il n'y a pas de guichets humains. 5) Ouvrir à nouveau les lignes de train récemment fermées comme Coulommiers-La Ferté-Gaucher fermée en 2003). Il n'est pas normal qu'une telle ville n'ait plus de desserte ferroviaire. De plus sa réouverture permettrait une meilleure mobilité pour tous les villages alentours et soulagerait les parkings de la gare de Coulommiers. 6) Avoir des parkings en nombre suffisant gratuits (ou au moins peu chers à 1 ou 2 euros par jour) à proximité des gares car depuis les villages ruraux avant de prendre un train ou un car il faut prendre sa voiture. 7) Améliorer la qualité des aires de covoiturages (propreté, équipement en sanitaires…) 8) Faire de véritables pistes cyclables en site propres ou en voie verte, avec un revêtement de qualité (pas en gravillon ou en stabilisé) mais en véritable enrobé et surtout bien les entretenir ce qui n'est pas toujours le cas ! 9) Entretenir mieux les chaussées des rues et des routes : les cyclistes sont ceux qui ressentent le plus la dégradation de la voirie, les nids de poule sont pires encore pour les vélos que pour les voitures ! Nos rues et nos routes se sont bien trop dégradées ces dernières années. 10) Que la région reprenne la gestion du réseau routier national non concédé adossé à une écotaxe poids-lourds comme dans le Grand-Est pour le remettre en état car celui-ci est vraiment très dégradé : saleté, dépôts sauvages, tags, signalisation défectueuse, éclairage hors-service, état des chaussées… 11) Mettre fin aux ZFE discriminantes socialement et à l'avantage écologique douteux car les vieilles voitures vont disparaitre progressivement de la circulation, il n'y a besoin de brusquer les choses.
Obs 461				X										**Un anonyme de Gazeran (78)** : Ma fille de 11 ans prend le bus 5230 à Gazeran pour se rendre au collège du Racinay à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Rambouillet. Régulièrement (plusieurs fois par mois) le bus est complet, et des enfants sont laissés à l'arrêt. Il n'est pas autorisé de voyager debout pour des raisons de sécurité, donc le nombre de places est fixe, puisque l'on ne peut pas se 'tasser' dans le couloir. Des enfants de 10 ou 11 ans pour les plus jeunes sont donc laissés à l'arrêt de bus, et si les parents sont obligés de partir plus tôt qu'eux pour se rendre sur leur lieu de travail, ces enfants peuvent se retrouver à rentrer seuls chez eux sur des routes de campagnes non sécurisées. Nous sommes conscients de la contrainte d'affréter un car supplémentaire (il y en a déjà 2 qui se suivent à certains horaires), mais il serait possible de se contenter d'un minibus type TAD, qui ne semble pas nécessiter de permis particulier, et dont la capacité serait suffisante en termes de place sur cette ligne.
Obs 462				**X**										**M. DUFLOT de Montereau-Fault-Yonne (77)** : *Rendre les trains attractifs* Au départ de la gare de Lyon les rames de la ligne R pour Montargis et Montereau ne sont plus équipées de toilette depuis leur remplacement par des rames neuves. Le trajet peut-durer plus d'une heure. Descendre du train pour utiliser les toilettes des gares oblige à prendre le train suivant soit 0h30 à plus d'une heure de perte de temps. A noter que les toilettes des gares, peu nombreuses, aux conditions d'accès "complexes" sont très fréquemment hors service. Je souhaite que les rames actuelles soir modifiées pour être équipées de toilette afin que le train soit accessible à tous : Enfants, personnes âgées, malades, handicapées ...
Obs 463				**X**					**X**					**Un anonyme de Magny-le-Hongre (77)** : J'habite la commune de Magny-Le-Hongre en Seine et Marne, le long d'une rue où circule la ligne 2234 reliant la gare de Chessy- Marne la Vallée à la gare RER Serris Val d'Europe. Je constate comme d'autres riverains que ma maison tremble au passage des doubles bus. Je ne sais pas s'il s'agit de la vitesse inadaptée, du poids du véhicule, de l'état de la voirie ou d'un ensemble de ces 3 facteurs mais la nuisance est non négligeable. Il semblerait que l'utilisation des doubles bus se soit imposée face à la fréquentation importante de la ligne (riverains, lycéens, touristes), malheureusement cela n'est pas adapté rue des Labours. Il serait nécessaire de trouver une solution à ce désordre.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Voici quelques pistes de réflexion : - revoir la longueur de la ligne en créant peut être deux lignes et ainsi répartir les usagers sans avoir à faire usage des doubles bus - revoir le parcours de la ligne en s'assurant que les voies choisies peuvent accueillir les doubles bus sans nuisances pour les riverains - adapter la voirie pour qu'elle puisse accueillir de tels véhicules sans nuisances pour les riverains.
Obs 464	X			X		X								**Mme MUNSCH d'Issy les Moulineaux :** Report modal et tarification. Vous souhaitez encourager le report modal vers les transports collectifs (TC), mais Ile-de-France Mobilités a mis en place, au 1er janvier 2025 pour les usagers occasionnels, une tarification différenciée entre TC prétendument de surface (tram et bus) et réseau ferré prétendument sous-terrain (RER, train, métro). Or, nombre de communes limitrophes de Paris sont desservies par le tram ou le bus, emprunté dans le prolongement du RER, du train ou du métro pour se rendre à Paris. Si on peut ainsi effectuer un trajet Paris-Melun pour 2,00 €, se rendre du Pont de Billancourt à Paris centre revient donc à 2,50 € pour la part du trajet en bus, auxquels s'ajoutent les 2 € du tarif métro, soit un total de 4,50 €. Cette tarification crée ainsi une inégalité d'accès au détriment des communes limitrophes qui ne trouve aucune justification (longueur du trajet). L'adoption d'un tarif unique, quel que soit le mode de TC et autorisant une correspondance intermodale (bus-métro, bus-RER, bus-tram, tram-métro, par exemple) serait moins discriminatoire et donc, plus incitative à l'usage des TC, notamment dans l'hypercentre. Une refonte complète et radicale du financement exercerait un fort levier de report modal vers les TC. Il s'agirait, pour les résidents fiscaux en Ile-de-France, de supprimer la tarification existante et de fiscaliser l'abonnement annuel de droit au Passe Navigo, via une nouvelle taxe régionale recouvrable par l'administration fiscale. Les automobilistes, de droit abonnés, seraient ainsi bien plus fortement incités au report modal. La taxe serait fonction du nombre de personnes composant le foyer fiscal et de son niveau de ressources, ce qui permettrait de ne pas limiter la solidarité aux retraités ou aux chômeurs indemnisés, mais de l'étendre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														aux travailleurs ou aux indépendants pauvres. La contribution employeur resterait inchangée. La fiscalisation du Passe Navigo pour les résidents en Ile-de-France aurait également l'avantage d'élargir l'assiette et par conséquent, de permettre à la fois un accroissement des ressources pour IdF Mobilités et une modération de la taxe annuelle par rapport au prix actuel du Navigo annuel. Plus concrètement, le développement de la continuité des pistes cyclables le long des quais de Seine est à poursuivre. A cet égard, le Bois de Boulogne devrait pouvoir être accessible depuis la Porte de Sèvres par une piste cyclable continue le long de la Seine. Elle est aujourd'hui interrompue au niveau du Parc de Saint-Cloud. Passer le Pont de Saint-Cloud à vélo reste périlleux (échangeur à revoir, comme celui de la Manufacture ?). Un tel trajet permettrait d'éviter la dangereuse traversée du centre de Boulogne-Billancourt. Les quais de Seine sont un axe de circulation naturelle (sans réduction de disponibilité de la voirie pour les voitures) afin de faciliter l'accès des cyclistes au centre de Paris. Une réflexion doit être menée sur les catégories de deux roues autorisés sur les pistes cyclables : il est difficile de maintenir sur ces pistes des vélos électriques roulant à près de 20 ou 25 km/h (à la vitesse d'un ancien Solex) avec des vélos musculaires dont la vitesse peut être moitié moindre. Un vélo électrique dont la vitesse est de 25 km/h a sa place sur la chaussée limitée à 30 km/h, au même titre qu'un deux-roues motorisé. La carte d'exposition au bruit corrélée aux mois perdus de durée de vie en bonne santé révèle essentiellement l'impact particulièrement délétère du transport aérien dans le Val d'Oise, la Seine-Saint-Denis et le Nord Seine-et-Marne, correspondant à la zone de Roissy, et aux alentours d'Orly. S'agissant de la voirie, l'utilisation de revêtements plus silencieux est d'ores et déjà possible. Des revêtements bitumineux perméables à l'eau et de nature à réfracter les infra-rouges pour lutter contre les îlots de chaleur pourraient être recherchés
Obs 465									**X**					**<u>Mme LAROCHE de Villiers sur Orge</u> :** Il faut des toilettes en gare et dans les trains, longue distance. Sur le réseau francilien, l'accès aux toilettes est quasiment devenu impossible depuis qu'ils ont été supprimés des trains. Déjà avant la situation n'était pas reluisante mais c'est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														devenu la catastrophe. Pourtant des trajets peuvent durer plus d'une heure voir une heure et demi (Qui imagine que des avions ou des TGV dont les trajets ne sont parfois pas plus longs n'aient pas de toilettes), et encore sans retard! Même en gares, il n'y a même pas toujours des toilettes présentes et quand il y en a (ce qu'on ne peut pas savoir à l'avance car ils ne sont même pas indiqués sur les plans de ligne), elles sont soit hors-service, d'accès compliqué avec des systèmes de verrouillages complexes qui ne fonctionnent pas bien avec tous les titres de transport ! A Paris elles sont même payantes (1euro) même si au moins elles sont toujours ouvertes... Il faut absolument : -Que toutes les gares soient équipées de toilettes en nombre suffisant pour qu'il en reste au moins un en service en cas de défaillance d'un autre. -Qu'elles soient bien indiquées, et d'accès facile et gratuites (les toilettes sont essentielles, ce n'est pas un luxe ou un confort) -Que le matériel qui assure les dessertes de RER et transilien les plus éloignées soient équipés de toilettes qui seraient plus utiles que les écrans TV publicitaires des trains type franciliens : Pensez un peu aux personnes âgées, avec de jeunes enfants ou même malades avec une cystite ou des problèmes intestinaux. Il n'est pas normal que dans la région capitale de la France nous ayons un accès si difficile aux toilettes. C'est pire que dans certains pays dits sous-développés et surtout lamentable par rapport aux autres pays européens ou non. Prenez exemple par exemple sur le Japon pour voir comment ça se passe dans un pays qui fonctionne et qui respecte ses citoyens!
Obs 466	X													**<u>Anonyme de Souppes sur Loing</u>** : Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours Habitant Souppes-sur-Loing, j'espère depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre, d'où il est ensuite aisé de se rendre à Souppes. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 467	X													**M GRENETIER de Rueil Malmaison :** Mieux exploiter le potentiel de la combinaison transports en commun et vélo. La combinaison des transports en commun et du vélo bien organisée permet de s'affranchir de la voiture, de gagner beaucoup de temps, de faire des économies et de réduire les nuisances engendrées par les véhicules personnels. Les possibilités existent déjà en Ile de France. En particulier la combinaison entre transports en commun et Vélib est très pratique. Mais on sent la volonté de limiter la présence du vélo personnel dans les transports, sans doute pour des raisons de places disponibles pour les passagers. Cela rend l'accès à certains endroits dont les communes rurales difficile voire impossible sans la voiture. - peu ou parfois aucun espace vélo dans les trains, signalisation des espaces vélos disponibles insuffisante : quand on attend le train sur le quai, il faudrait signaler sur le quai l'endroit ou attendre pour accéder à l'espace vélo, sinon on n'a pas le temps d'atteindre le seul espace disponible si le train est long - les espaces vélos avec des crochets pour les suspendre ne sont pas adaptés aux vélos électriques qu'on ne peut pas soulever pour les accrocher

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- pas de possibilité de mettre un vélo dans les trams ou les bus ou les cars alors que cette possibilité est populaire dans certains pays surtout pour les communes rurales - ascenseurs en petit nombre dans les grandes gares et difficiles à trouver ou trop petits pour un vélo chargé (emmener un vélo depuis le RER jusqu'à un TGV Gare de Lyon relève de l'exploit, les ascenseurs du niveau RER ne desservent pas l'étage Grandes Lignes directement) - et certainement plein d'autres idées... On ne pourra pas tout faire tout de suite, mais je suis convaincu que le "ticket" Transports + Vélo a un grand potentiel. Cette enquête publique est un bon point de départ, et pourrait se prolonger pour recueillir les idées, les besoins, les bonnes pratiques (En France et ailleurs), définir un horizon avec des transformations structurelles mais aussi des mesures simples qui pourraient permettre de mieux exploiter ce potentiel.
Obs 468					X				X					**Mairie de Ballainvilliers** : Prise en compte de la délibération de la commune de Ballainvilliers. La commune de Ballainvilliers a délibéré en date du 12 décembre 2024 et souhaite que ses 3 remarques soient prises en compte. La première concerne la prise en compte d'un TCSP sur la RN 20 projet qui devient urgent par rapport à l'urbanisation importante des communes qui se situent sur cet axe. Il serait peut-être nécessaire d'inclure ce projet dans un CPER. Nous demandons également une augmentation des fréquences de la ligne 17, aux heures creuses. Le troisième point concerne le mobilier urbain, notamment les abris bus de la RN20 qui devraient être identiques à ceux qui sont installés dans la commune (cela permettrait un meilleur entretien de ce mobilier).
Obs 469				X					X					**Mme SION SAUNIER de Neauphle-le-Château** : Manque de régularité et suppression Cela fait une dizaine d'années que j'utilise le réseau de transport en commun, et je n'ai cessé de remarquer une dégradation du service proposé. Les horaires de bus sont quasi incompatibles avec une correspondance pour un train. La modification des horaires de la ligne 5327 (anciennement ligne 7) entre Plaisir-Grignon

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et Place Foch entraîne notamment une incompatibilité avec les horaires des trains dans de nombreux cas. L'irrégularité est devenue constante au niveau des bus, notamment la ligne 7818 entre Montigny-le-Bretonneux et Mantes, avec des retards allant de quelques minutes (ce qui reste acceptable au vu des conditions de circulation) à plus de 15 minutes (ce qui, vous le comprendrez, est inacceptable quand il est nécessaire de prendre un train par la suite). Des suppressions de train ou de très forts ralentissements surviennent pour des motifs plus variés les uns que les autres. Le contact avec Île-de-France Mobilités laisse également à désirer, avec des excuses banales, parfois même fausses. Par exemple, un retard expliqué par de forts embouteillages, alors que ledit retard m'a obligée à prendre ma voiture plutôt que les transports en commun. J'ai donc pu constater que ce matin-là, il n'y avait que très peu de monde sur la route. En conclusion, ce service qui laisse plus qu'à désirer, le manque de régularité et le passage peu fréquent des transports en commun engendrent des retards au travail (parfois même en partant plus tôt), ou encore des coûts supplémentaires d'essence et de parking en plus du Pass Navigo, car je suis contrainte de prendre la voiture plutôt que les transports en commun
Obs 470	X				X									**Mme LOUAGE de Paris** : Axe 4 et 6 : plus de vélo c'est plus d'infrastructure pour être en sécurité ! Tout d'abord, merci pour cette enquête publique dont voici ma contribution en tant que cycliste habitant dans le 18ème et faisant un usage quotidien de son vélo. AXE 4 : - Les pistes cyclables parisiennes actuelles sont pour la plupart de taille insuffisante vis-à-vis de leur usage croissant (impossible de se croiser ou de doubler sans risque), - exemple: boulevard magenta, boulevard de Sébastopol). Par ailleurs, le revêtement au sol est en mauvais état avec de nombreux trou et bosses au niveau des alternances trottoir /routes disjointes. - Mm Plus de vélo, c'est aussi plus de parkings à vélo ou points d'accroches sécurisés (idem ceux-ci sont souvent pleins ou inexistants sur certaines portions) - Plus de vélo, c'est plus d'usagers fragiles faisant face à des taxis et des automobilistes : merci de sanctionner les voitures garées sur les pistes cyclables

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et de protéger certaines intersections dangereuses (les alternances route/piste cyclable sur une ligne droite c'est tellement dangereux que je préfère rester sur la route pour être vue en permanence !!) - Encourager l'usage du vélo, c'est aussi diversifier l'offre : exemple : permettre de louer des vélos-cargos lorsqu'on souhaite se rendre dans un magasin de bricolage par exemple ! - Encourager l'usage du vélo, c'est aussi rendre obligatoire le financement par les entreprises du forfait mobilité durable AXE 6 : - Plus de modalité, c'est pouvoir prendre son vélo personnel dans les RER (donc pouvoir passer les bornes, pouvoir le stocker lors du trajet.) Les choses s'améliorent pour les vélos à Paris, merci, continuez ! Mais faites en sorte, qu'il n'y ait plus de mort : un Paul VARRY c'est déjà trop…
Obs 471	X	X		X			X							**Mairie de Mennecy :** avis du Conseil Municipal de MENNECY **EMET UN AVIS FAVORABLE** sur le projet de « Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 » arrêté par délibération du 27 mars 2024 du Conseil Régional d'île-de-France, **SOUS RESERVE DE PRISE EN COMPTE DES ONZE SOUHAITS ET RECOMMANDATIONS SUIVANTS,** classés selon les axes définis dans plan d'action de ce plan : AXE 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs : 1. En lien avec le Schéma directeur du RER D, aboutir à la mise en place de liaisons directes sans rupture de charge sur la branche Malesherbes/Paris afin de rendre plus attractive cette ligne de transport structurante pour le territoire du Val d'Essonne, et accélérer le projet de ligne « S », 2. Favoriser la desserte en Transport en commun de la BA 217 à Brétigny et mettre en place une liaison directe par bus entre Mennecy et ce futur pôle d'activités, 3. Améliorer l'efficacité et la performance des bus de substitution lors de coupures liées aux travaux du tronçon du RER D Malesherbes / Corbeil / Paris, 4. Améliorer la communication et les solutions de remplacement pendant les travaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ou ruptures de service impactant le RER D et les réseaux de bus et développer des équipements liés à l'information voyageurs dynamique en temps réel, AXE 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité : 1. Intégrer la gare de Mennecy du RER D dans le Schéma directeur du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) d'IDFM, AXE 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo : 2. Réduire les discontinuités des pistes cyclables, en intégrant dans le PDMIF les schémas directeurs locaux d'aménagements cyclables, en particulier celui adopté par la CCVE, 3. Accélérer et renforcer la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos, notamment dans les établissements scolaires et les gares, AXE 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules : 4. Engager **à** court terme le renouvellement du parc de véhicules pour obtenir une flotte intégralement propre conformément aux engagements d'IDFM, AXE 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable : 5. Valoriser les sites touristiques par le biais de signalétiques adaptées/personnalisées, en affichant les sites touristiques majeurs sur les plans de transports, AXE 14 : Renforcer le management de la mobilité : 6. Revoir l'accès et l'offre aux transports collectifs des Lycéens, impactés par des contraintes de choix d'établissements liés aux options (hors sectorisation). Absence de certaines liaisons entre le domicile et les lycées plus éloignées qui ne sont pas assurées en transport collectif, Favoriser le développement des Pédibus.
Obs 472	X								X					**M EVEILLARD** : Plan vélo, ligne V4 La passerelle Eole constitue une belle réalisation mais souffre d'une absence de continuité côté Nanterre vers La Défense et Sartrouville, Conflans, Cergy de l'autre côté. Carrières aménage 1.2 km jusqu'à la gare de Houilles mais le parcours vers la gare et au-delà vers

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Houilles n'est ni signalé ni sécurisé Le pont de la 2eme DB entre Sartrouville et Maisons Laffitte est un autre point noir. Pour développer le trafic vélo de banlieue vers La Défense et Paris, l'accélération et l'anticipation des travaux sont indispensables.
Obs 473		X					X				X			**M COSTE de Rambouillet** : recharge électrique. Les bornes de recharge électrique en ville sont un obstacle supplémentaire à l'offre de stationnement qui est déjà soumise à de très nombreuses contraintes : emplacements réservés multiples, livraison, bus, taxi, transport en commun divers, PMR, plus les sorties de garage, parking, commerce, les emplacements deux-roues, la loi LOM qui impose de retirer le stationnement en amont des passages-piétons etc. Bref l'offre de stationnement en ville se réduit sévèrement et continument menant vers la mort des centres villes. Sans voiture individuelle, une grande partie de la population n'a plus accès aux services qu'offre un centre-ville (personnes âgées, familles nombreuses etc.). L'offre de recharge électrique en ville constitue dans les faits une CONFISCATION DE L'ESPACE PUBLIC A DES FINS PRIVÉES qui est anormale. Il faut aussi prendre en compte le problème des branchements sauvages en travers des trottoirs qui sont une atteinte à la sécurité des piétons et à l'accessibilité des PMR.
Obs 474	X		X		X		X	X			X	X		**Conseil départemental de Seine-et-Marne** : Avis du Département de Seine-et-Marne concernant le plan des mobilités en Île-de-France ainsi que ses attentes sur chacun des axes du projet de plan des mobilités et la délibération approuvant l'avis détaillé. Avis favorable sur le projet. Il souhaite toutefois que les observations détaillées ci- après soient prises en compte. le Département de Seine-et-Marne a formulé ses attentes, à savoir : • Eviter que des décisions centrées sur les besoins et pratiques de mobilité de la zone dense de l'agglomération francilienne accentuent la fracture de mobilité des territoires de seconde couronne, moins desservis, • Pour les territoires peu denses, il conviendra de tenir compte d'un usage de la voiture qui reste majoritaire, de développer des alternatives adaptées et de veiller à ne pas imposer de restrictions d'accès aux lieux d'études, de soins, d'emploi, de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														loisirs et de culture de la proche banlieue et de Paris du fait d'un éloignement géographique et temporel, • une gouvernance du plan des mobilités doit être clairement identifiée et active : le partage d'information et la vie de la convention partenariale avec l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités sont des enjeux majeurs pour le Département, • Un accompagnement financier justement dimensionné des mesures proposées : le projet de plan proposé devra prévoir les modalités de financement pour la réalisation des objectifs 2030. De plus, le Département demande : • la suppression de la proposition de limitation des places de stationnement public, la suppression de tout caractère prescriptif des propositions du plan." Ci-après détaille les attentes du Département sur chacun des axes du projet **■AXE 1 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS** **1.1 DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE MASS TRANSIT ET EN CONFORTER LA FIABILITÉ ET LA RÉSILIENCE** - Mesure 1.1.1 : Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement : ■ Le Département rappelle ses priorités en matière de développement et d'amélioration du réseau ferré **(électrification Meaux-La Ferté -Milon,** RER E Est +, schéma directeur des RER, gare de Bry-Villiers- Champigny...). ■ Le Département rappelle l'intérêt d'un suivi croisé des projets de restructurations bus liées à la future mise en service du Grand Paris

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Express, **y compris via des lignes express sur autoroute,** et la mise en service progressive des lignes du Grand Paris Express. **1.3 DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE SURFACE ET EN AMÉLIORER LES PERFORMANCES** - Mesure 1.3.1 : Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre : ■ En Seine-et-Marne, les projets de TCSP identifiés sont : T zen 2, Esbly - Val d'Europe, TSCP Bus Bords de Marne. ■ Il importera également d'identifier les nouveaux besoins de TCSP 2030 dans les zones à enjeux (Roissy, Clos Saint Louis, Melun-Villaroche...) et les principales agglomérations. - Mesure 1.3.2 : Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux / - Mesure 1.3.4 : Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie : ■ Nouveau plan Bus : Le Département propose de renforcer le plan pour une meilleure desserte de la grande couronne, notamment les zones peu denses. **1.4 DÉPLOYER UN NOUVEAU RÉSEAU DE CARS EXPRESS POUR RELIER LES BASSINS DE VIE** - Mesure 1.4.2 : Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant : ■ Le Département soutient la création ou le renforcement des lignes express (label Express). **1.5 RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT À LA DEMANDE DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Mesure 1.5.1 : Poursuivre le déploiement de services de Transport à la Demande (T à D) : ■ Le Département demande la mise en œuvre d'un véritable plan de développement des TAD en zone peu denses. ■ **■AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO** **4.1 DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES** - Mesure 4.1.2 : Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant. Ces itinéraires correspondent « au Maillage cyclable d'échelle départementale » du PlanVélo77 révisé qui inclut les véloroutes européenne et nationales et les Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC) programmés par le CD77 : ■ Le Département prévoit le développement des aménagements cyclables à travers son plan Vélo77. ■ la fiche-action propose de fixer un objectif de réalisation pour les véloroutes ; or, ce réseau est réalisé à près de 75% en Ile-de-France et les 25% restant sont en Seine-et-Marne ; il ne paraît pas opportun de fixer un objectif qui ne concerne que la seule Seine-et-Marne. ■ la mesure précise que le cahier des charges du Réseau Vélo Ile-de- France « peut servir de base pour la réalisation du réseau complémentaire » : il convient de rappeler que certaines prescriptions n'étaient pas adaptées aux territoires peu denses (largeurs prescrites pour l'infrastructure, obligation d'éclairage, obligation de revêtement imperméable garantissant le caractère roulant) ; ces réserves sont toujours d'actualité, et il a été demandé de supprimer la mention de ce cahier des charges qui doit être réservé à la mesure 1 qui concerne le réseau cyclable structurant régional.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														■ Le Département demande la reprise du tracé du PlanVélo77 pour la vélo route nationale V52 - Paris-Strasbourg (itinéraire bis au sud de Meaux, tracé à l'entrée depuis l'Aisne). **■AXE 5 - DEVELOPPER LES USAGES PARTAGES DE LA VOITURE** **5.1 FAIRE DU COVOITURAGE UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE DE MOBILITÉ DURABLE EN ILE-DE-FRANCE** - Mesure 5.1.1 : Créer des infrastructures sur le réseau routier pour rendre attractive la pratique du covoiturage. ■ Le Département, via son schéma départemental rappelle qu'il développe des stations de covoiturage d'intérêt départemental ou de rabattement multimodal en milieu peu dense ou en périphérie d'agglomérations (13 à ce jour) et finance la création de stations locales de proximité afin de Mailer plus finement le territoire (9 à ce jour). **■AXE 6 - RENFORCER L'INTERMODALITE ET LA MULTIMODALITE** **6.1 AMÉNAGER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX, LIEUX POUR UNE INTERMODALITÉ RENFORCÉE** Mesure 6.1.2 : Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité / Mesure 6.1.3 : Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus : ■ Le Département souligne l'importance d'une anticipation des accès tous modes aux futures gares du métro GPE. **■AXE 7 - RENDRE LA ROUTE PLUS MULTIMODALE, SURE ET DURABLE** **7.1 HIÉRARCHISER ET AMÉNAGER LE RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN POUR**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														UNE ROUTE PLUS MULTIMODALE, SÛRE ET DURABLE - Mesure 7.1.1 : La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan ■ *Le Département souhaite clarifier la rédaction pour les territoires ruraux. Il est proposé de compléter la phrase «Le* réseau structurant est le support des déplacements automobiles de moyenne distance, notamment des déplacements intercommunaux et d'échelle départementale. *» par «* ainsi que des déplacements en poids-lourds sur les traversées de départements là où la densité du réseau magistral est la plus faible *».* ■ *Concernant les Routes à Grande Circulation, le Département souhaite apporter les éléments complémentaires suivants «sur ces* voies, la priorité doit être donnée aux conditions de circulation des véhicules motorisés notamment les transports exceptionnels (gabarit,...). *»* - Mesure 7.1.3 : Aménager le réseau structurant hors agglomération pour assurer la sécurité routière et faciliter les liaisons en modes actifs et en transports collectifs ■ Le Département partage cet objectif sous réserve que les aménagements de voiries en faveur de transports collectifs ne se fassent pas au détriment de la circulation automobile. ■ Modalités opérationnelles suite à reprise de compétence sur les RN 4 et RN 36 par le Département. Mesure 7.1.4 : Aménager le réseau local hors agglomération : ■ Le Département demande de ne pas avoir de préconisation quant à l'éclairage, y compris en cas de réalisation de CVCB, et de laisser à l'appréciation du gestionnaire de voirie. **7.5 AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU RÉSEAU ROUTIER (ERC)** Le Département est en cours de révision de son PPBE qui correspond à sa

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														politique en termes de nuisances sonores. Il convient de confirmer que les 100 points prioritaires évoqués correspondent bien aux lieux identifiés dans les différents PPBE infrastructures. En effet, il n'est pas prévu que le Département ait d'autres actions que celles décrites à son PPBE. **■AXE 8 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE** **8.1 DÉFINIR ET METTRE EN ŒUVRE DES PRINCIPES DE PARTAGE DE LA VOIRIE EN MILIEU URBAIN** - Mesure 8.1.1 : Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages : ■ La définition des niveaux du réseau local (réseau local de distribution et réseau de desserte locale) donnée en exemple, mérite d'être clarifiée : quelles seraient les conséquences en termes d'aménagement pour les petites communes rurales, nombreuses en Seine-et-Marne, pour lesquelles il n'y a pas à proprement parlé de quartier par exemple. ■ Par ailleurs, privilégier les déplacements de proximité par rapport au trafic de transit est inaccessible pour ces petites communes caractérisées par une route principale traversante. Mesure 8.1.2 : Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires : ■ Aménagement des voiries en faveur de TC (ex : sites propres, voies réservées telles que **RD 231 ou SME 20).** ■ Remplacer « Réguler voire réduire la place dédiée au stationnement automobile» par «Adapter la place dédiée au stationnement automobile en fonction des besoins ». **8.2 PACIFIER LA VOIRIE ET RÉSORBER LES COUPURES URBAINES (ERC)** - Mesure 8.2.1 : Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														■ Cette mesure n'est pas appropriée dans certains contextes et doit être étudiée au cas par cas en fonction de l'environnement de la voie et des aménagements existants ou à créer (par exemple les traversés de hameaux, zone sans service,...), aussi le Département demande de ne pas généraliser la limitation à 30 km/h. ■ **AXE 10 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE** **10.1 AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ARMATURE LOGISTIQUE** - Mesure 10.1.1 : Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises intrarégionaux : ■ Le Département approuve pleinement cette mesure ; les Départements doivent être associés à l'élaboration de cette armature et pas uniquement consultés et notamment en raison des impacts des flux PL sur routes départementales. **10.2 DÉVELOPPE L'USAGE DES MODES FLUVIAL ET FERROVIAIRE** - Mesure 10.2.3 : Analyser le potentiel de contournement de l'Ile-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit et initier sa mise en œuvre afin de libérer des capacités pour la desserte francilienne : ■ Fret fluvial : Le Département souhaite une accélération de la mise en grand gabarit de la Seine (sud du département). ■ **AXE 11 - ACCELERER LA TRANSITION ENERGETIQUE DES PARCS DE VEHICULES** **11.2. DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'AVITAILLEMENT D'ACCÈS PUBLIC EN BIOGNV À DESTINATION DES POIDS-LOURDS** - Mesure 11.2.4 : Soutenir la filière régionale de production de biogaz : ■ Le Département souhaite souligner et valoriser le dynamisme de la filière méthanisation à l'échelle départementale (rappel : Seine et Marne = 1er département producteur de gaz vert en IDF) et de son soutien à la mobilité décarbonée (stratégie CapBioGNV77 lancée en Fév. 22 => faciliter l'émergence de stations d'avitaillement publiques de BioGNV).

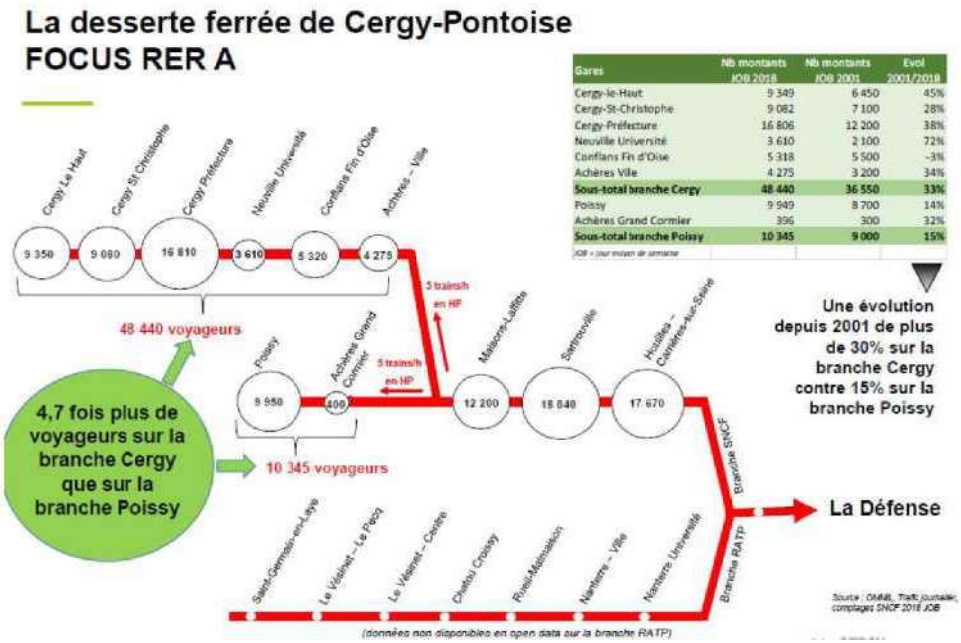
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														■ En 2020: 12 unités de méthanisation. Production de 200 GWh/an (équivalent consommation de 32500 logements ou 760 bus bioGNV). Source seine-et-marne.fr. ■ 2022 : 25 sites de méthanisation. Production de 450 GWh/an couvrant 10 % de la consommation gaz du secteur résidentiel et alimentant 135 communes. Source GRDIF. ■ Horizon 2030 : production de 2,5 TW/an, soit la moitié de l'objectif régional francilien. Alimentation de 290 000 ménages sur les 540 000 que compte le département. Source GRDIF. **11.4.3 ACHEVER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE L'ETAT, DES COLLECTIVITÉS LOCALES ET DE TOUS LEURS ÉTABLISSEMENTS** Au-delà de ces obligations réglementaires, il est souhaitable que les collectivités et entreprises publiques locales atteignent "un *parc de véhicules 100 % à faibles ou très faibles émissions à horizon 2030."* Le verdissement de la flotte du Département à cet horizon n'est pas atteignable pour des raisons techniques et budgétaires. Le Département n'est donc pas favorable à cet objectif. **■AXE 12 - COORDONNER UNE POLITIQUE PUBLIQUE PARTAGEE EN MATIERE DE MMOBILITE SOLIDAIRE** **12.1. RENDRE PLUS INCLUSIFS LES SERVICES DE MOBILITÉ** - Mesure 12.1.3 : Etudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes / Mesure 12.2.3 : Assurer au niveau régional l'animation partenariale des politiques de mobilité solidaire : Des nouvelles pistes pourraient être esquissées telles que : ■ Renforcement de la mobilité solidaire (mise en place de conseillers mobilité, réalisation de balades intermodales...). ■ Le Département apporte des services d'ingénierie via ID77 aux petites communes et EPCI.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														■AXE 14 - RENFORCER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE POUR FAIRE EVOLUER LES COMPORTEMENTS **14.3. ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE DE LEURS EMPLOYÉS** - Mesure 14.3.2 : Encourager les démarches et plans de mobilité interemployeur. - Mesure 14.3.3 : Encourager la mise en place de mesures organisationnelles au sein des entreprises et administrations pour fluidifier les déplacements : Des nouvelles pistes pourraient être esquissées telles que : ■ Mise en place d'un Plan de mobilités des Entreprises (ex de déplacements Inter-Entreprises) et des Collectivités (lissage des heures de pointe, télétravail...).
Obs 475									**X**			**X**		**Mme GASMI de Plaisir** : J'habite rue du Clos à Plaisir, quartier pavillonnaire séparé de la ville par de grands champs. Je travaille à Boulogne Billancourt et mon mari à Massy. Je prends les transports les lundis et vendredi, la voiture le mardi, mercredi et jeudi. Nous n'avons qu'un bus qui passe dans notre quartier et qui nous permette d'aller à la gare de Plaisir Grignon. La ligne 5327 (ex 7) est gérée par TRANSDEV. Le bus est toujours propre et les chauffeurs courtois et bon conducteurs. En revanche, la gestion de la ligne est catastrophique. Il n'y a pas assez de passages même en heure de pointe, pas de communication sur la suppression des bus et notre arrêt ne bénéficie pas d'abri. Donc il y a des matins où l'on peut attendre indéfiniment le bus sous la pluie sans que celui-ci ne passe et aucune information n'est indiquée sur l'application IDF Mobilité ou autre (City Mapper par ex). Nous n'avons pas d'alternative à part la voiture et ceux qui n'en ont pas c'est marche d'au moins 30mn... J'aimerais prendre les transports plus souvent que 2 fois par semaine mais c'est beaucoup trop contraignant et pas fiable surtout lorsqu'on a des enfants à récupérer après le travail. Je pense que ce qui pourrait améliorer la mobilité dans notre quartier : - Plus de passages entre le quartier de la Boissière et la gare de Plaisir GRIGNON (bus 5327 voire un 2ème bus si on ose espérer qui irait aux 2 gares de Plaisir), - L'envoi d'une notification sur l'appli IDF pour tout changement d'horaires ou suppression du bus 5327 : cela permet de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														s'organiser à l'avance pour du covoiturage, - Un abri bus à l'arrêt du CLOS et aux autres qui n'en ont pas, -Indiquer les heures de passage du bus 5327 sur les écrans dans la gare de Plaisir GRIGNON (toujours noté "indisponible"). A la gare de Plaisir Grignon, le train ligne N est assez fréquent en heure de pointe, l'information est fluide et possibilité de faire un abonnement dans le guichet sur place depuis peu. Le train est plutôt agréable et propre. J'ai appris l'existence du bus ligne 5117 (ex 17) qui relie Plaisir Grignon au métro Pont de Sèvres. Je l'ai pris une dizaine de fois vers 17h et je pense que c'est une bonne alternative au train. Malheureusement le matin il n'y a que 2 départs très tôt vers 6h et 6h40. Enfin, je pense que Plaisir est une grande ville qui mériterait une 2ème ligne de train ou RER. Pourquoi ne pas envisager de continuer la ligne U à partir de ST QUENTIN vers Plaisir. Comme pour Montparnasse, nous pourrions avoir un omnibus et un semi direct vers La Défense qui est le plus grand bassin d'emploi avec Paris. J'espère que vous prendrez en compte mon avis dans votre enquête et vous en remercie par avance
Obs 476									X			X		**Anonyme de Cesson** : Rer D axe Cesson Prendre le D Tout les jours un invivable entre les trains supprimer et jamais nettoyer et continuellement en retard on en a vraiment pas pour notre argent les voyageurs de l'axe Cesson par contre l'axe Corbeil eux vous leurs mettez des services de train convenable mais nous axe Cesson, on un service déplorable pourquoi donc ? Merci de faire quelque choses pour améliorer l'axe de Cesson c'est épuisant votre RER et on paie quand même 1000 par ans je pense qu'on mérite une meilleure offre
Obs 477												X		**Mme MOURET de Montreuil** : Bus circulants Bas Montreuil/Vincennes Est-il possible de modifier un peu les trajets des lignes 115, 215, 318. 56 pour eux desservir le quartier Bobillot à Montreuil ? Aucun bus ne passe dans la rue Marceau ou dans la rue Arago pour ce centre de quartier Le bus 56 qui passait rue de Lagny est reporté rue de Paris à Vincennes où il suit le trajet du métro. Quel intérêt ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 478												X		**Mme DUBOIS de Bessancourt** : Fréquence des trains en journée ligne H Persan Beaumont par Valmondois je ne suis certainement pas la seule à vouloir plus de trains sur sa ligne, mais je fais tout de même ma remarque: il serait très profitable aux nombreux usagers qui font des trajets sur l'axe Paris/Persan Beaumont par Valmondois qu'il y ait un train toutes les 15 minutes jusqu'à 10h du matin en semaine. Que ce soit pour le travail, les études ou pour accompagner ses enfants, le passage à un train toutes les 30 minutes arrive trop tôt dans la matinée et oblige malheureusement à faire une partie des trajets en voiture, du fait que les horaires sont trop étalés. J'accompagne ma fille (12 ans, en 6ème) tous les matins de notre domicile (centre de Bessancourt) à Paris où elle suit une scolarité particulière, nous quittons la maison à 7h15 pour qu'elle soit à l'heure pour la classe à 8h30 et je suis de retour au plus tôt à 10h10 parce que j'attends le train de Valmondois pendant 30 minutes... alors qu'en allant en voiture jusqu'à Ermont, je gagne 1 heure sur l'aller-retour. Je suis très engagée sur le plan environnemental mais je me heurte à cette difficulté du manque de trains en matinée alors que je souhaiterais ne circuler qu'en transports en commun. Par ailleurs, je tiens à dire que j'apprécie beaucoup les améliorations constantes au niveau des trains, des gares, de la signalétique, la propreté et la sécurité sur la ligne H et le métro, félicitations aux équipes qui font avancer les choses pour tous
Obs 479				X								X		**Mairie de Ballancourt** : Dans le cadre de l'enquête publique en cours, je vous transmets la délibération n° 25.02.06 du Conseil Municipal de BALLANCOURT SUR ESSONNE en date du 6 mars 2025. Considérant que la commune souhaite insister sur des besoins particuliers à son territoire suite aux enjeux identifiés dans le plan des mobilités ; Considérant que la commune a insisté sur l'axe 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs » en demandant un renforcement de la ligne S du RER D et la poursuite de la ligne de bus 4307 jusqu'à Evry Considérant que la commune souhaite le maintien du tracé prévu pour la rocade nord de Ballancourt ; Considérant que le Conseil Régional d'île de France a bien intégré ce projet dans son

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														plan des mobilités mais que toutefois dans la contribution, le Département de l'Essonne en a demandé le retrait ; le Conseil Municipal demande que le projet dénommé « Barreau de Ballancourt » soit bien maintenu dans le plan des mobilités en Ile-de-France.
Obs 480	X			X	X				X			X		**Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise** : un avis favorable sur le Plan des mobilités d'Ile-de-France 2030, FORMULE des réserves mentionnées en annexe de la présente délibération : La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est en cohérence avec les grandes orientations et objectifs définis dans le Plan des mobilités d'Ile-de-France. Toutefois, la CACP émet des réserves et des demandes quant à ce plan explicité ci-dessous. Action 1.1 – Développer le réseau de mass transit et en confronter la fiabilité et la résilience Un rééquilibrage de l'offre sur la branche Cergy du RER A à l'arrivée d'Eole à Poissy L'enjeu est l'amélioration de la desserte par le RER A, la branche de Cergy offrant un cadencement insuffisant au regard de sa fréquentation. La mauvaise qualité de desserte est un préjudice majeur pour les territoires desservis par cette branche (d'Achères-Villes à Cergy-le-Haut, en passant par Conflans, Neuville, Cergy-Préfecture et Cergy-St-Christophe), qu'il s'agisse de la qualité de vie des habitants concernés ou de l'attractivité économique des territoires. En effet, pour une fréquence similaire de 5 trains aujourd'hui pour chacune des branches, le nombre d'usagers est 4 fois plus important à Cergy qu'à Poissy. Cette amélioration est indispensable pour l'attractivité du territoire de Cergy-Pontoise et pour la qualité de vie de ses habitants amenés à voyager quotidiennement à bord du RER A, dans des conditions inacceptables de saturation des rames à ce jour.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 La CACP demande l'ajout de ce rééquilibrage d'offre sur la branche Cergy du RER A dans son Plan des Mobilités d'Ile-de-France 2030. Maintien du RER C : fréquence et qualité de service Les travaux prévus sur le RER C prévoient un décrochage de la branche N afin de ne plus avoir de trains traversants pour optimiser la qualité de service. Un décrochage à l'arrêt H.Martin avec un aiguillage à ajouter pour augmenter la fréquentation est prévu. La CACP demande le maintien de la fréquence et de la qualité de service du RER C malgré les travaux annoncés. Une sortie nord à la gare de Cergy-Préfecture Ce projet porté par la SNCF s'inscrit dans la continuité de la requalification du pôle-gare

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de Cergy-Préfecture en cours de mise en œuvre. La création de la sortie Nord est indispensable pour désengorger l'unique sortie de la gare qui compte 22 000 voyageurs/jour. Elle permettrait d'améliorer la liaison entre la gare et les sites d'enseignement supérieur CY Université (site des Chênes, site Saint-Martin) à proximité immédiate. La CACP demande l'ajout de ce projet à son plan. Action 1.3 – Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance Mise en œuvre du prolongement du T13 jusqu'à Cergy-Pontoise pour faire correspondre au SDRIF-e. Le projet consiste en le prolongement du T13 d'Achères jusqu'à Cergy-Pontoise, le SDRIF-e fait apparaitre ce prolongement. Les études seront engagées en 2025. La CACP demande l'inscription du T13 dans le Plan des mobilités d'Ile-de-France pour harmoniser l'ensemble de ces documents de planification, la reprise des études correspondantes inscrites au CPER au plus tôt et l'inscription des crédits de travaux au prochain CPER. Création d'un Tzen sur le secteur de l'Hautil L'étude était précédemment inscrite dans le SDRIF de 2013, elle devra être confirmée et mise en œuvre prioritairement sur ces bassins de population où les besoins sont conséquents et l'offre existante sous dimensionnée en rabattement vers les lignes ferrés et les pôles d'emplois adjacents. Cette liaison doit assurer la connexion à deux lieux stratégiques : la gare de Conflans Sainte Honorine et le pôle gare de Cergy-Préfecture. La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France. Création d'un Tzen entre les gares de Cergy-Préfecture (RER A) et Pontoise (RER C) En cohérence avec le projet structurant de rénovation du PEM de Cergy-Préfecture qui s'achèvera en 2025, le renforcement de sa liaison à la gare de Pontoise par la création d'un site propre constitue un enjeu majeur pour le territoire et pour la Région. Il s'agit en effet de constituer un pôle multimodal unique de centralité entre 2 gares structurantes du territoire (augmentation de la vitesse commerciale, visibilité, intermodalité renforcée), facilement connecté avec le cœur de la métropole. Cette liaison renforcera la connexion entre ces pôles d'attractivité, en améliorant la desserte de l'Hôpital NOVO à Pontoise (1er employeur du territoire) tout en passant par les quartiers denses de Pontoise.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France. Création d'un Tzen reliant efficacement les parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône Les parcs d'activités Béthunes, Vert Galant et Epluches) implantés sur la commune de Saint-Ouen l'Aumône à l'est de l'agglomération cergypontaine sont un véritable carrefour économique régional. Ces parcs d'activités représentent près de 600 hectares regroupant environ 12 000 emplois faisant du site un des fleurons de l'économie cergypontaine. Les liaisons actuelles sont réalisées par l'intermédiaire de bus urbains dont le niveau de service s'est dégradé à la rentrée 2024 avec la mise en œuvre de la nouvelle DSP 2; une ligne structurante et performante sur site propre est nécessaire favorisant la liaison avec les lignes ferrées (en particulier RER A, futur T13) et les parcs d'activités La CACP demande l'inscription de cette liaison au Plan des mobilités d'Ile-de-France. Action 1.4 – Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie Mettre en place une liaison directe entre Cergy-Pontoise à Roissy La ligne Express 95-18 relie Cergy-Pontoise à Roissy en 56 min contre 30 à 45 min en voiture; il est nécessaire qu'un transport structurant et performant reliant Cergy-Pontoise à Roissy soit prévu en cohérence avec l'objectif de réduction des déplacements carbonés. Il est de plus nécessaire que les études de faisabilité afférentes soient rapidement engagées. La connexion de Cergy-Pontoise et de l'ensemble du département du Val d'Oise, au réseau structurant du Grand Paris Express, est en effet une condition essentielle d'un développement durable et soutenable de l'Ile-de-France. La CACP demande à inscrire cette liaison à l'étude dans le cadre du Schéma directeur des lignes de cars express en Ile-de-France Action 4.1 – Développer les infrastructures cyclables Dans le cadre de l'achèvement des 11 itinéraires cyclables du réseau VIF du Plan des Mobilités d'Ile-de-France, la CACP rappelle que la réalisation de l'itinéraire au nord de la forêt de Saint-Germain pose plusieurs sujets opérationnels. La CACP alerte sur l'effet de discontinuité pour l'extrémité de la ligne V4 ouest, si la liaison n'est pas assurée sur ce secteur Action 4.2 – Accroitre et sécuriser l'offre de stationnement vélo Le projet de Plan des Mobilités d'Ile-de-France prévoit une nouvelle prescription consistant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														à appliquer un ratio de nombre de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile sur voirie par zone géographique. Il est prévu pour les communes ci-dessous :- Cergy, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône : 1 place vélo pour 2 places voitures sur voirie- Courdimanche, Eragny, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Neuville, Osny, Puiseux-Pontoise, Vauréal : 1 place vélo pour 3 places voiture sur voirie - Menucourt, Boisemont : selon les caractéristiques locales La CACP émet un avis défavorable quant à cette prescription qui ne semble pas cohérente en grande couronne, le stationnement vélo résulte d'un besoin selon les typologies urbaines du territoire plutôt que d'un ratio défini par zones établies en fonction de leur niveau d'accessibilité en transports collectifs. Un tel ratio théorique ne correspond pas à la réalité des usages et besoins. Nous préférons le principe d'un déploiement d'arceaux lorsque cela est identifié comme nécessaire (desserte équipement, commerces…). Des arceaux de vélos inefficaces pourraient encombrer l'espace public au détriment d'autres usages. Action 7.2 - Améliorer la sécurité routière La sécurité routière est un enjeu majeur pour le Plan des mobilités d'Ile-de-France et pour la CACP. L'agglomération est traversée par l'A15 dans des zones urbaines. Ces portions d'autoroutes sont limitées à 90 km/h et 110 km/h. L'accidentologie y est la plus importante sur ces voiries au sein de l'agglomération. Afin de limiter les accidents, la pollution de GES et sonore, la CACP demande à réduire la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur l'intégralité de la traversée de l'A15 à Cergy-Pontoise. Action 8.2 - Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines Le projet du Plan des mobilités d'Ile-de-France liste les coupures majeures identifiées à l'échelle de l'Ile-de-France. Pour le territoire cergypontain, nous recensons une seule coupure dans la liste à savoir la coupure au niveau de la Pont de l'Oise entre la Place du Pont de Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône. Dans notre Plan local des mobilités en cours de révision, d'autres coupures ont été relevés ne dépendant pas uniquement de coupure locale mais bien lié à des franchissements ferrés, d'axes structurants voir magistrales : - Résorber la coupure de la N184 en la transformant en boulevard urbain à Eragny-sur-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Oise - Création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César - Création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités - Création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise - Carrefour de Ham : prévoir une connexion entre le projet VIF et le secteur de l'Hautil - Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards comme par exemple un demi-échangeur entre l'A15, le bd de l'Hautil et le bd de Verdun - Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération La CACP demande l'inscription de ces coupures majeures dans le Plan des mobilités d'Ile-de-France. Action 10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique Dans le projet de Plan des mobilités d'Ile-de-France, il est prévu le maintien des sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification. 4 sites ont été identifiés sur le territoire de Cergy-Pontoise : - Port de Pontoise - Port de Saint-Ouen l'Aumône - Parc d'activités d'Epluches – ex-site MGF - Parc d'activités d'Epluches – site CSS Nous émettons un avis défavorable quant aux deux sites du parc d'activités d'Epluches, en effet, ils relèvent d'un projet urbain sur la commune. La CACP demande à sortir ces sites de la liste. Action 10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire Nous tenons à rappeler l'importance de veiller à garantir une continuité de performance du service voyageur pour les lignes impactées par le développement du fret ferroviaire. Le territoire de Cergy-Pontoise est concerné par le fret de la ligne Serqueux-Gisors en lien avec la ligne Transilien J. La CACP souhaite obtenir des garantis pour limiter les nuisances des cergypontains.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														De plus, le projet MAGEO prévoit l'approfondissement de la rivière de l'Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres actuellement), et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large, 5,25 de hauteur soit l'empilement de deux couches de conteneurs). La navigation des grands convois composés d'un pousseur et de deux barges sera également possible avec pour certaines sections, des passages en alternats. Compte tenu de l'importance de ce projet pour le Val d'Oise, sans renier son intérêt positif sur le plan économique et écologique global par le moindre recours au transport routier, la CACP : • Rappelle les attentes et les exigences du territoire sur la neutralité hydraulique du projet MAGEO; • Rappelle les engagements de VNF sur la compensation de l'érosion accélérée des berges dans le Val d'Oise du fait du futur passage des grands rhénans ; • Demande à être considéré comme des partenaires privilégiés de VNF et à être informés spécifiquement et régulièrement de chaque avancement du projet. ; • Souhaite obtenir de VNF la garantie que le modèle de prévision de crue et son adaptation à l'ouvrage de Verneuil-en-Halatte permettra à minima de neutraliser de façon efficace et pérenne l'effet hydraulique de MAGEO. Action 14.3 Accompagner les entreprises et administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés Dans le cadre de ses plans de mobilité, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise organise chaque année un événement de sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle destiné aux employeurs du territoire : le Challenge Mobilité Cet événement, ludique et pédagogique, permet d'informer et de sensibiliser les salariés

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs. Il se déroule sur les treize communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Depuis 2019, le Challenge propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité. C'est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations. Le jour J, chacun est invité à laisser sa voiture individuelle au garage au profit de la marche, du vélo, des transports en commun, du covoiturage ou télétravail pour effectuer son trajet domicile-travail. La CACP demande à la Région de porter ce challenge à l'échelle régionale pour en faire un évènement majeur en lien avec la sensibilisation des salariés
Obs 481	X			X			X							**Mairie de La Celle Saint Cloud :** A la majorité des membres présents et représentés, par 29 voix pour et 2 abstentions Marie-Pierre DELAIGUE, Olivier BLANCHARD, la Ville de La Celle Saint Cloud émet un avis favorable sur le projet de plan des mobilités en Ile de France, sous réserve de la prise en compte dans le projet des mobilités en Ile-de-France : 1. De l'amélioration des déplacements du quotidien pour les piétons et vélos au sein des forêts, en lien avec l'ONF, notamment pour accéder de manière sécurisée en toutes heures à la gare de La Celle Saint-Cloud, 2. De la création de stationnement vélo de rabattement, non seulement dans les gares ferroviaires, mais également le long des grands axes de bus, notamment avenue Duchesne à La Celle Saint-Cloud 3. De l'accompagnement des collectivités concernées pour le développement de l'axe V9 du réseau VIF, et notamment pour traiter le carrefour des RD 321 et RD 307, 4. Du renforcement de la ligne de Bus 6227 qui connecte les Cellois avec le RER A et le futur prolongement du Tramway T1 à Rueil Malmaison vers la Jonchère/Bougival, 5. D'une desserte Bus améliorée vers les futures gares du GPE, Saint-Cloud pour la ligne 15 et Versailles Chantiers pour la ligne 18, 6. De la poursuite des études du prolongement Nord de la ligne 18 du GPE, entre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Versailles Chantiers et Nanterre, et de sa connexion avec la ligne L, 7. D'un renforcement horaire de la ligne 503 de car express, vers Saint-Quentin en Yvelines et vers Nanterre avec également une connexion avec la gare de Nanterre La Folie (RER E)
Obs 482						**X**			**X**			**X**		**Mme DUFOUR** : voici mon avis sur les transports : - anormal d'avoir aussi peu de ponctualité et aussi peu de trains sur les lignes 7 & 9 notamment avec régulièrement des temps d'attente supérieur à 8 mn (même en période de pointe) et parfois dépassant les 15 mn. - il est urgent de communiquer sur le partage des places, les femmes enceintes et les personnes âgées bien sûr, mais pas seulement. Quand on fait 1m60 et que le métro est bondé il devient difficile de respirer et je m'évanouis tous les 6 mois. À quel moment les hommes d'au moins 1m80 ne peuvent-ils pas laisser leur place à qui leur semble plus faible ? - ce n'est pas normal avec un pass liberté de devoir reprendre un ticket pour prendre le RER. Faites en sorte que ce ticket plus onéreux soit ajouté à la facture tout court
Obs 483	**X**		**X**											**M FAUCHARD de Paris** : pistes cyclables à Paris Plutôt d'accord pour réduire la circulation automobile dans Paris au profit des mobilités douces mais il y a des limites. Les pistes cyclables à contresens de la circulation automobile dans les rues à sens unique sont une aberration. C'est très dangereux pour les cyclistes et très stressant pour les automobilistes.
Obs 484	**X**								**X**					**M LAURENT de Villeneuve-d'Ascq** : Véloroute La Région se fixe comme objectif de finaliser les véloroutes certes, mais sans action concrète ! Il est nécessaire de préciser ces actions, comme par exemple un balisage directionnel sérieux, la continuité cyclable des itinéraires, et bien sûr un revêtement de qualité (enrobé- les revêtements en stabilisé ou plus ou moins pierreux sont à proscrire) . Il y a encore du chemin à faire si on veut que l'Île de France soit au top des destinataires du tourisme à vélo !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 485								X				X		**Mme TOUSTAIN de La Ferté-Gaucher** : réouverture du tronçon Coulommiers- La Ferté Gaucher ligne P Afin de lutter contre la paupérisation du territoire de la Ferté si on compare avec d'autres tronçons dont la réouverture est votée, et limiter le trafic routier polluant, il serait vraiment temps de ré ouvrir la ligne Coulommiers _ La Ferté-Gaucher: l'étude Infratek a rendu ses conclusions plus que concluantes ! Merci de valider ce projet afin d'éviter la dégradation de ce territoire qui se meurt ...
Obs 486												X		**M POLLET de Versailles : Conseil de quartier de Versailles – Montreuil** ; Ligne 18 : oui au tronçon Orly - Versailles mais des doutes sur le tronçon Versailles la Défense acceptation de la ligne 18 Orly –Versailles et sur mes des doutes concernant le prolongement de la ligne 18 Versailles – Nanterre. Le tracé Orly – Versailles : une bonne idée Le nouveau système de transport en commun lancé par le président Sarkozy en 2008 permettra : - de relier la Seine saint Denis aux autres départements de l'Ile de France pour faciliter l'accès à l'emploi et lutter contre les problèmes sociaux de ce département ; - de créer à Saclay une Université de taille mondiale facilement accessible par les transports en commun ; - et d'offrir aux habitants d'Ile de France une alternative à l'utilisation de l'automobile pour les trajets domicile – travail. Les constructeurs automobiles ont bénéficié d'effets d'aubaine avec les aides publiques, comme le CICE ou les aides Covid. Ils se sont mis à produire des véhicules lourds, volumineux et trop chers pour une partie importante de la population. Sur Versailles un nombre non négligeable de mes concitoyens se détournent partiellement de l'automobile et commencent à utiliser des modes de transport alternatifs comme le vélo le train et le bus. A ce titre le redéploiement du réseau de bus conçu par Ile-de-France Mobilité il y a une dizaine d'années, qui prévoyait un Maillage fin de bus entre les principaux centres de service (école, hôpital, commerce, gare…) et les lieux d'habitation est parfaitement adapté à cette évolution des modes de transport dans ma ville. De la même manière l'arrivée de la ligne 18 sur Versailles va aussi contribuer à l'évolution de l'utilisation des modes de transport de mes concitoyens. Le tracé Versailles – Nanterre : des doutes sur son utilité La Législation « tunnel du Mont Blanc » exige une aération tous les 800 mètres soit par la construction d'un puits d'aération

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(cheminée de faible diamètre) ou d'un puits de secours (diamètre important avec des ascenseurs, des infirmeries). Plus spécifiquement pour notre ville les trois principaux impacts de la construction du tronçon Orly – Versailles sont : - la neutralisation d'une partie de la clairière du bois saint Martin ; - le grignotage du stade des Chantiers ; - et l'installation d'un puits de secours à côté d'un Ehpad. Il y a eu de nombreuses concertations qui ont abouti à une réduction des impacts négatifs pour les habitants. L'exemple le plus probant porte sur la restructuration du stade des Chantiers et de ses abords. Si la ligne 18 est prolongée de Versailles à la Défense, il faudra créer dans le quartier Montreuil (17000 habitants sur 2 km2) un puits d'aération ou de secours tous les 800 mètres. En traçant un cercle d'un rayon de 800 m avec comme centre la gare des Chantiers, les travaux vont impacter lourdement les quelques espaces verts qui subsistent dans un quartier densément peuplé. De plus nous disposons déjà d'une liaison Versailles – la Défense ancienne et donc sujette à des pannes. L'argent économisé par la non-construction de ce prolongement de la ligne 18 pourrait être utilement utilisé pour le rénover ce tronçon ferroviaire vieillissant.
Obs 487				**X**								**X**		**M DUFULIER de Fosses** : Points de principes : Ce ne sont pas les projets d'urbanisme qui doivent s'adapter aux infrastructures de transport mais les projets d'infrastructures de transport qui doivent s'adapter aux besoins de la population. Cette inversion illustre les problèmes rencontrés sur les lignes 17 et 18 qui ne répondent pas ou très peu aux besoins de la population car les besoins des habitants de la périphérie de l'île de France n'ont rien à voir avec les flux de transport de l'hyper centre. En matière de suivi des opérateurs de transport : On parle de suivre les services rendus par les opérateurs et non pas de suivre le service public, ce qui est significativement différent. Pour la qualité des services en gares, on évalue la disponibilité des agents et des automates mais pas l'amplitude de l'ouverture des guichets ni même de la gare elle-même. Or, sur la gare de Survilliers-Fosses cette amplitude décline de manière considérable et l'appui aux personnes à mobilité réduites, ainsi qu'aux personnes seules avec des enfants en poussettes n'est plus assuré quand la gare est fermée. Celles-ci sont dans l'impossibilité de franchir les portillons automatiques avec leur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														équipement durant ces périodes de fermetures de la gare, alors que la gare est censée être équipée d'ascenseurs pour permettre l'accessibilité aux PMR ! En matière d'infrastructures, la gare LGV ROISSY Picardie en cours de construction mais aussi le pôle multimodal et les lignes de rabattement que la Région devrait lui faire correspondre sont complètement ignorés !!! Le pont de la RD 922 franchissant la voie ferrée constitue une coupure urbaine significativement importante qu'il faudra résorber lors du projet d'aménagement autour de la gare Roissy-Picardie. Or ce point noir n'est pas identifié comme une coupure majeure Alors que la ligne RER D Nord est la pire des lignes de RER de toute l'île de France, particulièrement pour les stations qui sont en bout de ligne qui connaissent des suppressions de rames à répétition, les pistes d'amélioration prévues dans les réunions de revoyure ne sont toujours pas actées. Sur les gares du Nord de la ligne D, pratiquement aucune gare n'a été équipée de stationnements vélos sécurisés. Le projet de prolongation du tram-train T11 à l'ouest vers Argenteuil et Sartrouville et à l'est vers Bobigny et Noisy-le-Sec ne figure pas dans le plan mobilités? De même il est nécessaire de prolonger le T5 pour permettre aux habitants de Villiers-le bel qui habitent à deux kilomètre de la gare de rejoindre la gare de Villers-le bel/Gonesse/ Arnouville. Concernant les activités logistiques, l'ancienne voie ferrée de la zone logistique de Marly la ville n'est plus utilisée depuis belle lurette et le réseau ferré voyageur existant, déjà saturé ne paraît plus pouvoir laisser beaucoup de place au fret.
Obs 488														**Un Anonyme de Vincennes** Prolongement de la ligne 1 Assurer l'interconnexion entre le métro parisien et le RER à Val-de Fontenay aurait, sur le papier, l'avantage de fluidifier le trafic dans l'ensemble de la l'Île de France. Mais pourquoi choisir la ligne 1, au prix d'un désastre écologique dans le bois de Vincennes ? Ne serait-il pas plus opportun de prolonger la ligne 9, au-delà de son terminus actuel, Mairie de Montreuil ? Ce prolongement est réclamé depuis des décennies par les habitants de Montreuil : ne serait-il pas plus opportun qu'un détour de 5,2 kilomètres passant par le bois de Vincennes ? Surtout pour alourdir encore une ligne 1 déjà saturée aux heures de pointe

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 489	X													**Une anonyme de PARIS** En tant que cycliste je souhaiterais que les espaces cyclistes soient mieux reliés entre eux car certaines zones sont encore dangereuses malgré le développement important d'espaces dédiés au vélo. Des parkings à vélo sécurisés. La taxation des voitures dans Paris pour les utilisateurs non professionnels.
Obs 490	X			X										**M. BOURGEAOIS de CERNAY LA VILLE** Transport en commun (RER B) trop souvent en retard, matériel d'un autre temps, temps de voyage trop long depuis/vers Saint Rémy les Chevreuse - Paris, temps de parcours qui n'évolue pas depuis trente ans. Trop d'investissements pour les transports en commun qui ne correspondent pas aux besoins des franciliens en périphérie de la région. Le réseau routier (sud Yvelines) est dans un état catastrophique. Aucun investissement digne de ce nom (a part le Ring des Ulis) pour essayer de fluidifier la circulation en IDF. Piste cyclables interrompues, complexes et toujours conçues en opposition à la voiture et non pas pensées en complément. Conclusion : Investissements sur la mobilité toujours réalisés en opposition des différents modes de transports (vélo, voiture, train/bus) et jamais en complémentarité (très peu de parking relais par exemple pour garer sa voiture auprès des gares et prendre les transports en commun). Idéologie de certaines municipalités
Obs 491				X								X		**M. EVESQUE d' IVRY SUR SEINE** Avec l'arrivée de la ligne 15 et bientôt des lignes 16 et 15est, les stations existantes du réseau devraient être pourvues d'escaliers mécaniques directs vers la sortie sur tous les quais en direction de Paris. Actuellement, il n'y en a que dans les directions banlieues, ce qui est suffisant mais à partir de 2026, il va en manquer. Un exemple, ligne 7 à Villejuif, pour les voyageurs arrivant grâce à la future ligne 15, les accès aux sorties aux 2 stations de Villejuif et à la station du Kremlin-Bicêtre sont dépourvus d'escaliers mécaniques et les escaliers sont étroits. Les flux entrants / sortants vont être compliqués. Ce sont des travaux à réaliser en priorité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 492				X										**M.EVESQUE d'IVRY SUR SEINE** Prolongement ligne 5 Une ligne de métro avec un terminus en plein Paris, une aberration. Le prolongement de la ligne 5 vers le sud a été maintes fois évoqué. Il faut maintenant passer aux actes. Faire en sorte que la ligne 5 aille vers le quartier de la place de Rungis puis prenne le tracé d'une des branches de la ligne 7 au sud de Paris. Ce débranchement avait été promis avec la ligne 14 puis abandonné. Avoir des lignes de métro avec des branches distinctes donne une offre de service moindre aux habitants des quartiers concernés. Il faut que cela cesse. La qualité de l'offre s'en trouvera améliorée
Obs 493													X	SPAM
Obs 494				X										**Mme TEIL de BOULOGNE-BILLANCOURT :** Liaison Boulogne Billancourt Université Paris Saclay Les liaisons entre la partie ouest de Paris et la proche banlieue avec le plateau de Saclay sont totalement insuffisantes et génèrent des durées de transport tout à fait excessives pour les personnels très nombreux qui ont vu leur lieu de travail déménager sur le plateau de Saclay. Même avec le paris grand express et la ligne 18 les liaisons resteront tout à fait insuffisantes avec des temps de transport journaliers au mieux de 3H00 quand on travaille en horaires décalés et beaucoup plus si on garde les horaires communs de travail. la taille de l'université Paris Saclay nécessite le déploiement de transports en commun bien plus efficaces pour éviter d'engorger tous les matins et soir la N118. Je n'ai pas l'impression que quoi que ce soit soit prévu à cet effet.
Obs 495				X										**M. De DINECHIN de PARIS :** Lignes de car le week-end Il faudrait qu'il y ait davantage de lignes de car qui circulent les, samedi dimanche comme dans la Seine et Marne. Je félicite et remercie les exploitants des lignes Seine et Marne express qui circulent tous les jours même si c'est à une fréquence de 1 par heure. Il y a un car qui fait Bonnières/Seine la Roche-Guyon qui ne prend des voyageurs que dans 1 seul sens; la R-G Bonnieres le matin et il repart a vide, pareil le soir dans l'autre sens. C'est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														stupide. Il faut davantage de car pour randonner dans le Vexin et visiter les châteaux, et notamment la ligne 95_04 pour Magny en Vexin le dimanche. Je suis un randonneur parisien non motorisé.
Obs 496		X		X										**M.GEDIN de MELUN :** Accessibilité de la Gare RER de MELUN L'accessibilité PMR de la Gare RER de Melun Préfecture de la Seine&Marne doit être une priorité. On ne doit pas attendre le réaménagement de tout ce centre Pole Gare RER et Gare Routière et immeubles d'affaires etc pour mettre en oeuvre l'accessibilité de cette gare. Des solutions existent qui pourront s'intégrer dans l'ensemble mais il y a manifestement une mauvaise volonté de commencer par l'accessibilité PMR.
Obs 497	X						X		X					**Mme BONTE de PARIS** Qualité de l'air Toujours pas d'action concrètes en petite couronne pour lutter contre la pollution des véhicules et nuisances sonores des mobylettes ! Pourquoi à Boulogne-Billancourt nous n'avons pas de pistes cyclables pour les vélos notamment l'Avenue étroite Jean-Jaurés qui est encombrée du stationnement des deux côtés de l'avenue ? Pas de couloir de bus non plus ! Pourquoi cette avenue n'est pas piétonne le week-end ? Que nos élus locaux et régionaux aillent dans les villes d'Espagne prendre des leçons d'aménagement des centres-villes. Merci d'œuvrer pour notre santé et du droit à respirer un air sain !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 498														**M. BENOUDIZ d'AIGREMENT** Avis défavorable de la commune d'AIGREMONT La pièce jointe est une délib qui reprend la description du PMIDF. Elle émet un avis défavorable « *ne prend pas suffisamment en compte les difficultés quotidiennes des déplacements de populations dans notre bassin de vie …»*

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.2122-18, L.2122-20, L.2122-22 alinéa 7 et L.2122-23 ;

Vu le Code des Transports et notamment l'article L.1214-25 ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Ile de France Mobilités, en date du 25 mai 2022, portant sur l'évaluation du Plan de déplacement urbains d'Ile de France (PDUIF) et la mise en révision en vue de l'élaboration du Plan des Mobilités en Ile de France ;

Vu la délibération du conseil d'administration d'Ile de France Mobilités, en date du 6 février 2024, portant sur le plan des mobilités en Ile de France 2030 ;

Vu la délibération du Conseil régional d'Ile de France, en date du 27 mars 2024, portant sur l'arrêt du projet de plan des mobilités en Ile de France 2030 ;

Vu l'avis de la commission communale de transports, qui s'est réunie le 21 novembre 2024 ;

Considérant que le projet de plan des mobilités en Ile de France 2030, ne prend pas suffisant en compte les difficultés quotidiennes des déplacements de populations dans notre bassin de vie et en particulier celles des Aigremontoises et Aigremontois de tous âges,

Après en avoir délibéré à l'unanimité,

DÉCIDE d'émettre un AVIS DÉFAVORABLE sur le projet de plan des mobilités en Ile de France 2030, arrêté par le Conseil Régional d'Ile de France, en séance du 27 mars 2024.

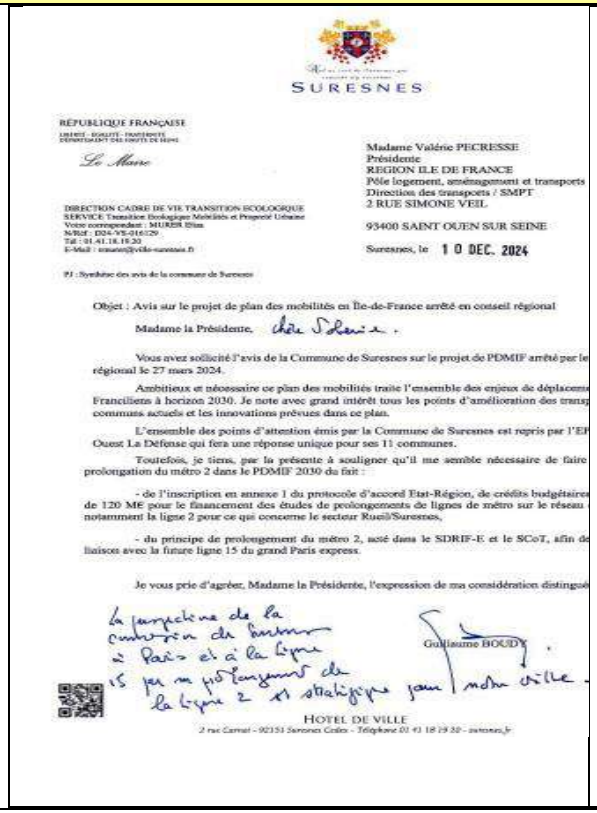
COMMUNE D'AIGREMONT (Yvelines)

Pour extrait conforme,
Le Maire,

Samuel BENOUDIZ

Accusé de réception en préfecture
078-217800077-20241211-DELIB20024_28-DE
Date de télétransmission : 13/12/2024
Date de réception préfecture : 13/12/2024

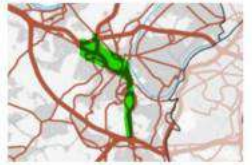
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 499	X													**M.FERREOL de PARIS :** Il faut améliorer la traversée cyclable de la porte de la Villette dans les deux sens entre Aubervilliers et Paris..
Obs 500	X													**M. FERREOL de PARIS :** Pont d'Anières en vélo Rejoindre le centre de Paris depuis Colombes est bien aménagé sauf un très grave point noir : l'entrée, la traversée, et la sortie du Pont d'Asnières. Le pire c'est que l'accès depuis Levallois-Perret a été refait récemment et est toujours aussi dangereux pour les vélos
Obs 501	X	X	X	X		X	X		X	X		X		**Mme MURER de SURESNE** Contribution de la ville de Suresnes Demande prolongation de la ligne 2 du métro Et tableau reprenant les actions du PMIDF et proposant des améliorations dans presque tous les thèmes

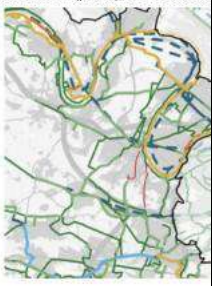
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 
Obs 502				X										**M.PUCHE de BOULOGNE-BILLANCOURT :** Bouclage du tramway T3 1) Boucler la boucle du tramway T3 en reliant la Porte Dauphine au Pont du Garigliano et ainsi desservir la porte d'Auteuil (Stade Roland Garos, 2) StadeJean Bouin, Ligne 10) et la porte de Saint Cloud (Parc des Princes, Stade George

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Carpentier, ligne 9 et la seine musicale, ligne 15). 2) Embellir les stations Jean Jaurès (à ne pas confondre avec Jaurès) et pont de Saint-Cloud. En particulier améliorer les accès à la station Jean Jaurès, bouchon aux heures de pointes.
Obs 503				**X**										**M.GEMINEL** Avis de La Grande 10 association pour le prolongement de la ligne 10

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 Le prolongement de la ligne 10 du métro est indispens… Le prolongement de la ligne 10 du métro est indispensable pour répondre aux développement engagés du 13ème arrondissement jusqu'à Vitry sur Seine !¶ C'est avec l'objectif d'obtenir au plus tôt la réalisation de ce projet que l'ass… Grande 10 a été créée en 2016 à l'initiative des villes d'Ivry-sur-Seine et de Paris, … du CD du Val-de-Marne, puis rejointe en 2017 par Vitry-sur-Seine, Charenton et… soutien des acteurs économiques majeurs de nos territoires :…¶ 9000 citoyens accompagnent La Grande 10, relancée fin 2021 après le Covid. No… donc de grandes forces et unanimement tous les élus locaux. Notre travail collec… vigilance des collectivités locales et des aménageurs en prévoyant les réservatio… nécessaires afin de ne pas obérer le passage et l'arrivé du métro.¶ un projet envisagé en deux phases : dans un premier temps, depuis son terminus … gare d'Austerlitz jusqu'à Ivry-sur-Seine / place Gambetta, puis jusqu'aux Ardoine… Seine, en correspondance avec la ligne 15 du Grand Paris Express. Il … interconnexions fortes avec les lignes de métro n°5, n°6 ; n°14 et la ligne de tram … La ligne 10 prolongée traversera l'un des plus grands secteurs d'aménageme… France et du pays post JO : les ZAC Paris-Rive-Gauche, Ivry-Confluences puis les… Gare et les Ardoines à Vitry-sur-Seine qui sont inscrites en opération d'intérêt … terme,(plus de 30 000 étudiants, 60000 habitants et 102 000 emplois). Nos territoire… 370 000 habitants aujourd'hui et 450 000 habitants demain seraient concernés … prenant en compte des stations proches des ponts le long de la Seine allant vers … le-pont et Alfortville. Le RERC et le Tzen5 ne répondront pas à la totalité des besoins… de la population et à la prospérité économique au Sud de Paris demain.¶ Le prolongement La ligne 10 permettra de révolutionner et d'apaiser les déplace… ces territoires en pleine mutation, hier encore des terres industrielles abandonnées… de relier le cœur de Paris et sa banlieue au Grand-Paris Express (ligne 15) par u… radiale et soulagera les infrastructures existantes telles que le RERC, le RERD, le pé… La réussite de la densification urbaine en cours est conditionnée par la mise en … desserte efficace, par des transports en commun structurants. L'expérience et la … du GPE qui arrive est le fruit de décisions prises, il y plus de 10 ans. Sa phase 2, … décider et se préparer maintenant.¶ Notre projet a enfin été réinscrit au nouveau CPER et au Sdrife, en septembre 20… fruit de notre travail de promotion et de la volonté des élus locaux. ¶ Nous sommes à l'évidence en 2025 dans un moment crucial pour tous, il faut sortir… C'est aujourd'hui que se joue de plus le travail futur des ingénieurs et des compagn… départ de la relance des études, appartient à l'Etat, la Région au sein d'IDFmobili… En 2025, on ne peut plus débattre Mobilités sans saisir le sens aigüe des citoye… urgences : la pollution de l'air provoque chaque année 40 000 décès, et coû… Milliards € à notre pays ; La perception de la qualité des Transports en commun … plus on s'éloigne du cœur de Paris et elle se base sur du concret. ¶ C'est encore la petite couronne et la grande couronne qui vont pousser la démogr… notre région d'ici 2040. L'amélioration des mobilités au quotidien doit se nour… développement des transports en commun. Le prolongement de la ligne … représenter par an une diminution des émissions de gaz à effet de serre égale au … tour Eiffel. ¶ Le prolongement de la ligne 10 du métro au cœur du grand Paris est d'intérêt … stratégique, afin de favoriser la baisse des déplacements en voiture et en 2 roues … l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs dans l'est et le Sud-est … La … le 12… https://las… LA GRANDE 10 … LA GRANDE 10 - Association pour promouvoir le prolongement de la ligne n°10 du métro Association loi 1901 – contact@lagra… Directeur: Grégory Géminel 07.64.63.77.94/06.08.82.06.33 CONTACT PRESSE Hôtel de ville Esplanade G Marrane 94205 cedex Iv…
Obs 504				X										**M.OUADI** Il faut impérativement reprendre les études et lancer au plus vite le prolongement de la ligne 10 au sud à Ivry Gambetta Comment peut-on développer un quartier en pleine

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														mutation à seulement 1,5km de Paris 13 sans métro ?? Stop les lignes 16,17,18, il faut d'abord améliorer la petite couronne et prolonger le métro historique avant de se lancer dans des lignes farfelues… Le Tzen est retardé et coûteux par ses déboires et n'offre pas une solution pérenne et durable mais seulement un cache misère sommes nous des habitants de seconde zone???? Seul le métro doit être mis en place pour valoriser le sud est de Paris. Merci au politique d'accéder aux demandes des locaux. Le tracé est fait, les emplacements des stations aussi même certains coffrages, il faut y aller IDFM !!!
Obs 505				X										**M.BOUR** Bonjour, Je viens de lire 2016-2025 La Révolution des Transports édition 2025. Étant parisien et utilisant régulièrement les transports en commun, je tiens à vous signaler que tout n'est pas aussi rose que vous voulez bien le dire.Par exemple les bus qui s'arrêtent en cours de route malgré que le terminus normal soit affiché et cela assez souvent. Les conducteurs nous disent que c'est suite à un manque de personnel. Concernant le métro, il y a maintenant beaucoup d'incidents.J'espère que ces remarques seront prises en compte pour améliorer le service que vous devez aux usagers.
Obs 506	X			X	X							X	X	**Mme HELLOT de L'ETANG LA VILLE :** Contribution fournie en P.J Sur la méthodologie : les dates qui l'encadrent, absence d'évaluation du PDUIDF, trop peu de prescriptions. Sur le fond : Refus d'augmentation du réseau routier Retrait de certains axes structurants Nord-Sud reliant la Francilienne à l'A12 et l'A13 Plafonnement des rotations aériennes Ajout de réseau structurant vélo (D7, N186…) Extension du T1 ET T11ajout pôle échange routier Montesson/carrières Réaménagement de la voirie…

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Plan des mobilités en Île-de-France : avis défavorable J'habite les Yvelines, dans la CA St Germain-Boucles de Seine et j'émets un avis défavora pour les raisons qui suivent. : Ce plan comporte **quatre limites méthodologiques importantes :** • Du fait du retard dans son adoption, ce plan ne va durer que **5 ans**, or les objectif mesures sont quantifiés sur 10 ans … • Il succède au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020, très loin d'avoir atteint ses objectifs de réduction des GES émis par le trafic routie atteints seulement à environ 65 %. Or, il n'y a aucune analyse des raisons de cet et des moyens d'améliorer le plan suivant, aucune **évaluation** du plan précédent • Sur les 170 mesures, seules 5 sont prescriptives, dont 4 reconduites du plan préc Et encore n'ont-elles aucune date de mise en conformité… Les autres sont des recommandations voir même de simples suggestions. L'efficacité du plan risque d'être très faible … • Les déplacements sont en général appréhendés en **part modale et non en km parcourus**, alors que les grands déplacements du quotidien et pour les vacances impact disproportionné par rapport à leur part modale. **Sur le fond, je suis défavorable aux éléments qui suivent :** • L'**hypothèse de croissance démographique** n'est pas réaliste, elle est bien trop ce qui majore le besoin en déplacement (cf avis de la MRAe). • L'objectif de croissance de 15 % des **transports en commun** est peu ambitieux c tenu de l'augmentation considérable de l'offre résultant de la mise en service du Paris Express. • Les **territoires démunis** de transport en commun ne sont pas listés et rien n'est pour y offrir des alternatives au déplacement en voiture, sauf à gagner … en voitu quelques lignes de cars express prévues. • Il n'y a pas de remise en cause réelle du « **tout voiture** » et de la dépendance de territoires et habitants au déplacement routier, aucune remise en cause du routier francilien au contraire, il est affirmé que le réseau routier « *n'a plus vocat développer massivement* », donc sous-entendu qu'il va poursuivre sa croissan plusieurs reprises que le réseau magistral doit conserver ses « *fonctions d'écoule trafic* » avec une vision statique de celui-ci, contraire à l'objectif affirmé de baisse routier. La région liste pas moins de 52 nouveaux projets routiers franciliens, don les Yvelines dont le projet du pont d'Achères (p.265) … Il est absolument inaccepta ces projets, dont beaucoup sont très anciens et ne se justifient plus, soient ma sans réexamen au prisme de la transition écologique. L'affirmation éculée congestions sont solutionnées par l'extension du réseau est pourtant contredite études démontrant que cela ne fait que créer du trafic supplémentaire : le traf rapport environnemental p.230). L'allocation prioritaire des moyens aux autres déplacements ne semble qu'une affirmation théorique. L'augmentation prog réseau routier est d'évidence un obstacle majeur à l'atteinte des objectifs d trafic routier. Je demande : - un moratoire sur les 52 projets routiers, avec réexamen de leur utilité au pris transition écologique, dont l'abandon du projet pont d'Achères - l'adoption d'un principe de non-accroissement du réseau routier francilien • Cette perpétuation du système du tout voiture se traduit dans notre agglom l'extension du **réseau magistral**, qui prévoit contrairement au schéma direct de traverser les villes de St Germain, Le Pecq, Port-Marly et Marly-le-Roi, y co des zones d'habitation dense au droit de lieux accueillant du public (établ scolaires, de culte …). Ces voies ne sont pas adaptées à un trafic de transit ma sont pourvues de nombreux passages piétons, rendus dangereux par ce trafic montre malheureusement le décès il y a quelques jours d'une jeune piéton passage piéton de la N13 par un automobiliste qui a grillé le feu et les accidents sur la N186 et la N13 dans notre agglomération, avec plusieurs morts par an, à Port-Marly et Louveciennes. Je demande : - le retrait des axes structurants de l'axe Nord-sud reliant la francilienne à l'A13 entre Conflans et Port-Marly et Louveciennes (p.389) : ○ D190 dans la traversée de la forêt de St Germain et de cette ville, ○ N13 entre Chambourcy et Port-Marly via St Germain, ○ N186 entre Port-Marly et Rocquencourt-Le Chesnay via Marly-le-Roi et Louveciennes.  Routes à retirer du réseau structurant :  

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• La décarbonation du **tourisme** n'est pensée qu'à l'échelon local sans aucune remi cause de l'accès par **avion**, alors qu'elle représente plus de 40 % des émissions dc générés par le tourisme. Pire, l'amélioration des accès aux aéroports est longueme détaillée. Le plafonnement des rotations aériennes sur l'ensemble des aéroports e aérodromes franciliens n'est pas abordée. Je demande : - le plafonnement des rotations aériennes sur l'ensemble des aéroports et aérodro franciliens. - un plan de développement des accès bas-carbone des touristes entrants et franc • La lutte contre le bruit est limitée au bruit routier et ferroviaire, la part des **bruits aé** n'est pas abordée alors qu'elle constitue une nuisance majeure. Je demande : - le plafonnement des rotations aériennes sur l'ensemble des aéroports et aérodor franciliens. - l'interdiction élargie du trafic nocturne et des plans de vols à basse altitude. • La **marche** n'est quasiment pas abordée, bien qu'elle constitue l'axe 2, il n'y a mesure en sa faveur sur les 70 du plan ... La nécessité de travailler sur la planéi trottoirs n'est pas mentionnée, alors que la France avec ces doubles pentes est t retard sur le confort européen et que le vieillissement de la population rend la qu du confort de déplacement prioritaire. De plus, aucune analyse ni mesure concr vient contrer la baisse de 10 % de la pratique de la marche en grande couronne et c 5-14 ans en 3 ans (p.179) • La suppression ou à tout le moins le paiement du **stationnement** en surface es identifié comme un levier majeur de report modal (p.286) et de partage de la voirie mais sans mesures effectives autres qu'une obligation de paiement limitée communes du cœur et à l'hypercentre, sur 1266 communes franciliennes, avec seu communes soumises à une demande de paiement généralisé. Notre agglomératio Couronne n'est pas concernée, alors même qu'elle subit une concurrence communes qui ne permet de pas de progresser sur ce levier d'action et qui ré possibilité de partager la voirie en faveur de la marche et du vélo. Rendre pay périmètre de 500 m autour des gares et station de TC et des lieux porteurs d' (commerces, écoles ...) est une bonne mesure, réduite à un simple conseil (p.2 L'indication d'inclure la politique de stationnement dans les plans locaux de mobi une saine mesure, à supposer que ces plans soient rapidement déployés ...L'indi d'inclure les 2RM dans le paiement du stationnement n'est qu'un simple conseil que les risques majeurs de report de la voiture sur le 2RM est documenté, de mêr l'énoncé d'une simple possibilité de faire payer le stationnement en fonction de sa la surface du véhicule, de son impact en terme de pollution, des revenus, du n personnes en sein du foyer ... (p.293). Il est aussi rappelé l'interdiction du stationn à cheval sur les trottoirs, pourtant courante dans de nombreuses communes de agglomération, sans la moindre action pour rendre cette interdiction effective (p.2 La fixation d'un nombre de places de stationnement minimale exigée dans les PL devrait tout simplement être interdite en région parisienne, où elle contribue à sou la fois le trafic routier et les prix excessifs de l'immobilier (p.296), or le plan ne pré qu'une recommandation de limiter dans certaines zones denses le nombre de pla minimales exigées dans les PLU. • La cyclo-logistique est peu prise en compte, malgré son potentiel majeur dans la et dans notre agglomération **Je suis favorables aux éléments suivants :** • Le **vélo** est bien pris en compte par le réseau régional, le VIF, mais la Région ne se aucun moyen de surmonter les résistances locales, notamment en grande couror L'objectif de 100 % d'enfants ayant bénéficié de l'apprentissage du « savoir rouler à est affirmé, mais sans la moindre mesure d'actions. La cible de 5 km pour le déplacement en vélo est insuffisante et devrait être portée à 10 km. Le ciblage des aménagements cyclables sur les voies visant le passage de 2000 cyclistes/jour es contraire à la loi LOM (p.276). L'idée de créer une francilienne à vélo sur le modèle GR1, de même de déployer le programme Gares de demain (p.361), sont d'excelle idées mais pour lesquelles il est attendu des mesures concrètes. De plus, le réseau vélo structurant ne fait qu'avaliser les schémas départementaux, qui pour les Yvelines manquent d'ambition et ne permettront pas le triplement de l'usage faute de résorption des coupures.  Je demande (plan p.383) : l'ajout au réseau structurant vélo de : - la D7 à Marly-le-Roi et Le Pecq - la N186 de Rocquencourt à Port-Marly via Marly-le-Roi et Louveciennes • La poursuite du développement du réseau de transport en commun. Je demande : - l'examen du l'extension de la ligne T11 vers Sartouville - l'examen de l'extension de la ligne T1 vers Port-Marly. • La façon de lier le **développement complémentaire de de la marche et du vélo** et les axes d'analyses, malheureusement sans mesures concrètes : ainsi le plan a pu rendre obligatoire de réaliser le bilan piéton de tout projet de voirie et d'aménagement sur l'espace public.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• En matière de sécurité routière, la région adopte la « **Vision zéro** » accidents mo graves, ce qui est appréciable. Mais les coupures accidentogènes, bien que liste sont pas l'objet d'actions concrètes. La région promeut la réduction des vitesse mise en cohérence de l'aménagement de la voirie et de son environnement (p.255 une attention particulière aux traversées piétonnes et cyclables deva établissements recevant du public et le principe d'évaluation 2 ans après les travau bien, sauf quand elle prévoit le classement en axe magistral des routes situées en agglomération ... La région indique installer des radars d'angle-mort sur ses cars ce qui est important, toutefois elle ne prévoit pas de mise en conformité progres matériel actuel. • Le plan promeut la réalisation de **plans de circulation** visant à hiérarchiser le viaire et le subventionne les cabinets d'études pour l'élaboration de plans loc mobilité. Elle promeut la régulation des vitesses et les protections sonores sur le magistral, la construction de pistes cyclables le long du réseau structur agglomération, le passage de l'ensemble du réseau local à 30 km/h en agglomér l'étude de priorisation en faveur de la marche, des transports en commun et du v le réseau local (p.275 s), avec une affirmation de la nécessité de réduite le stationn sur voirie en zone résidentielle, que des bonnes idées ... mais sans mesure co Toutefois, elle opère une classification descriptive des axe stratégiques, alors nombre de ceux-ci devraient être progressivement réduits pour accompagner la souhaitée du trafic. • La création de **pôles d'échanges routiers**, toutefois bien peu nombreux. Le proj mentionne qu'un dans notre agglomération à Chambourcy, alors que les commu Montesson/Carrière ont une vocation forte à en accueillir un sur l'A14, de mêm Louveciennes sur l'A13. Pour rejoindre ces pôles, le développement du vélo n'e envisagé en espace rural ou peu dense , malgré son important potentiel (p.239) Je demande : - L'ajout du pôle d'échange routier Montesson/Carrières sur la liste des pôtes d'éc routiers (p.239). • La région liste 202 **sites d'accès multimodal** à pérenniser. C'est une excellente mesure ! • Le plan prévoit l'aménagement de **voies réservées** sur quelques autoroute périphérique, premiers pas vers une route plus multimodale (axe 7). L'A13 est i mais non à l'A14, ce qui est regrettable pour notre agglomération, car pl communes longeant l'A14 n'ont pas de gare de RER ou de train (Montesson, Ca Chambourcy). Par ailleurs, le plan est ambigu, car il semble opposer au développ de ces voies le maintien de la capacité d'écoulement de la voirie (p.262) Je demande : - l'examen de la généralisation de voies réservées sur tout le réseau structurant à 4 - l'emprise sur la voirie actuelle de la création de voies réservées, sans extensio capacité routière. • Je soutiens pleinement le développement des services d'achat et de routage en MaaS, avec une intégration des transports en commun et du vélo dans la facturation et la marche dans le routage. • L'axe 14 « faire évoluer les comportements » comprend beaucoup de conseils judicieux, mais absolument ignorés de nombreuses communes, comme « réduire la dépose minute devant les établissements scolaires » (p.372). Les challenges d'écomobilité scolaire sont mentionnés, sans promouvoir le Défi Moov mis en place par IDFm, ce qui est une occasion manquée de lui donner de la visibilité !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 507								X		X				**M.BURIAU de LE PECQ** Il serait bien de réduire le trafic des poids lourds sur la N186 car c'est irrespirable et surtout de créer plus de voie verte par exemple entre st Germain en laye et Versailles
Obs 508				X										**M. BRETON de MEAUX** Pour un tunnel Gare de l'est - Gare du Nord La construction d'un tunnel entre la Gare de l'Est et la Gare du Nord apparaît comme une solution stratégique incontournable pour désengorger les lignes M4 et M5. L'extension du RER E jusqu'à Nanterre, initialement entre ces deux gares, se révèle aujourd'hui accessible de manière inégale, particulièrement pour les voyageurs de la Gare de l'Est. Par ailleurs, l'absence persistante d'un RER à Meaux accentue l'importance de disposer d'une liaison directe et performante entre ces deux pôles majeurs. En outre, l'arrivée prochaine du CDG Express renforce encore le besoin de relier les deux gares pour les touristes souhaitant se rendre de manière express à l'aéroport. Ce tunnel contribuerait non seulement à améliorer la fluidité des correspondances, mais également à repenser l'aménagement urbain en offrant un environnement sécurisé et propice à la marche, tout en compensant les défaillances actuelles de la voirie et des infrastructures d'accès, notamment les escalators non PMR régulièrement en panne.
Obs 509						X								**M. DIZY de LA VERPILLERE :** Pourquoi réserver le « liberté + « aux seuls franciliens ? Je pense que c'est une erreur. Aussi, au regard de la nouvelle tarification, a quand l'open payement sur le réseau IDFM ? Cela faciliterait grandement l'accès au réseau pour les touristes
Obs 510				X										**M. DELEPINE d'IVRY SUR SEINE :** Ligne 10 prolongement et TZEN Ivry sur Seine Alors que les quartiers Ivry Confluences et Ivry port sont en pleine mutation, et que des milliers de nouveaux habitants sur ce quartier sont arrivés ou arrivent, la prolongation de la ligne 10 à Ivry sur Seine est attendue au plus vite. De plus, Les infrastructures pour le TZEN sont également prêtes à Ivry sur Seine. Ne serait-il pas envisageable que ce service commence au plus vite ? Ces deux opérations permettraient de désengorger les axes de circulations automobiles en direction de Paris, et de désenclaver ses deux quartiers. Ces

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														deux opérations sont à mon sens prioritaires
Obs 511														**M.me ETIENNE de JOUY SUR MORIN :** merci de trouver ci jointe ma contribution de retraité à l'enquête publique régionale à propos des mobilités 2030 depuis Jouy-sur-Morin, près de La Ferté-Gaucher, où j'habite à mi-temps avec Paris où mon épouse travaille encore.
Obs 512	X													**M. LAVOINE de MONTHLERY** Habitant de Montlhéry depuis 1991, j'ai vu la commune et celles environnantes se densifier. Les programmes immobiliers se sont multipliés ces dernières années. D'année en année le trafic routier s'alourdi. Les bouchons de plus en plus grands, de plus en plus récurrents. Les rues des communes autrefois maraichères ne sont plus adaptées. On peine à y circuler, à s'y croiser. **Les rues sont encombrées de véhicules**. Aussi bien les rues pavillonnaires avec cours privatives que les rues avec résidence. Il y a je pense, à la fois un manque de civisme des gens, un laxisme de la part des services publics (on apprend au code qu'il est interdit de se garer sur les trottoirs....et pourtant cela se fait partout et on ne verbalise pas, on laisse faire) et un manque de réflexion, d'intelligence et même d'honnêteté dans la construction des programmes neufs qui ne proposent/imposent pas systématiquement une voir deux places de parking par logement. En association à ces programmes neufs, je suis surpris que ne soient pas entrepris des travaux de modernisation du territoire pour absorber le surplus d'habitants. Trottoirs étroits, vieillots voir inexistants ! Des immeubles neufs sont construits et les abords ne sont pas faits. Laissés à l'abandon. Un des pires exemples est peut-être la résidence située rue de guillerville à Linas (voir image google maps jointes). Rien n'est fait ! Je plains les résidents. Et en tant qu'usager de la rue de Guillerville aussi bien en tant qu'automobiliste, piéton ou cycliste, je suis stupéfait par l'état de la route, l'absence de trottoir... Alors même que cette rue est très pratiquée. Malheureusement ce cas n'est pas isolé. C'est aussi ce que je constate sur l'ensemble des communes qui bordurent la N20 (Leuville sur Orge, St Germain les Arpajon, Longpont sur Orge...) et plus bas vers Itteville, Ballancourt vers lesquelles je travaille. D'un point de vue plus global l'Essonne, manque cruellement de pistes cyclables. Il devrait y en avoir le long de chaque départementale. Et des vraies ! Des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pistes séparées des automobiles. Des pistes qui permettent d'aller d'une commune à l'autre ou d'aller faire ses courses en zone commerciale. Pas des pistes qui empiètent sur les routes ou les rues comme on le voit souvent ! Parfois même en sens inverse des voitures. Pas des pistes qui ne font quelques centaines de mètre et qui s'arrêtent d'un coup, sans continuité. Ces pistes sont sans intérêt. Les politiques veulent que les français prennent le vélo, les transports en commun. Mais rien n'est fait pour qu'il puisse le faire de manière agréable, sérieuse et sereine. Le territoire a été trop longtemps oublié. L'Essonne est le parent pauvre de l'île de France. L'ancien département "campagne" qui s'est urbanisé sans aucune réflexion de développement à long terme et de vision globale. Quelques villes comme Massy et Evry sortent du lot par leur réseau de bus, tramway, pistes cyclables modernes...Mais l'Essonne ne se résume pas à ces quelques grandes villes !III y a une Jointe Photographie aérienne…
Obs 513				X										**Mme LEROY de YERRES** Ligne Paris-Melun-Corbeil. En cas de problème sur la ligne, il y a toujours des trains qui roulent pour Corbeil mais pas pour Melun, pour quelles raisons ?Y a là un grand axe d'amélioration tous les jours il y a des problèmes sur cette ligne, Vous devez améliorer lorsqu'il y a des travaux dans les sens Paris-Melun les trains s'arrêtent sur des quais inadaptés (il faut sauter une hauteur d'environ 70 cm pour se retrouver sur le quai) (Yerres, VSG, etc…) il faut rehausser ces quais
Obs 514	X									X		X		**M. BRUNET de Noisy-le-Grand** : Le réseau VIF est un ambitieux Maillage de pistes cyclables autour de Paris et c'est une excellente initiative. Dans le cadre de la création des futures pistes cyclables, ne pourrait-on pas également repenser les trottoirs et intégrer de la végétation le long de la voirie. Par exemple la plantation d'arbres aux abords d'une piste cyclable permettrait aux piétons ET aux cyclistes d'être protégés du soleil, mais également de la pluie. Ce déploiement de kilomètres cyclables est une opportunité unique de repenser plus généralement les chaussées, en réalisant conjointement (pour mutualiser et réduire les coups) la création de continuités vertes, l'élargissement des trottoirs et le renforcement de leur sécurité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(meilleure séparation avec les voitures) et le pincement de la chaussée pour réduire la vitesse des véhicules. Enfin et pour rappel, les meilleures pistes cyclables sont les bidirectionnelles de 4m de large, qui assure une sécurité accrue des cyclistes et promeuvent le développement de ce mode de transport écologique et bon pour la santé. Mettre 2 bandes cyclables étriquées de part et d'autre d'une départementale dangereuse n'est pas la solution et ne favorisera pas leur usage / le développement du vélo en IDF.
Obs 515	X				X	X								**M. ROGER d'Asnières-sur-Seine** : La pratique du vélo doit être favorisée afin d'améliorer la santé et la qualité de vie des franciliens : gain d'espace, économie, maintien d'une activité physique, limitation de la pollution de l'air, sonore, du changement climatique et de la dépendance aux hydrocarbures et donc amélioration de la souveraineté nationale. Elle est conditionnée au sentiment de sécurité, il faut donc des aménagements cyclables continus, suffisamment larges et distincts des véhicules motorisés et des piétons. Sans cela la voiture restera le mode de transport privilégié en cas d'usagers fragiles (enfants notamment) ce qui n'est ni viable ni juste pour les usagers les moins favorisés. Afin de permettre l'intermodalité avec les transports en commun, des stationnements sécurisés et abrités doivent être disponibles dans les gares. Des efforts ont été réalisés mais il reste des gares sans stationnement vélo ou dont l'accessibilité ne favorise pas l'intermodalité. Par ailleurs, les transports en commun lourds (train, RER) doivent permettre de voyager avec son vélo dans un espace dédié, suffisamment large et identifié afin de limiter les conflits avec les autres usagers.
Obs 516													X	SPAM
Obs 517				X										**Une Anonyme de Fontenay-en-Parisis** : J'habite en grande couronne Val-d'Oise, Fontenay-en-Parisis, pas de bus au milieu de la journée ni après 20h00 ! Rien le dimanche ! Alors qu'on prône de prendre les transports en commun à longueur de journée dans toutes les pubs ! Je n'ai pas le permis, je suis donc tributaire des autres pour me déplacer est-ce normal ? En Île-de-France, en 2025, à quoi me sert mon Pass Navigo liberté + ? Aucun projet de transports trans Val-d'Oise d'ici 30 ans ?!! Toutes les lignes vont du nord vers Paris, rien pour circuler dans le département d'est en ouest : obligé de passer par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Paris pour aller sur Pontoise !!!
Obs 518	X													**Un Anonyme de Meaux** : Dans l'action 7.1 : aménager des zones à vitesses régulées sur les autoroutes franciliennes pour passer de 110km/h à 70km/h en fonction du trafic.
Obs 519							X							**Un Anonyme de Meaux** : Axe 9 : proposer des stationnements au niveau des gares RER ou parcs relais avec une tarification incitative lorsqu'on valide un titre de transport comme c'est le cas au Pays-Bas. Actuellement, le coût du stationnement est décourageant pour laisser son véhicule dans un parc relais.
Obs 520	X							X						**Mme d'HERMIES de Paris** Le nœud autoroutier de la porte de Bagnolet est un scandale sanitaire, environnemental, et économiquement absurde ; Pourquoi faut-il que les camions de toute l'Europe, venant du sud, du nord, de l'est s'y précipitent ? Et gratuitement...En plus, c'est extrêmement dangereux la nuit : dans la descente sur Paris, ils font la course... C'est un des nœuds les plus utilisés en Europe. En attendant le ferroutage, pour le prochain siècle ? Ce serait vraiment utile de le rendre moins attractif...
Obs 521				X			X							**Mme MOUILLEAU de Jouars-Pontchartrain** : Le ticket de métro pour Paris, à 2,50 € de Villiers Naf Pontchartrain c'est top ça nous encourage à laisser la voiture à la maison. Mais alors je suis, et nous sommes des milliers à être très en colère, des suppressions de train à répétition depuis des années et là jusqu'au mois de juillet. Pas de train le week-end pour aller à Paris c'est inadmissible….
Obs 522	X										X			**M. JAUNEAU de Paris – Association AVELI -** : Entre le vélo électrique et la voiture, les véhicules légers intermédiaires - les Vélis - sont une solution économique, efficace et accessible. Ils répondent à l'urgence climatique, à un besoin social de mobilité quotidienne, et peuvent devenir un pilier durable d'une réindustrialisation du pays. Les Vélis incarnent une réponse cohérente aux défis actuels : - Souveraineté industrielle : une production locale, créatrice d'emplois, moins de métaux stratégiques. - Sobriété énergétique : moins de matières premières, une efficience énergétique inégalée. - Inclusion sociale : des véhicules accessibles aux personnes sans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														permis, aux revenus modestes. Égalité territoriale : adaptés aux zones rurales et périurbaines. - Durabilité : des véhicules réparables, re conditionnables, avec une durée de vie prolongée. Les enjeux industriels et sociétaux sont stratégiques. En quelques années seulement, une filière française s'est formée, initiée par l'eXtrême Défi Mobilités de l'ADEME, reprise par l'association des Acteurs de Véhicules Légers intermédiaires et dernièrement la filière dédiée au Micro-Véhicules électriques de Mobilians. Ces véhicules méritent donc un cadre législatif et réglementaire à la mesure des enjeux et du potentiel, pour que les Vélis deviennent une réalité quotidienne massive par un passage accéléré à l'échelle nationale puis européenne. Aujourd'hui rien ou presque n'est prévu et le statuquo nous voue à l'échec de nos ambitions. Le cadre donné par la Loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM) a déjà 5 ans et ne suffit pas. Nous demandons donc une révision urgente de la loi LOM pour intégrer explicitement le déploiement à l'échelle de toutes les solutions légères et extra légères entre le vélo et la voiture. 1- En instituant un ensemble de mesures cohérentes, basées sur des métriques environnementales : TVA réduite, aides à l'achat cohérentes avec les aides automobiles en vigueur, commande de flottes, etc. Il y a urgence pour accélérer l'industrialisation nationale des acteurs. 2- En élargissant aux Vélis la réception par type de portée nationale et permettre de concevoir, vendre et utiliser sur les routes Françaises des véhicules n'entrant pas dans les catégories Européennes (arrêté ministériel du 19 juillet 1954). [texte rédigé par les membres de l'association AVELI et déposé par le président de l'association]
Obs 523	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		**M. SWIDEREK - Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise** : Faisant suite au courrier reçu avant l'été 2024, veuillez trouver ci-joint l'avis régulièrement délibéré de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise sur le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France 2030. Celui-ci se compose d'une délibération et d'une annexe de 67 pages. L'avis est favorable mais est assorti de demandes relatives à la prise en considération des particularités et la diversité du territoire. A cet effet, les différents aspects du Plan sont examinés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 524				X										**Mme MENAGE de Choisy-en-Brie** : Retour du train à La Ferté Gaucher 77. La remise en route de ce morceau de ligne de train serait fort utile pour les habitants du canton.
Obs 525	X													**Une Anonyme de Paris** : Projet Michel Bizot Arnold Netter Paris 12ème. Il y a un manque complet de concertation avec les habitants du quartier sur ce projet dont on aurait aimé connaitre les objectifs précis Les plans communiqués lors de la réunion d'information et sur le site de la mairie sont illisibles. D'autres solutions pour améliorer la circulation des vélos existent sans mépriser la circulation des riverains, tous ne sont pas des cyclistes.
Obs 526	X		X											**M. TRONEL de Paris** : Merci de partager ce plan détaillé et holistique et pour tout le travail nécessaire pour en arriver là. 3 points qui me semblent importants paraissent peu traités : - l'amélioration de la gouvernance pour les modes privés et partagés : que ce soit les vélos ou le covoiturage, la multiplicité des acteurs (3-4 pour les vélos, pareil pour le covoiturage) morcelle l'offre et ne permet pas d'avoir une couverture efficace, viable et globale pour tous les usages du quotidien - la planification multimodale en intégrant tous les modes : vélo, voiture, transports publics, covoiturage, cars. En effet en particulier dans les zones périphériques, il est rare qu'un mode de transport (à part la voiture individuelle) remplisse efficacement le besoin de rapidité, flexibilité et fiabilité. Avoir une information complète pour planifier permettrait d'accélérer la décroissance de l'usage de la voiture individuelle - Le renforcement de la lutte contre le vol de vélos, véritable frein à l'usage et à l'acquisition.
Obs 527		X		X										**Mme BOISSIER de Colombes** : Ligne J à Colombes plus bus. L'état de la gare de Colombes se dégrade. Il n'y a plus de personnel tous les jours et sur une très grande amplitude horaire et ça entraine la fermeture de l'ascenseur. Quand on revient de voyage avec des gros bagages, qu'on est parent avec une poussette (voir qu'on a des bagages) ou qu'on est PMR, on fait comment ? Les lumières sont régulièrement allumées dans la journée : que faire pour y remédier de manière systématique ? Ces derniers jours, en pleine semaine et alors que nous ne sommes pas en période de vacances scolaires, il n'y a pas de trains toutes les 10mn aux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														heures de pointes et même un des trains est supprimé (celui de 7H58). La ligne 378 est une catastrophe : personne ou presque ne paye son titre de transport et les bus sont constamment bondés ==> Il faudrait comme pour le 304 mettre des bus accordéons. Cette ligne, quand je la prenais était clairement un repaire d********* qui ne disent pas bonjour aux femmes (c'est détestable) quand elles disent bonjour en montant.
Obs 528				X										**Mme AGNES de Cergy** : A quand une plus grande fréquence des trains en direction de Cergy par rapport à Saint Germain nettement mieux desservie.
Obs 529				X										**Mme PILLOT d'Antony** : Je pense que l'exploitation autonome de la branche Bourg-la-Reine/Robinson permettrait un trafic plus régulier et une fréquence accrue de RER sur la branche sud Paris - St Rémy. Il serait possible d'augmenter les arrêts aux gares comme les Baconnets où le nombre de voyageurs par jour est conséquent.
Obs 530				X										**M. DEBROSSE de Châtenay-Malabry** : Je suis favorable au prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'au T10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau. En effet, plus le Maillage des transports en commun est fin mieux c'est pour les usagers. D'autre part la ligne B du RER étant saturée ++ la plupart du temps, cette prolongation de la ligne 4 serait une bonne solution pour décongestionner le RER.
Obs 531				X										**M. HEILBRONNER de Paris** : Afin d'améliorer la densité de fréquence des lignes 3bis et 7bis, il serait judicieux de les raccorder par le tronçon existant. Cette réalisation permettrait la desserte de l'hôpital Robert Debré avec la réhabilitation de l'ancienne station HAXO. Roland.
Obs 532												X		**Un Anonyme de Champigny** : En premier lieu, je voudrais souligner la très grande qualité de ce projet, très ambitieux pour l'amélioration des transports en Ile-de-France. Mais il manque un quinzième axe sur la coordination avec les territoires limitrophes à la région. En effet, de nombreux usagers ne se cantonnent pas aux limites administratives de la Région et passent la frontière. Par exemple dans l'Yonne, compte tenu de l'attractivité de l'Île-de-France au-delà de ses limites administratives, un actif sur quinze du Grand

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Sénonais et plus d'un actif sur dix de la communauté de communes Yonne Nord travaillent à Paris (chiffres INSEE). Or si d'un côté, la région Île-de-France, à travers ce plan des mobilités, fait beaucoup d'efforts pour l'amélioration des mobilités notamment des transports collectifs (nouveaux trains, train plus surs, tarif unique…), malheureusement le même travail n'est pas fait du côté Bourgogne-Franche-Comte. Au contraire, Il est à noter une très nette dégradation des transports spécialement dans le nord de l'Yonne. La volonté de la Région BFC d'avoir une rupture de charges de ses trains à la gare de Montereau en est un exemple. Or, les habitants de l'Yonne sont tournés vers Paris et veulent retrouver des trains directs vers Paris y compris le week-end, ne pas avoir à utiliser la voiture jusqu'à la première gare francilienne, avoir juste un complément à payer en plus du Pass Navigo… Ainsi, la mauvaise qualité des transports bourguignons et l'absence de coordination tarifaire entre les régions, poussent de nombreux usagers icaunais à utiliser la voiture jusqu'à Montereau, voire au-delà, nécessitant un investissement de l'Ile-de-France pour gérer la circulation jusqu'à ces gares et les coûts générés par ce besoin de stationnement supplémentaire. L'exemple de l'Yonne est applicable à l'ensemble des territoires limitrophes et la réflexion peut être étendue sur les autres items du plan des mobilités : - Sur les cartes du réseau cyclable, il serait intéressant de voir en filigrane la continuité des réseaux sur les Régions limitrophes - Même remarque sur la carte du réseau routier… Aussi il est nécessaire qu'un quinzième volet sur la coordination transrégionale soit ajouté pour assurer une continuité des mobilités pour les usagers.
Obs 533		X		X										**Une Anonyme de Saint-Denis** : M. Hanotin, maire de Saint-Denis a décidé de "piétonniser" les deux places qui entourent la mairie - une bonne idée a priori, sauf que M. Hanotin a supprimé l'accès au centre-ville de 3 lignes de bus (!). J'ai grandi dans une ville du sud-ouest de l'Allemagne dont une zone bien plus importante est piétonne depuis les années 80 du siècle dernier mais il eut été inconcevable que ni tram ni bus ne circulent dans cette zone ! La suppression de ces lignes de bus a pour conséquence que les mères de famille des zones dionysiennes quelque peu éloignées ainsi que les handicapés et les personnes âgées sont quasiment exclus du centre-ville (alors que l'hypermarché ainsi que le marché proprement dit se

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														trouvent en plein centre-ville. Désormais, ces personnes perdent un temps fou en empruntant le trajet du tram, sur-bondé, qui peut les amener à proximité du centre. D'autres se résignent et renoncent totalement à sortir de chez eux. Je demande donc le retour de ces trois lignes de bus en centre-ville (153, 253, 239). Aussi, il est bien sûr scandaleux que l'opportunité des JO 2024 n'ait pas été saisie pour moderniser enfin les rames de la ligne de métro 13, à plus forte raison qu'une rénovation, voire un prolongement d'autres lignes a été réalisé pour des sommes folles.
Obs 534		X		X	X									**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt** : Ma proposition serait de mieux interconnecter la ligne 10 du métro au pôle de transports de la gare de Lyon par un tapis roulant en biais entre la station gare d'Austerlitz actuelle ou la nouvelle de prévue sous la place Valhubert et la gare de Lyon en souterrain. On peut, peut-être, utiliser l'amorce qui était prévue à cet effet pour un prolongement à la gare de Lyon en 1939.extrait d'une ligne une histoire "la guerre laissant en plan une extension à Gare de Lyon dont on peut toujours apercevoir l'amorce". Cela aurait vraie utilité car il y aurait un gain de temps entre ces deux gares si ce dernier est bien fait et dans les deux sens ! Il aurait un vrai hub de correspondances comme à la gare Montparnasse entre les ligne 4 et 12 du métro et la ligne 6 et 13 du métro et les trains grandes lignes ! Je suis certain que la ligne 10 récupérerait des voyageurs de la ligne 1 et 14 du métro ainsi que le RER A sur leurs tronçons central. Cela éviterait des escaliers à monter et à descendre pour les personnes âgées, les personnes avec des valises, les femmes enceintes, en plus à l'abri de la canicule, de la pluie et autres caprices de la météo.
Obs 535				X										**M. VALERA de Noisy-le-Grand** : Le soir, le RER A vers Marne-la-vallée, n'a que 3 wagons, nous sommes comme des sardines, Pouvez-vous mettre des trains longs pour respecter les usagers.
Obs 536				X										**M. VALERA de Noisy-le-Grand** : Les transports en commun respectent rarement les horaires, le RER A par exemple. En revanche les BUS qui partent de leur terminus aux stations de RER respectent des horaires de départ. Pourrait-on mettre en correspondance les bus partant des stations de RER avec les arrivées trains du RER. C'est une double pénalité d'avoir un RER en retard et, de plus,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'attendre encore plus le bus.
Obs 537				X										**M. VALERA de Noisy-le-Grand** : La tendance est de restreindre la place pour la circulation des voitures ; hélas la proposition de transports en commun est insuffisante ou pas adaptée. Ok pour le développement indispensable des transports en commun mais sans restreindre la place pour la voiture.
Obs 538				X										**Une Anonyme de Viry-Châtillon** : Remise en place de la ligne entre Juvisy et Massy. A la dernière communication, vous indiquez un gain de 20min pour ceux qui effectuent le trajet Évry/ Massy. Mais quid du temps perdu pour tous ceux qui faisaient Juvisy/Massy ? Aujourd'hui, on perd bien plus que le gain.
Obs 539				X		X								**Mme STEIGERT de Saint-Denis** : Gestion scandaleuse des transports en soirée et en semaine jusqu'à Saint-Denis : ligne D hors service après 22h00, pas de ligne 14 après 22h00, ligne H en travaux avec des fermetures et on a ajouté la suspension du RER B en soirée la semaine. Ce n'est pas malin de couper tous les axes pour le nord de l'Ile de France en même temps ! Résultat : ligne 13 encore plus bondée car certains soirs c'est la seule à circuler. Comment se fait -il qu'il n'y ait quasi plus de RER D après 22h00 ? Le RER D est une calamité avec des fréquences de circulation bien trop espacées en soirée et des trains courts qui aggravent les conditions de transport. Et comme il ne dessert pas les aéroports, la SNCF en néglige le trafic et ne respecte pas les usagers de la ligne qui vivent un enfer : entre 20 et 25 minutes d'attente pour un train en soirée ! Et vous croyez avec ça que les gens de la banlieue Nord de Paris vont délaisser leur voiture pour prendre un train dans de telles conditions de transport ! La ligne 13 dysfonctionne tout le temps et est toujours bondée malgré le prolongement de la ligne 14. Il faut plus de trains, augmenter la fréquence de circulation qui n'est pas adaptée au trafic des usagers. Et puis le terminus de la ligne 14 au milieu de nulle part à Carrefour-Pleyel ne permet pas de rejoindre le centre de Saint-Denis autrement que via la ligne 13 qui marche très mal comme déjà dit. C'est pareil pour le tram 1. Certes, il y a les nouveaux trams, mais il n'y en a pas assez et donc sont toujours bondés. Je ne le prends plus, c'est l'enfer. Il n'est pas normal non plus que les bus 253, 153, 239 ne desservent plus le centre-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ville de Saint-Denis au mépris des personnes âgées et des résidents de certains quartiers qui ne peuvent plus se rendre directement dans le centre-ville de Saint-Denis ou qui subissent un allongement du temps de parcours. La mobilité des habitants est sacrifiée au profit de la tranquillité. C'est un comble. Rejoindre la plaine de Saint-Denis en transport en commun est aussi une difficulté. Les parcours de bus sont mal fichus, trop longs. On y va plus vite et plus aisément à pied. À ce niveau, Saint-Denis est coupé en deux puisqu'il n'y a pas de métro qui permette de joindre le centre-ville de Saint-Denis à la Plaine. Sinon, le prix des abonnements ne cesse d'augmenter pour un service de qualité fort médiocre. Les pass sont devenus beaucoup trop chers et il faudrait surtout penser à la gratuité des transports pour arriver à des objectifs de décarbonation ambitieux. Enfin, il est aberrant que les transports publics d'une ville comme Paris cessent de fonctionner à 1h00 du matin en semaine hormis certains bus de nuit.
Obs 540				X								X		**Un Anonyme d'Argenteuil** : Je souhaite exprimer mon soutien au prolongement du Tram T11 jusqu'à Sartrouville via Argenteuil, ainsi qu'à l'extension du Tram T2. La liaison entre ces communes est aujourd'hui insuffisante face aux besoins croissants des habitants et des travailleurs. Le prolongement du T11 améliorerait considérablement les déplacements en reliant des pôles majeurs de l'ouest francilien et en offrant une alternative efficace aux transports routiers saturés. Argenteuil, ville en plein développement, bénéficierait ainsi d'un accès direct à un mode de transport performant, réduisant la congestion et les nuisances liées au trafic automobile. L'extension jusqu'à Sartrouville permettrait de réduire considérablement les temps de trajets de rabattement vers les lignes de RER et de Transilien en correspondance avec le T11, optimisant ainsi les trajets quotidiens. De même, le prolongement du Tram T2 à l'angle Route de Pontoise / Avenue Jean Jaurès offrirait une solution de transport fiable et écologique à un nombre croissant d'usagers, tout en accompagnant le développement urbain et économique de la région. Ces projets sont en parfaite adéquation avec les objectifs du « Projet Mobilités 2030 » en matière de réduction des émissions de CO_2, de désenclavement des territoires et d'amélioration des conditions de transport en Île-de-France. En revanche, je souhaite exprimer mon opposition au projet de Métro 19. Ce projet

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														présente plusieurs inconvénients majeurs : - Un coût exorbitant : La construction de cette ligne nécessitera des investissements colossaux, alors que des solutions plus économiques et déjà en partie existantes, comme le prolongement du T11, permettraient d'améliorer les mobilités avec un impact budgétaire bien moindre. Une alternative déjà disponible : Le T11 utilise les voies de la grande ceinture et représente une solution plus rapide et moins coûteuse pour relier efficacement les territoires concernés. - Un projet qui favorise des intérêts spécifiques : Le Métro 19 semble conçu principalement pour desservir Roissy et La Défense, sans répondre aux besoins réels des habitants d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et des communes avoisinantes. Ce projet risque d'accélérer la gentrification de ces territoires, en rendant le logement moins accessible aux populations locales et en favorisant un modèle de développement inégalitaire. Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte cette demande essentielle pour l'avenir des transports sur notre territoire et espère que ces prolongements seront rapidement intégrés dans les priorités d'Île-de-France Mobilités.
Obs 541				**X**										**Mme Sasha d'Argenteuil** : *Prolongement du tram T11.* Je souhaite exprimer mon soutien au prolongement du Tram T11 jusqu'à Sartrouville via Argenteuil, ainsi qu'à l'extension du Tram T2.La liaison entre ces communes est aujourd'hui insuffisante face aux besoins croissants des habitants et des travailleurs. Le prolongement du T11 améliorerait considérablement les déplacements en reliant des pôles majeurs de l'ouest francilien et en offrant une alternative efficace aux transports routiers saturés. Argenteuil, ville en plein développement, bénéficierait ainsi d'un accès direct à un mode de transport performant, réduisant la congestion et les nuisances liées au trafic automobile. L'extension jusqu'à Sartrouville permettra de réduire considérablement les temps de trajets de rabattement vers les lignes de RER et de Transilien en correspondance avec le T11, et de pouvoir rejoindre facilement d'autres villes de banlieues sans passer par le centre de Paris, optimisant ainsi les trajets quotidiens. De même, le prolongement du Tram T2 à l'angle Route de Pontoise / Avenue Jean Jaurès offrirait une solution de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														transport fiable et écologique à un nombre croissant d'usagers, tout en accompagnant le développement urbain et économique de la région. Ces projets sont en parfaite adéquation avec les objectifs du « Projet Mobilités 2030 » en matière de réduction des émissions de CO_2, de désenclavement des territoires et d'amélioration des conditions de transport en Île-de-France. En revanche, je souhaite exprimer mon opposition au projet de Métro 19. Ce projet présente plusieurs inconvénients majeurs :Un coût exorbitant : La construction de cette ligne nécessitera des investissements colossaux, alors que des solutions plus économiques et déjà en partie existantes, comme le prolongement du T11, permettraient d'améliorer les mobilités avec un impact budgétaire bien moindre. Une alternative déjà disponible : Le T11 utilise les voies de la grande ceinture et représente une solution plus rapide et moins coûteuse pour relier efficacement les territoires concernés. Un projet qui favorise des intérêts spécifiques : Le Métro 19 semble conçu principalement pour desservir Roissy et La Défense, sans répondre aux besoins réels des habitants d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et des communes avoisinantes. Ce projet risque d'accélérer la gentrification de ces territoires, en rendant le logement moins accessible aux populations locales et en favorisant un modèle de développement inégalitaire. Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte cette demande essentielle pour l'avenir des transports sur notre territoire et espère que ces prolongements seront rapidement intégrés dans les priorités d'Île-de-France Mobilités.
Obs 542			**X**	**X**										**Mme Monier de Vétheuil (95)** : Formidable la décarbonation, magnifique initiative, formidable l'objectif de + 15% de transports en commun. Malheureusement avec les marchés publics qui confient le transport à des sociétés privées et leurs choix de rentabilité, le compte n'y est pas. Les bus électriques sont souhaitables mais encore faut-il qu'il y ait des bus, puis des trains à des horaires fiables et sans suppression inopinées, des correspondances décentes car en effet : formidable également le multimodal quand il est réalisé. Dommage que la région ait supprimé les lignes de bus à heures fixes (sauf qqs scolaires

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														réduits) : les habitants souhaitent évidemment leur remise en service, plus de passages et correspondant à la réalité des horaires de trains fiables. Voici en résumé mon expérience partagé par beaucoup d'habitants lors de nos conservations et qui rejoint celles que je lis dans les contributions. Transports à la demande TAD : - aller à la gare de Mantes la Jolie, très aléatoire, une fois sur 2 pas de TAD libre même si réservation très à l'avance - retour impossible au sortir du train venant de Paris, jamais aucun TAD disponible au pied levé, puisqu'on ne peut prévoir quel train de retour on aura selon les activités (professionnelles) à Paris - pas de TAD le dimanche donc pas de culture ni de famille éloignée - pas de fiabilité sur les TAD, il arrive qu'ils soient annulés impromptu ou changent l'horaire réservé d'où train raté et correspondance à Paris pour aéroport ou autre gare, impossible - les bus scolaires du matin et de fin de journée ne conviennent pas nécessairement aux horaires auxquels l'on doit se déplacer - pas de bus scolaires pendant les vacances et si pas de TAD disponible : rien Mais bien sûr nous sommes encouragés à renoncer à la voiture ou aux 2 voitures par famille. Je vous enjoins de lire les documents joints transmis à qui de droit : Madame Valérie Pecresse, Madame la Maire de Vétheuil, Madame Emilie Chandler députée, qui font état des difficultés de circuler pour travailler, se rendre chez un médecin, pratiquer un sport dans un lieu spécifiquement équipé, se cultiver, rendre visite à sa famille. Ces documents ont été envoyés dès l'apparition des problèmes dans l'espoir d'une amélioration qui n'est certes pas au rendez-vous. Il y a eu des rendez-vous en mairie de Vétheuil qui n'ont rien donné malgré l'exposition des faits par de nombreux représentants de la population. *Sont jointes à cette contribution 4 correspondances : la première, datée 11 août 2021 est adressée à la présidente du Conseil régional et relève, exemples détaillés à l'appui, les « dysfonctionnements du TàD », notamment pour relier Vétheuil à Mantes-la-Jolie, souligne le caractère très aléatoire des réservations de TàD et regrette la formule des*

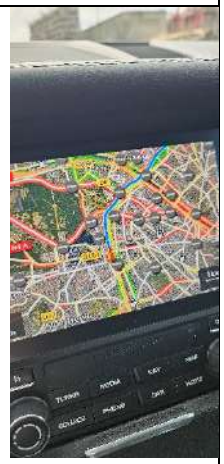
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														TIMbus. La deuxième date du 11 juin 2021 et traduit un échange de Obss entre Mme Monier et la maire de Vétheuil. Les deux dernières datent de mai 2023 et confirment, dans des échanges intervenus entre Mme Monier, une députée du Val d'Oise et la maire de Vétheuil les difficultés rencontrées par l'intervenante dans la programmation de ses recours au TàD.
Obs 543				**X**										**Une anonyme de Noisy-le-Sec (93)** : *Offre de transport.* Je demeure à Noisy le Sec et je me déplace exclusivement en transports en commun. Mes demandes : * Circulation du RER E avec des horaires plus étendus le soir (jusque 00h) * Meilleure lisibilité sur les applications des offres de transport - en particulier des horaires - et des grilles horaires des différents moyens de déplacement. Comment trouver l'heure du dernier passage d'un bus ? d'un RER ?
Obs 544			**X**		**X**									**Un anonyme de Longjumeau (91)** : *Amélioration correspondance T12.* Il serait souhaitable que les correspondances du tram T12 avec les RER à Epinay/Orge et à Massy-Palaiseau soient améliorées : -A Epinay : tout d'abord merci pour les nouveaux accès mis en service récemment, simplifiant déjà grandement la correspondance avec le RER C. Néanmoins, pourquoi les trains courts en provenance de Paris s'arrêtent à l'autre bout du quai, où il n'y a pas de sortie ? Il serait souhaitable de les faire s'arrêter au niveau de la partie arrière du quai, d'autant que dans ce cas-là l'avant du train est au niveau de la sortie principale de la gare, personne ne serait perdant donc. -A Massy : pour en finir avec le stationnement de 2 trams sur le même quai qui mène à des congestions en cas de perturbations sur la ligne (et pour éviter, tout comme à Epinay, de parcourir tout le quai pour accéder à la passerelle), il faut aménager un second quai en face du quai actuel pour faire un "vrai" terminus pour le T12 (à l'image de celui d'Evry). L'emprise est déjà là, il ne reste plus qu'à y aménager le quai et à faire les accès (vers la passerelle actuelle et pourquoi pas vers l'ancienne passerelle que l'on pourrait rouvrir pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														fluidifier encore plus la circulation piétonne entre les gares RERC/T12/V et RERB/TGV).
Obs 545			X											**Mme Guillet de Larchant (77)** : *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours.* *Idem observation @293.*
Obs 546				X										**M. Gaffet de Drancy (93)** : *Transport Drancy Centre*. Transport Drancy centre, point de salut hors les bus. A quand une station de métro (prolongement ligne 5 ou 7 du métro parisien).
Obs 547				X										**Mme Bendifallah d'Evry-Courcouronnes (91)** : *Améliorer RER D Corbeil*. Merci d'améliorer les trains entre gare de Lyon et Corbeil-Essonnes via Évry.
Obs 548				X										**Un anonyme de Massy (91)** : *Mettre la pression sur les gens sales.* Les contrôles sur les fraudeurs sont, paraît-il, enfin, renforcés, depuis début 2025. En juillet, la pression serait renforcée avec la vérification en direct des individus qui donnent des fausses adresses. Pourrait-on élargir le scope en mettant la pression sur les gens qui jettent leurs déchets partout ? Le budget des transporteurs pour le nettoyage doit être dingue. Est-ce qu'on ne peut pas mettre - progressivement - un peu plus de budget sur la répression et un peu moins dans les services domestiques ? Ce serait intéressant de tenter . . . Les sociétés de propreté n'y perdraient pas forcément car il y a toujours à faire. Et pour l'emploi, on peut renforcer les équipes de contrôle, à niveau de qualification équivalent.
Obs 549				X										**M. Capuano des Lilas (93)** : *Prolongement T4 à Noisy-le-Sec.* Ma contribution concerne le T4 qui a pour terminus Bondy RER. Ce T4 dessert actuellement la gare RER de Bondy qui est sur une branche du RER E. Il existe des voies de raccordement qui mènent de Bondy à Noisy le Sec, qui sont d'ailleurs empruntées tous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les jours par les trams T4 puisque leur dépôt est à Noisy le Sec. L'idée est de prolonger le T4 jusqu'à Noisy le Sec pour donner accès aux correspondances avec le T1, avec le tronc central du RER E (avec donc des RER plus fréquents), avec la branche Tournan de ce même RER E, avec le futur T11. Techniquement il y a deux possibilités, ou plus : mettre le trafic en voie unique sur quelques centaines de mètres sur les voies nord de la gare de Bondy avant de rejoindre Noisy le Sec par les voies existantes de la grande ceinture. Une solution très économique qui ressemble à ce qui s'est fait sur le T12 (entre Parc du Château et Epinay) et qui a le désavantage de limiter le trafic. Une autre possibilité est d'utiliser le pont existant entre Remise à Jorelle et Les Coquetiers pour faire passer les tram direction Noisy côté sud de la gare de Bondy, et de créer un pont ferroviaire pour rejoindre les voies de la grande ceinture au nord de la gare de Bondy, au niveau du pont Jules Ferry, qui est d'ailleurs à reconstruire en raison de la récente limitation de tonnage. Les tram direction Aulnay et Montfermeil passeraient eux au nord de la gare sur les voies existantes. En gare de Noisy le Sec il y a la place d'accueillir des quais côté nord, à proximité de l'emplacement prévu pour les quais du T11. Ce prolongement qui ne demande qu'un pont (complémentaire d'un autre pont qui doit de toute façon être reconstruit) et qui ne se ferait quasiment que sur des emprises ferroviaires existantes changerait beaucoup de choses pour les usagers du T4, les habitants de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil et tant d'autres. A titre d'exemple mon trajet domicile travail entre Romainville et Clichy-sous-Bois est le suivant : métro 11 vers Rosny Bois Perrier, RER E vers Noisy le Sec, autre RER E vers Bondy, puis T4 vers Clichy-sous-Bois. 3 à 4 changements, 1h30, c'est un enfer. En bus c'est 1 changement avec 20 minutes de marche, mais avec les nombreux travaux et la lenteur de ce moyen de transport, c'est 1h40. En voiture c'est 30 minutes et en vélo 35… Avec un prolongement du T4 à Noisy le Sec, je pourrais prendre le T1 à la place Carnot à Romainville, puis le T4 à Noisy le Sec pour Clichy-sous-Bois. Le trajet se ferait en 40 à 45 minutes environ.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 550				X										**Un anonyme de Les Lilas (93)** : *Prolonger la ligne 16 vers Champigny centre*. Je propose de supprimer l'exploitation prévue en branche de la ligne 15 au niveau de Champigny centre en prolongeant la ligne 16 vers Champigny qui reprendrait le tracé existant de la 15. Ce qui évite un changement pour de nombreux usagers en gare de Noisy Champs. Ce qui évite une exploitation en branche. Ce qui crée un changement pour les usagers de la 15 vers Noisy Champs, mais largement compensé par le gain de fiabilité due à une exploitation pas en branche et surtout par une absence de questions à se poser pour les usagers montant les trains de la 15 : tous les trains feraient tous le même parcours sur la 15 ! Ce qui aurait coûté tellement moins cher dès le départ !
Obs 551				X										**Un anonyme de Les Lilas (93)** : *Prolongement du T4 à Noisy-le-Sec*. *Idem observation @549.*
Obs 552	X								X					**Un anonyme de Romainville (93)** : *Harmoniser les limitations de vitesses sur les routes d'Île-de-France.* Harmoniser les limitations de vitesses sur les routes d'ile de France : 50 sur le périphérique 70 à l'intérieur de l'A86 sur l'A1, A3, A4, A6, A14 et sur toute l'A86. 90 à l'extérieur de l'A86 jusqu'à la Francilienne incluse. 110 au-delà, pourquoi pas 130 plus loin. On a tous droit à une bonne qualité de l'air, à une diminution du bruit, à une meilleure fluidité du trafic, à ne plus douter de la limite de vitesse. Ou qu'on habite en ile de France!
Obs 553				X										**Un anonyme de Les Lilas** : *Prolonger la 11 à Noisy Champs.* Il faut prolonger la 11 vers Noisy Champs en desservant Villemomble, le Raincy, Neuilly sur Marne, sur un tracé suivent à peu près la nationale 302 qui est congestionnée matin et soir.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 554				X										**Un anonyme de Les Lilas (93)** *:* *Prolonger la ligne 3 vers Bondy en suivant l'autoroute A3.* Une idée : prolonger la ligne de métro 3 vers la future gare de pont de Bondy en utilisant deux voies de l'autoroute A3. Pour desservir des quartiers très densément peuplés de Bagnolet, Montreuil, Romainville, Noisy le Sec et Bondy. Une station aux Malassis, une station à Libre pensée (correspondance avec le T1), une station à coteaux Beauclair (correspondance avec la 11) avec une liaison piétonne vers le Londeau, une station au Pont de Bondy (correspondance M15). Beaucoup de gens vivent le long de l'A3, très polluée, sans bénéficier de cette infrastructure. Sans la supprimer, utilisons la mieux, prenons un tout petit peu de place à la voiture dans l'intérêt général. Une liaison directe et rapide en voiture, c'est le sens de l'A3, et ça resterait le cas : l'A3 proposait en plus une liaison directe et rapide pour les usagers des transports en commun ! Variante : prolonger la 3 vers Villemomble et Noisy Champs en reprenant l'A103 puis en suivant la N302 (et le tracé du prolongement en suspens de la ligne 11).
Obs 555			X											**M. Feuillette de Larchant (77)** : *Piste cyclable entre Nemours et Larchant.* *Idem observation @293.*
Obs 556			X											**M. Letellier** : Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														une tarification adaptée en ce sens.
Obs 557				X										**Mme Lacris de Palaiseau (91)** : *Issy-les-Moulineaux doit prendre le tournant des mobilités vertes*. Demeurant a Palaiseau je me suis déplacée ce matin a la mairie pour demander que des informations précises soient distribuées aux palaisiens sur tous les bus cars navettes mis en place sur notre commune et communes avoisinantes soient publiées. Nous avons beaucoup de transport mais aucune information précise sur plans des lignes horaires etc. De plus la gare de Massy tgv draine énormément de transport mais aucune info globale sur l'ensemble, uniquement du cas par cas.
Obs 558									X					**M. Butin-Julia de Janville-sur-Juine (91)** : *Trafic routier.*.  Depuis les toutes dernières folies anti voiture de la maire de Paris, le trafic routier s'écoule de plus en plus mal et le nombre de kilomètres de bouchons augmente de manière exponentielle…engendrant des temps de parcours nettement augmentés et donc une pollution bien plus importante. Comment pouvez-vous faire croire à une volonté politique d'amélioration alors que les faits montrent le contraire ? En PJ une journée ordinaire autour du périphérique…ainsi qu'un temps de trajet enregistré sur mon véhicule.... 
Obs 559									X					**Une anonyme de Port-Marly (78)** : *Route de Versailles. Le Port-Marly.* La route de Versailles est déjà très empruntée par les voitures, mais aussi les poids lourds... de plus en plus nombreux... Cette circulation est réellement source de pollution, de pollution sonore aussi et surtout d'un manque réel de respect de la vitesse maximale ! Mesure à changer d'urgence pour sauver des vies.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 560				X										**Une anonyme de Saint-Germain-en-Laye** : *Bus Saint-Germain-en-Laye.* Je m'étonne que les bus desservant Saint Germain en Laye, en particulier les R3 N et S soient très souvent espacés de seulement 5mn. Et après il y a un intervalle de 30mn voire plus. Ne pourrait-on mieux lisser les horaires surtout en période creuse. Car avoir 2 bus es l'espace de 5mn puis devoir attendre les suivants 1/2h ne facilite pas les déplacements et oblige à choisir éventuellement des modes alternatifs pas toujours écologique.
Obs 561						X								**M. Gautier de Paris** : *Tarifs réels* A quand une tarification des transports en commun responsable ? C'est-à-dire : non pas faire du clientélisme politique en baissant artificiellement le prix du billet pour les jeunes, les personnes âgées, etc mais un tarif réel et responsable qui couvre au moins 100% du coût d'exploitation. Arrêtons de matraquer les contribuables s'il vous plait. Responsabilisons les utilisateurs. Une tarification juste est une tarification ou chacun paie en fonction du coût qu'il engendre par son utilisation libre et personnelle des transports. D'accord pour harmoniser le prix des billets dans un processus de simplification (plutôt que de payer au km parcouru) mais dans ce cas faite une moyenne réaliste et non pas les 2€ qu'on essaie de nous faire accroire,.pour le moment sans avancée notable.
Obs 562			X	X										**Une anonyme de Conflans-Sainte-Honorine (78)** : *Pour des transports moins carbonés et répondant aux besoins de tous.* Améliorer la desserte des transports en commun en moyenne couronne devient essentielle notamment par la prolongation des TRAMS dans le Nord-ouest francilien. Pour les habitants de grande et moyenne couronne devoir toujours passer par paris est un non-sens. Construire un réseau cyclable digne de ce nom dans toute l'ile de France avec des pistes sécurisées (ce qui n'est pas le cas actuel) en en continuité les unes avec les autres et bien entretenues, permettrait non seulement de réduire les temps de transports, mais améliorerait le cadre de vie et la santé des habitants (certaines villes françaises sont largement plus en avance !).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Utiliser toutes les lignes de RER, trains, trams, bus qui existent déjà à leur plein potentiel (fréquence de trains très soutenue et fiable) . Les franciliens en ont assez d'être entassés comme du bétail et devoir attendre 30 minutes à 1h un train. Dans ces cas-là très grande majorité préfère prendre la voiture. Proposer des navettes de ramassage scolaire rapides et réservées aux élèves de maternelle et primaire et à leurs parents notamment pour ceux qui vivent dans des quartiers éloignés de leur groupe scolaire.
Obs 563												X		**M Gautier de Paris** : Grève. Compte-tenu du taux de chômage suffisamment élevé en France, je propose de licencier systématiquement les grévistes/arrêts maladie qui travaillent au service des transports en commun, convaincu que de bonnes âmes sont prêts à reprendre leur travail sans violenter les usagers auxquels ils sont prétendument au service. La grève paralysante n'est pas une fatalité. Elle doit être combattue. Les travailleurs peuvent avoir des revendications, les usagers aussi. Merci de respecter la majorité du plus grand nombre.
Obs 564				X										**M. Gautier de Paris** : *Minibus*. Pourrait-on je vous prie envisager de supprimer toutes les mini bus en journée. Je parle de ces véhicules de transport en commun ridiculement petits (une dizaine de places assises) qui circulent à moitié vide dans nos villes. Je doute sérieusement de la rentabilité/intérêt de ces installations. Si la fréquentation n'est pas suffisante pour ouvrir un bus classique voire articulé, nous pourrions économiser cette vaine dépense. Par contre, je suis d'accord pour que des lignes de bus classiques passent en véhicules mini bus à la nuit tombé pour absorber la baisse de fréquentation d'une ligne de transport en commun connu et régulière.
Obs 565				X										**M. Gautier de Paris** : *Automatisation des lignes.* Est-ce qu'il serait possible de généraliser l'automatisation des lignes de métro. Comme cela existe déjà sur la ligne 1 et 14 ainsi que pour les futures lignes du Grand Paris Express.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Je crois que ce système est bien plus avantageux que l'ancien.
Obs 566			X											**M. Gautier de Paris** : *Transport fluvial.* A quand des transports publics sur les fleuves ? Ne peut-on pas envisager un service de navette fluviale sur la Seine par exemple ? D'autres communautés urbaines le font bien. A étudier....
Obs 567				X										**Un anonyme de Châtillon (92)** : *Incivilités, savoir-être, respect.* Actuellement les contrôleurs font des opérations à bord des trains (longue distance et plutôt en heure creuse) et à la sortie des gares (plutôt en heure creuse aussi). Côté RATP, ça se limite aux couloirs, parfois aux entrées ou sorties de station. Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas de contrôle le long des quais des gares ou des stations pour le métro ? Combien de mégots de cigarettes, de fumeurs, ou déchets sur les voies, les quais ? Dans les métros, jamais aucune équipe de contrôleur ne remonte une rame. Alors que c'est fréquent à Londres et dans d'autres villes. Sur la communication à propos des infractions : À Londres, c'est très clair : carré bleu, écriture blanche = "Absence de titre = amende xx £ et prosecution" Idem à chaque arrêt de bus "Nous prenons très au sérieux toute agression contre notre personnel." Ça a le mérite d'être clair. Une interdiction, une sanction. Et d'ailleurs ça se voit au quotidien : - impossible de voir quelqu'un monter dans un bus sans avoir validé son titre ou alors c'est ... le conducteur qui vient voir le contrevenant -les gens attendent en file indienne aux arrêts de bus fréquentés - dans les escalators, les gens se tiennent systématiquement sur le côté pour laisser le passage libre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- les femmes ont moins peur des transports. En Ile de France, il n'y a pas de mise en garde franche, comme on peut en trouver à Londres, contre les resquilleurs et les individus agressifs. Et pas vraiment de sanction à la hauteur du phénomène. Et pourtant les tarifs sont bien moins chers. Et il y a des tarifs sociaux (je ne sais pas s'il y en à Londres). Pour les infractions de comportement (trottinette, tabac, cigarette électronique, déchets, traversée des voies), les quelques affiches Transilien ou RATP montrent une image, énoncent une règle. Puis, en-dessous, en tout petit , un montant d'amende avec un astérisque "montant en vigueur au xx 2021". La règle n'est pas toujours claire : on n'a pas le droit de fumer sur les quais d'une gare (même à l'air libre). Un autre exemple : on doit faciliter la descente et faciliter la montée (ligne 13, ligne 9) mais les gens qui ne sont pas habitués ne savent pas que les métros s'arrêtent assez longtemps. Ils peuvent donc descendre pour faciliter la descente des autres, puis remonter en ayant largement le temps. Mais il faut l'expliquer : les trains restent (ou devraient toujours) suffisamment de temps à quai pour faciliter les montées et descentes. Par ailleurs, souvent, on trouve des valideurs en panne (dernièrement dans le tram 2, tous les valideurs avec une lumière rouge, comme si le conducteur était bénévole. . .) Idem dans aux entrées de métro. Il n'y a même pas de valideur de secours ou de possibilité de valider avec son smartphone en l'absence de matériel qui fonctionne (c'est possible de s'autovalider , ça existe dans certaines villes d'ailleurs sur l'application Tixi Pass). Même si on est en règle, on se retrouve en fraude.
Obs 568								X				X		**<u>Un anonyme de Boulogne-Billancourt (92)</u>** : *Transport marchandises par rail et voie fluviale*. J'aurais une proposition très importante pour la décarbonation de l'Ile de France pour le transport de marchandises en ile de France c'est de favoriser et surtout développer le transport de marchandises par train et la voie fluviale avant 2030. Il faudrait peut t'être mettre un système de contrôle/péages sur les routes et autoroutes à la frontière de l'Ile de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														France tout autour avec une taxe dissuasive sur l'air par exemple pour les sociétés qui utilisent les camions afin les inciter à utiliser le train et la voie fluviale pour le transport de marchandises en Ile de France. Cela permettrait de réduire la pollution de l'air mais aussi ce qui est très important la diminution du trafic routier avec les camions en moins. Je souhaiterais aussi que les poubelles ne passent plus aux heures de pointes dans les villes comme à Boulogne Billancourt, les camions bloquent les rues surtout les rues étroites ainsi que les bus cela engendre des ralentissements et des embouteillages et de la pollution ! Les poubelles pourraient passer avant 7h30 par exemple ou à 21h c'est largement faisable.
Obs 569				X										**<u>Un anonyme de Boulogne-Billancourt (92)</u>** : *Bus secteur ouest/ Bois de Boulogne / Neuilly.* C'est une contribution de haute importance qui concerne le secteur ouest en plusieurs volets. Pour le premier volet je propose de faire du Bois de Boulogne un nouvel axe de desserte pour les bus qui est négligé certains bus desservent le week-end et d'autres la semaine, il faut regarder le Bois de Vincennes qui lui est un axe majeur car les bus desservent les communes voisines. Je propose d'ouvrir toute la semaine l'allée de la Reine Marguerite et l'avenue de Longchamp du lundi au dimanche en soirée et les jours fériés. Voici les raisons car le bus est une mobilité douce et cela contribuerait à inciter les automobilistes et les motards à utiliser le bus au lieu de ces deux modes de transports polluants. Le week-end et les jours fériés les habitants de Suresnes pourraient prendre la ligne 70 pour aller dans Paris rive gauche dans le 6ème ou le 15ème. Comme deuxième volet je propose le prolongement de la ligne de bus 260 à Neuilly par l'allée de la Reine Marguerite avec un arrêt au carrefour de l'allée de la Reine Marguerite et de l'avenue de l'hippodrome, un arrêt au croisement de la route des lacs à Bagatelle et un autre Porte de Madrid aux portes de Neuilly. Pour les autres je propose Maurice Barrès, Pont de Neuilly, La Saussaye d'Argenson, Perronet, Bineau La Saussaye ,Neuilly hôpital Américain et Bineau Château sur la boucle de la ligne 82. La ligne 260 prolongée de cette façon constituerait un axe Issy les Moulineaux/Boulogne/Bois de Boulogne Neuilly. Le prolongement à Neuilly Hôpital Américain serait un atout important pour les PMR

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(personnes âgées en fauteuil roulant et femmes enceintes) car pour aller à Levallois voire Clichy il y aurait une correspondance avec le 174 au même arrêt rue du Château et au terminus Neuilly Hôpital Américain à quelques mètres la correspondance avec la ligne 274 pour aller au nord Clichy et Saint Denis donc c'est très important de prendre en compte ces atouts pour aller au nord et inversement. Pour ce prolongement je propose que la ligne 260 soit renforcée car je suis certain aura plus de voyageurs il fera un carton ! Je propose éventuellement que la ligne 244 soit renforçée surtout le week-end pour aller à Fondation Vuitton et au jardin d'Acclimatation! Je propose pour la ligne de bus 260 un autre itinéraire éventuel pour un prolongement à Neuilly qui lui est actuellement possible toute la semaine et le week-end un itinéraire par la D1(allée du bord de l'eau)le long du Bois de Boulogne avec au moins un arrêt hippodrome de Longchamp peut être un autre plus au nord à l'ouest du parc de Bagatelle je verrai un arrêt au nord Boulevard Richard Wallace au croisement de l'allée de Sèvres à Neuilly pour aller au Parc de Bagatelle. Le reste du prolongement serait le même de la porte de Madrid à Neuilly Hôpital Américain. Je propose un troisième itinéraire la semaine ou utilisé le week-end si l'allée de la Reine Marguerite reste fermée le week-end et jours fériés pour le prolongement de la ligne 260, un itinéraire par la D1(allée du bord de l'eau) jusqu'à L'hippodrome de Longchamp ,la ligne 260 passerait par la routes des tribunes et le carrefour de Norvège, l'allée de Longchamp et l'allée de la Reine Marguerite avec trois arrêts communs avec la ligne 244(Longchamp Goodplanet,Bagatelle Pré Catelan et porte de Madrid vers Suzanne Lenglen. La partie dans Neuilly serait inchangée. Il faut absolument du changement dans ce secteur et prolonger la ligne 260 à Neuilly du lundi au dimanche, en soirée et les jours fériés constituerait donc un axe nouveau Neuilly/Bois de Boulogne/Boulogne/Issy les Moulineaux.
Obs 570		**X**												**Mme LARINIER de Paris** : Quelle vie pour les PMR ? : Il est urgent d'améliorer l'accessibilité des transports en commun particulièrement métro et RER. La régularité des bus est très dégradée.... 20 à 30 minutes d'attente pour la ligne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														62 en semaine ? Un grand nombre d'affichage des demais d'attente sont en panne. On aurait pu espérer ces mises à niveau pour que les PMR puissent vivre avant toutes les mesures limitant circulation et stationnement à Paris.
Obs 571														**<u>Un Anonyme de Gagny</u> :** Nouvelles lignes de tramway et tram-train Contribution : Dans le cadre du Plan des mobilités Ile-de-France 2030, je me projette sur l'au-delà avec 2 projets pour 2040 : • le tramway T15 (Meudon Boulogne - Parc de Saint-Cloud) • le tram-train T16 (Sucy - aéroport d'Orly empruntant en partie la Grande Ceinture 
Obs 572	X		X											**<u>Une anonyme de Nemours (77) :</u>** *Pour la création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Habitant Nemours, je demande la création d'une piste cyclable pour relier la gare de

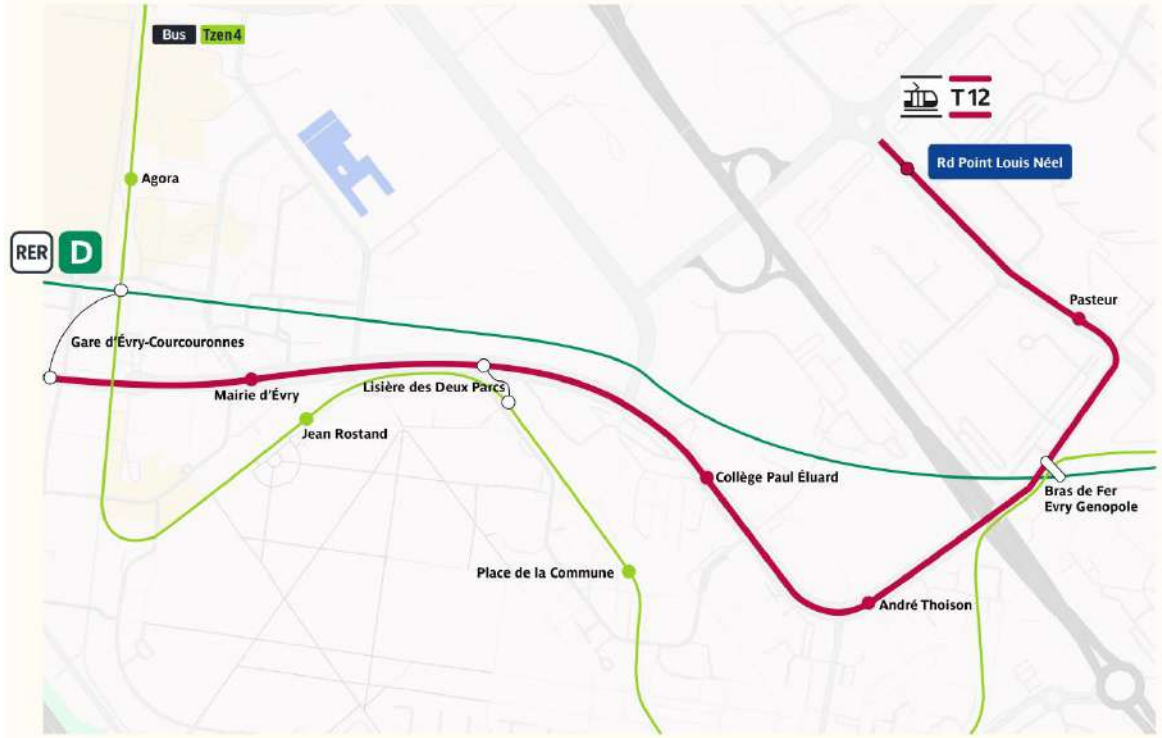
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Nemours Saint-Pierre à Larchant. J'ai régulièrement besoin d'y aller avec mes deux enfants, et en l'absence de transports publics, on essaie d'y aller en vélo avec une cariole. On se sent en danger sur la route principale, mais la voie par la forêt n'est pas praticable toute l'année, même par temps relativement sec, cela peut prendre facilement une heure pour naviguer entre les flaques de boue, ce qui est ridicule pour un trajet de 7 km. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les Franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », cette demande est très largement recevable. Idem observation Obs 290
Obs 573												X		**<u>Une anonyme d'Issy-Les-Moulineaux (92) :</u>** *Mobilité et logement* Le principal problème de la mobilité en Ile de France, c'est la pénurie de logements, de tous types, locatifs, sociaux, intermédiaires, privés, qui fait s'envoler les loyers et les prix du mètre carré, renvoyant les travailleurs en lointaine périphérie. Imaginer les scenarios de rapprochement emploi / habitat est une absurdité totalement déconnectée des réalités sociales et familiales notamment. Se focaliser sur la mobilité, sans s'atteler sérieusement à la question du logement, ne résoudra ni les injustices environnementales, ni les injustices sociales et économiques. Et la voiture individuelle restera le mode de transport le plus pratique pour se déplacer. Inutile de préciser que je ne pense pas que la solution technique de la voiture électrique soit une solution.
Obs 574	X		X	X				X						**<u>Un anonyme de Nemours (77) :</u>** *Transports en commun ou de marchandise* A la lecture de certains commentaires, il n'est pas faux de reconnaitre qu'en fonction de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														votre lieu de résidence et de travail, les moyens de transports ne sont pas tous possibles ! vélos / trottinettes…ne sont pas adaptés ! D'expérience personnelle et de mon voisinage, les franciliens ne travaillent pas tous à 10min de chez eux ! Développer les transports en communs plus économiques et avec un Maillage plus large. Installer des cellules de comptages qui permettraient de fournir des données de densité de fréquentation sur chaque créneaux horaires afin d'adapter le nombre de bus ou de wagons pour éviter le sentiment « transport à bestiaux » parfois à l'inverse de wagons quasi vides sur d'autres créneaux ? Investir / réparer / entretenir les canaux fluviaux pour le transport dans les secteurs géographiques qui en disposent. A quand la reprise des transports de marchandises par voies ferrées ? Au lieu de laisser se développer les camions ? Il y a de l'existent à maints endroits qui ne semble pas mis en valeur et exploité !?
Obs 575	X		X											**Mme THERRE de Larchant (77) :** *Pour la création liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 576		X		X						X				**M CHARPAK de Larchant (77) :** *La mobilité est aussi une affaire de politiques publiques de santé publique territoriale* 1-L'accès à des toilettes propres partout devrait être un chapitre de la politique de mobilité. C'est un service aux citoyens pour une fonction physiologique normale et qui s'impose impérativement plusieurs fois par jours, même pour les citoyens sans problèmes de santé. Mais pour une partie de la population atteinte d'affections chronique c'est un impératif qui conditionne la capacité à utiliser les services publics de transport. Or la déficience majeure en ce domaine des politiques publiques d'équipement est exemplaire, en particulier ce qui relève des institutions régionales (les trains régionaux qui n'ont pas de toilettes), la SNCF (les gares et leurs toilettes rares et insalubres en majorité) et les collectivités territoriales (toilettes publiques très rares). Un nombre croissant de citoyens sont de plus en plus atteints de maladies chroniques qui

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														rendent encore plus impérieux les besoins en ce sens… Pour eux, le service public devient une punition. Leur seule solution est d'ignorer les transports publics. 2-Les pistes cyclables se développement largement en ville, mais les documents de mobilités ignorent consciencieusement le besoin des populations rurales des petites communes, qui pourtant demanderaient à minima une sécurisation des routes conduisant aux gares, souvent à moins de 10 km de la plupart des communes rurales, la mienne par exemple, Larchant, dans le 77. Pour les habitants comme pour les visiteurs, touristes et autres utilisateurs de la formidable capacité qu'offre les espaces verts d'ile de France (les forets et autres lieux de loisirs « verts » divers). Les politiques actuelles sont contreproductives pour la décarbonation de l'ile de France, la diminution des pollutions de l'air et des soles liées aux transports motorisés et la qualité de vie des citoyens d'une partie de la région. Loin d'une vision de l'Ile de France exemplaire en la matière qui est portant si souvent affichée. Sans parler d'une perte d'attractivité par rapport à d'autres régions et pays plus engagés en ce sens. Idem en partie observation 290
Obs 577				X		X								**<u>Un anonyme de Châtillon (92) :</u>** *Charte graphique, une seule appli et intérêt mise en concurrence ?* Une charte graphique unique sur laquelle Ile de France mobilités passe toutes ses communications (affiches, canaux numériques). Les véhicules neufs sont déjà customisés IDFM : il faut continuer pour la communication sur les affiches et médias (blogs des lignes, réseaux sociaux, sites web) qui devrait être identique et sur un seul endroit, peu importe l'exploitant. Pas besoin que chaque transporteur fasse de la communication : c'est le rôle de l'autorité organisatrice qui paye (départements et région) beaucoup. Pourquoi tant d'applis et de coût de maintenance pour chacune : IDFM, Bonjour RATP, SNCF Connect, Vélib'. Une seule appli suffit. La mise en concurrence va faire perdre beaucoup d'énergie avec peu de gains il me semble. S'il faut mettre en concurrence la Sncf et la RATP pour les lignes Transilien. Au final on se retrouve avec le même opérateur ou son concurrent. Et avec le même personnel

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														qui sera repris. Et il aura fallu payer tout le processus de mise en concurrence au passage. Quel intérêt ? Et renouveler à échéance. Sachant que le service est payé à + 50 % par les pouvoirs publics et la fiscalité sur les employeurs.
Obs 578	X		X											**Une anonyme de Villemomble (93) :** *SECURISATION des déplacements en vélo : pour les vélos ET les piétons* Après avoir parcouru le dossier, les déplacements en vélo devraient être correctement pris en compte : il est actuellement dangereux de se déplacer en vélo en Couronne compte tenu du nombre de voiture. A Paris, c'est à pied que cela devient dangereux ... à cause des vélos qui ne respectent pas les feux et les trottoirs. Les mentalités sont en train de changer pour adapter les mobilités mais les infrastructures restent encore faites pour le tout voiture.
Obs 579				X		X								**Un anonyme de Survilliers (95) :** *Bus en libre-service et montée par l'avant* J'ai assisté cette semaine à une altercation entre une voyageuse qui était monté par la porte du milieu (bus standard 3 portes), tout en validant son pass Navigo (toute porte équipée) et une personne qui accompagnait le conducteur (chef d'équipe chargé de former le conducteur ?). Suite à cela, j'ai consulté le règlement du bus lors d'un autre voyage (règlement qui n'est pas disponible sur le site internet d'Ile de France Mobilité, en tout cas, je ne l'ai pas trouvé). Il est précisé que la montée se fait en fonction de la politique du transporteur (avant ou libre-service). Sauf qu'entre les derniers bus cityway 3 portes avec des valideurs partout, les citaro 2 portes avec des valideurs uniquement à l'avant, les cars évidemment 2 portes où il y a un valideur unique Navigo/ carton et même un citaro 3 portes avec que des valideurs à l'avant et qui n'est pas au couleur d'IDFM (location), sans parler des bus articulés à 3 ou 4 portes, difficile de savoir quel est la politique. Je ne sais pas qui achète les véhicules, j'imagine que c'est IDFM car c'est les contrats d'exploitations sont plus courts que la durée de vie d'un bus. Mais permettez de mettre des sens interdits sur les portes arrière ou décidez niveau régional la politique de montée pour éviter aux voyageurs de se faire engueuler, ce qui n'est jamais très agréable

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 580				X								X		**Une anonyme de Villemomble (93) :** *Créer une adresse postale « Grand Paris » pour un POLE d'entreprise dans l'Est Parisien* Il y a un grand flux de l'Est vers l'Ouest car peu de bureaux dans l'Est. La prolongation du RER E a vite amené à la saturation de la ligne. Les personnes prenant le bus pour rejoindre le RER A ont choisi de prendre un bus plus rapide pour rejoindre le RER E etc. ... Les entreprises veulent une adresse prestigieuse pour s'installer : créer une adresse "Grand Paris" pour un pôle d'entreprises dans l'Est Parisien ? Un peu comme on écrit à "LA DEFENSE". Choisir un pôle d'intersection des transports, type Val de Fontenay ? Idée pas chère pour le coup !
Obs 581				X	X									**M NICOLAS de Chilly-Mazarin (91) :** *Proposition prolongement T12* Je vous propose ici un prolongement du T12 au-delà de son terminus Évry-Courcouronnes jusqu'au Rd Point Louis Néel. Ce prolongement permettrait de desservir des établissements scolaires, des établissements d'enseignement supérieur ainsi que de nombreuses entreprises et de mieux desservir l'Est de la ville. Le plan ci-dessous est joint à l'observation :

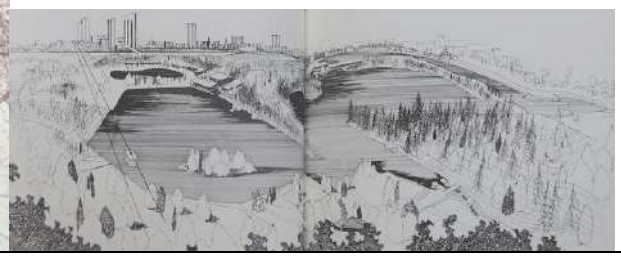
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														
Obs 582	X	X		X		X								**Mme KONRAT d'Epinay-sur-Orge (91) :** *RER C, T12 : problème d'offre, d'accessibilité PMR et de tarification* La déposante a laissé une longue contribution (2300 mots) concernant le RER C et le T12. Les principales observations portent sur la diminution de l'offre de RER C, en particulier depuis la mise en service du T12 Massy-Evry. Elle demande le rétablissement pour le RER C des trains directs Paris-Juvisy, le rétablissement de trains après 22h45 depuis Paris, le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														retour des trains longs, la remise en service du tronçon Paris-Versailles et l'augmentation de la fréquence en journée. Concernant le T12, elle indique être déçue par sa mise en service qui a entrainé la disparition du RER C Parais-Versailles. Elle demande que le prolongement prévu du T12 de Massy à Versailles soit réalisé. Elle formule des observations précises sur les problèmes d'accessibilité PMR, notamment pour les correspondances, aux stations/gares RER C et T12 suivantes : Epinay-sur-Orge, Massy, Gare d'Austerlitz. Elle regrette en particulier l'absence de toilettes dans ces stations/gares. Enfin, elle évoque la tarification du T12, à son sens peu claire et inappropriée. Elle demande son changement. Elle précise néanmoins que le tarif Liberté+ a été bénéfique pour elle.
Obs 583				X	X									**Un anonyme de Paris (75) :** *Fusion des lignes 3bis et 7bis* Nous commençons à entrevoir la fin du GPE, je pense qu'il pourrait être opportun de réétudier la fusion des lignes 3bis et 7bis qui serait un projet facile à mettre en œuvre et très peu coûteux. Cela contribuerait au désenclavement de la partie Nord du 20e arrondissement et par ailleurs à désaturer le pôle République qui constitue un point de passage obligé pour de nombreux déplacements de l'est parisien.
Obs 584					X		X							**M CHANTERAINE de Vaucresson (92), pour l'Association des Riverains du Quartier de la Gare de Vaucresson (ARQGV), :** *Parking relais* Afin d'encourager les déplacements en train, nous suggérons que la qualification de "parking-relais" ne soit pas limitée à la grande couronne mais soit étendue aux communes de rabattement de la petite couronne les plus éloignées de la capitale et disposant d'un parking significatif (plus de 100 places) à proximité immédiate d'une gare. Le parking sud de places de la ville de Vaucresson, notamment en raison de son accès facile pour les riverains des communes des alentours (Le Chesnay-Rocquencourt, La Celle-Saint-Cloud, Marne- la-Coquette) nous paraît mériter de bénéficier de ce label.

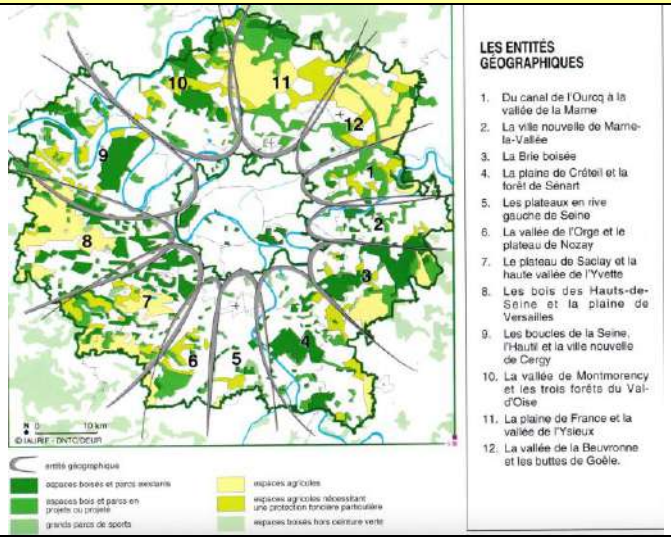
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 585				X			X							**Un anonyme :** *Objectifs mobilités 2030* En 2030, l'ile de France ne doit plus dépendre de la voiture. Un maillage renforçant les possibilités d'accéder aux Transiliens et RER sans utiliser de véhicules individuels est primordiale. Augmenter la densité du maillage en petite couronne n'est plus aujourd'hui qu'une question de praticité, quand la grande couronne continue de dépendre de la voiture, créant des parkings toujours plus étendus aux abords des gares transition et continuant de pousser des gens dans leurs voitures individuelles.
Obs 586														SPAM
Obs 587				X										**Un Anonyme :** Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens.
Obs 588			X											**M. AUBIN de Villiers-sous-Grez (77) :** Habitant·e de Larchant ou amoureux·se du village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux et nombreuses, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 589				X								X		**Mme COURTOIS de Paris :** Merci de prendre en compte mon vote pour la réouverture de la ligne Coulommiers -La Ferté Gaucher Afin de rendre La Ferté Gaucher accessible plus vite !
Obs 590												X		**CCI Paris IdF :** Madame La CCI de région Paris IDF, s'est impliquée à toutes les étapes de l'élaboration du PDMIF. Elle a notamment transmis à IDFM en 2024 sa contribution aux orientations du plan. En vue de l'enquête publique en cours, elle a préparé un avis sur le projet de plan dans le cadre de sa Commission du Développement économique Régional. Sa Présidente, Madame Nadia Ayadi sollicite une rencontre afin de vous présenter cette contribution. Je me tiens à la disposition de la commission d'enquête afin d'organiser cet échange.
Obs 591			X	X										**Une Anonyme :** Les transports en Ile de France sont indéniablement très développés et diversifiés. Usagère quotidienne, j'en suis satisfaite !! Habitant et travaillant dans la vallée de l'Yvette ainsi que sur les deux plateaux qui l'enserrent (plateau de Saclay et Plateau dit "des Ulis"), je regrette les grands projets de téléphérique maintes et maintes fois proposés par divers acteurs et abandonnés au profit d'autres projets qui ne profitent pas au territoire.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Le plateau de Saclay ainsi que Celui des Ulis ont un fort dénivelé. La voiture individuelle reste la solution la plus utilisée faute de vrais transports décarbonés et sécurisés (à ce jour aucunes pistes cyclables éclairée et sécurisée n'existe à Bures sur Yvette et Orsay pour relier la vallée des deux plateaux). Les lignes de bus qui relient le plateau de Saclay de la vallée de l'Yvette sont catastrophiques (conditions, saturations, état des bus...) Cette zone géographique charrie beaucoup de personnes car c'est un bassin de vie et d'emploi très important avec des heures de pointes saturées (tracés de routes anciens, circulations étroites, forêts...). Je regrette fortement l'abandon des projets comme le téléphérique pour notre territoire en pleine croissance. Comme il n'est jamais trop tard. J'ai écrit plusieurs fois à l'établissement public d'aménagement Paris-Saclay à ce propos (sans réponse à ce jour...) ainsi qu'à l'agglomération Paris-Saclay (réponse sans suite...) ainsi qu'au STIF (sans réponse à ce jour). La ligne de métro n°18 ne répond pas aux besoins du territoire en termes de liaisons domicile-travail. Une grande partie des étudiants et travailleurs du plateau de Saclay habitent dans la vallée et sur le plateau des Ulis. La réponse en transport est toujours la même : relier la capitale et les aéroports. Or, ce n'est pas le besoin quotidien de toutes ces personnes qui d'ailleurs, soit dit en passant, sont souvent peu aisées. Si nous voulons un monde durable et désirable, il faut commencer dès maintenant à trouver lorsque c'est possible, une alternative aux voitures individuelles comme vous le prévoyez dans votre plan de mobilité. Mais aussi, réenchanter les transports comme vous le faites certains TRAM par exemple. Nous pourrions lancer un projet réellement résiliant et innovant qui serait le téléphérique alimenté avec des énergies décarbonées et intégré dans le paysage local. Ce serait une première et une vraie mobilité exemplaire. Article du projet de téléphérique 2016 qui n'a jamais vu le jour : https://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/creteil-94000/13-projets-de-telepheriques-a-l-etude-en-ile-de-france-11-07-2016-5959925.php Dans les axes cités sur le site d'IDF mobilité je vois le nom de fret : ce serait super intéressant de remettre en place la nuit sur nos rails ferroviaires le fret de marchandises en alternative aux camions !! Aussi, à une ère ou les appareils véhicules individuels ne sont plus judicieux pour les zones

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														péri-urbaines comme la nôtre, il serait intéressant de creuser l'idée d'un "vélib" des banlieues qui ne soit pas une énième startup. La grande banlieue mériterait aussi d'avoir un forfait type vélib avec des stations accessibles qui soit proposé par la RATP et non privatisé.  
Obs 592			X	X	X									**<u>Un Anonyme de Chennevières-sur-Marne (94)</u> :** Circulations douces : Du parc départemental du Plateau à Champigny au Bec du Canard à Sucy-en-Brie sur l'Ex-VDO, prévoyons sur la trame verte et Bleue les circulations douces. Sécurisons les déplacements en séparant le cheminement de la piste cyclable dans un espace apaisé, Prévoyons sur la RD4 les circulations douces déjà prévues il y a plus de dix ans quand l'Etat gérait la N4, en prévoyant un élargissement à 28 m acté, prévu à 32 m dorénavant. Tenant compte du Plan Bruit PBBE (Plan de la Prévention du Bruit dans l'environnement) et du PCAET (Plan climat air énergie)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														TCSP et circulations douces oui. Le bassin de vie de l'entité géographique de la « Brie Boisée » doit recevoir rapidement l'infrastructure ALTIVAL sur la RD4 jusqu'à La Queue en Brie d'un côté, jusqu'à la place du 8 mai 1945 à Chennevières-Ormesson de l'autre côté. La voie de contournement de Villiers est réalisée, le pont est construit, les giratoires réalisés. Si le prolongement de la RD10 semble actée, il serait bon qu'elle ne serve pas de transit pour les camions entre l'A4 et la Francilienne en passant par la RD4 fortement urbanisé pour ne pas détruire la santé des habitants, mais permettent l'aboutissement à un lieu de vie qui sont les attractivités économiques de Villiers et Champigny, qui peuvent être aussi la future « Silicun Vallée » pour aboutir à un centre de stars-up entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est. Quand le prolongement de la N186 jusqu'à port de Bonneuil, pôle multimodal entre route, train et bateau ? Quand le TCSP Vers Brie comte Robert dont 9 ha de forêt ont été détruite pour sa réalisation ? Quand le doublement de voie de Villlecresnes à la Francilienne ? L'Equilibre des transports, éviter l'asphyxie routier est un objectif commun pour aller vers la décarbonisation. Sur l'autoroute A4, une réflexion doit être menée pour une voie de transport en commun venant des villages de Seine et Marne, avec des stations aux entrées et sorties d'autoroute jusqu'à Noisy-le Grand, où se trouve une station BioGNV pour le ravitaillement, l'accès au RER A, le TCSP ALTIVAL pour rejoindre la ligne 15 et la RER E.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														
Obs 593												X		**<u>Une Anonyme</u> :** Je ne trouve pas, dans le rapport PDMIF le paragraphe qui parle des ZFE, pourriez-vous, je vous prie, d'en donner les références ?
Obs 594				X	X									**<u>Mme PEYTHIEUX de Châtenay-Malabry (92)</u> :** Je suis favorable au prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'au tramway T10 à Châtenay-Malabry, puis jusqu'à Massy-Palaiseau. Une telle extension représenterait une avancée majeure pour l'accessibilité et la fluidité des transports en commun dans le sud des Hauts-de-Seine et l'Essonne. Pendant des années, la ville de Châtenay-Malabry n'a été desservie que par un réseau de bus reliant les gares du RER B à Antony ou à Sceaux, permettant ainsi une connexion au réseau de transports franciliens. Toutefois, ce mode de transport, bien que nécessaire, reste insuffisant en raison des aléas liés à l'exploitation des bus et des difficultés de circulation sur voirie. Ce n'est qu'avec l'inauguration du tramway T10 en juin 2023 que les habitants ont enfin

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pu bénéficier d'un moyen de transport moderne, accessible, écologique et ponctuel. Toutefois, le T10, bien que structurant, ne permet pas à lui seul de pallier les difficultés majeures que rencontrent quotidiennement les usagers pour leurs déplacements vers Paris et les grands pôles économiques de la région. Depuis des années, le RER B souffre d'une saturation chronique. Quant au réseau de bus il est insuffisant et fragile(difficultés notamment pour la RATP pour recruter des chauffeurs) Le prolongement de la ligne 4 représenterait une avancée décisive pour le sud des Hauts-de-Seine et l'Essonne. Entièrement automatisée, cette ligne offre un service régulier et performant, insensible aux aléas d'exploitation liés à la conduite manuelle. En prolongeant la ligne 4 jusqu'à Châtenay-Malabry, une connexion directe serait assurée avec le T10, renforçant ainsi l'attractivité et la desserte de ce territoire. Aller plus loin, jusqu'à Massy-Palaiseau, permettrait de créer un nouveau maillage efficace, facilitant les correspondances avec le RER B, le RER C et la future ligne 18 du Grand Paris Express
Obs 595				X	X									**<u>Un Anonyme de Châtenay-Malabry (92)</u> :** Le prolongement de la ligne 4 du métro est une nécessité stratégique pour améliorer la mobilité en Île-de-France. Il permettrait : ✔ Un accès facilité et rapide à Paris sans dépendre du RER B, ✔ Une connexion renforcée avec le tramway T10 et les autres modes de transport, ✔ Un réseau plus fiable et performant grâce à l'automatisation du métro, ✔ Une alternative efficace et durable à un réseau de bus fragile et limité. Ce projet offrirait enfin aux habitants de Châtenay-Malabry et des environs une solution de transport adaptée aux défis actuels et futurs, contribuant ainsi à une mobilité plus fluide, plus efficace et plus respectueuse de l'environnement.
Obs 596				X	X									**<u>Une Anonyme de Châtenay-Malabry (92)</u> :** Le prolongement de la ligne 4 jusqu'à Massy-Palaiseau constituerait une solution concrète pour les milliers d'usagers dépendants aujourd'hui du RER B. Cette infrastructure moderne et automatisée permettrait d'absorber une partie des flux concentrés sur Massy-Palaiseau, contribuant ainsi à désaturer la portion restante du RER B, qui souffre d'une fréquentation excessive et de nombreuses perturbations.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Cette amélioration bénéficierait directement aux habitants du sud des Hauts-de-Seine, de l'Essonne et des Yvelines, en garantissant une meilleure fluidité et une fiabilité accrue des trajets. De plus Le prolongement du métro jusqu'au T10 permettrait de renforcer la desserte de plusieurs villes clés du sud des Hauts-de-Seine : • Châtenay-Malabry, • Clamart, • Le Plessis-Robinson, • Antony. Ces communes, actuellement tributaires d'un réseau de bus ou du RER B, bénéficieraient enfin d'une liaison rapide et fiable avec Paris et les pôles économiques majeurs de la région.
Obs 597				X	X									**M. SUAU de Châtenay-Malabry (92) :** Je soutiens pleinement le prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'au tramway T10 à Châtenay-Malabry, puis jusqu'à Massy-Palaiseau. Cette extension offrirait une alternative fiable et performante aux voyageurs tout en améliorant considérablement l'organisation des transports en Île-de-France. Il s'agit là d'une alternative directe et performante au RER B. En effet, le prolongement de la ligne 4 jusqu'au tramway T10 puis au-delà permettrait également la suppression de la branche du RER B reliant Bourg-la-Reine à Robinson (soit trois stations). Cette reconfiguration aurait un impact immédiat et positif : a) Toutes les rames du RER B circuleraient exclusivement sur la ligne principale, desservant plus efficacement les départements de l'Essonne et des Yvelines, jusqu'à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (soit 17 stations). b) Une meilleure fréquence et une fiabilité accrue sur l'ensemble du RER B, permettant de réduire les retards et incidents d'exploitation. Cette optimisation renforcerait l'efficacité du RER B, qui constitue un axe majeur de transport pour les Franciliens. La prolongation de la ligne 4 jusqu'à Massy-Palaiseau offrirait des avantages décisifs en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														matière de connectivité régionale. Massy-Palaiseau constitue en effet un hub de transport incontournable, intégrant : - La gare TGV de Massy, permettant des liaisons rapides avec d'autres régions françaises, - Les lignes RER B et RER C, reliant l'aéroport Charles de Gaulle, Paris et le sud de l'Île-de-France, - Le Transilien, assurant des connexions vers la grande couronne, -Le tramway T12, facilitant les déplacements locaux, - La future ligne 18 du Grand Paris Express, qui reliera l'aéroport d'Orly à Versailles, en passant par le plateau de Saclay, un pôle scientifique et universitaire d'envergure internationale. Un tel prolongement renforcerait les interconnexions et offrirait aux voyageurs une alternative crédible et efficace aux infrastructures existantes.
Obs 598												X		**Un Anonyme de Chapet (78) :** Il faut absolument revoir ces lignes qui ont systématiquement un problème, entraînant des retards, et plus généralement des suppressions de trains redondantes et agaçantes.
Obs 599				X								X		**M. MILLOT de Maisons-Alfort (94) :** Habitant Charenton de 1965 à 1969 (station Charenton-Ecoles) puis et Maisons-Alfort (Station Maisons-Alfort Stade), je suis donc usager de cette ligne depuis près de 60 ans. J'ai connu les rames Sprague-Thomson puis les MF77. Je suis usager, pour ne pas écrire usagé, par cette ligne dont le trafic est de plus en plus perturbé par des pannes récurrentes, la fréquence anémique des trains, les voitures bondées et d'une propreté limite. Et ce n'est pas la rénovation des rames avec un peu de peinture, du film adhésif sur l'intérieur des portes en inox et les nouveaux sièges en plastique dur recouvert de tissus, solution anti hygiénique, qui améliore réellement le confort des passagers. On regrette la fiabilité et les banquettes en bois des rames Sprague-Thomson... Au lieu de consacrer un montant pharaonique pour la construction de la station Gustave Roussy - Villejuif sur la ligne 14, en la confiant à un "archi-coûteux", il aurait été plus raisonnable d'éviter de réaliser un ensemble inutilement tape à l'oeil et donc faire des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														économies pour améliorer le trafic d'autres lignes de métro, dont la ligne 8 qui en a bien besoin. Merci de prendre en compte mon avis sur cette démoniaque ligne 8 car je souhaite ardemment ne pas être seulement un usager mais surtout être considéré comme un client.
Obs 600				X								X		**Une Anonyme de Saint-Denis (93) :** Habitant saint Denis et n'ayant pas de voiture j'utilise beaucoup les transports en commun et je suis très mécontente de la décision de l'équipe de M. Hanotin de supprimer le passage des bus en centre-ville sous prétexte de faire du centre-ville un centre "pacifié" pour tous. Pour tous sauf pour les populations les plus pauvres qui habitent en périphérie et ne peuvent plus accéder facilement au centre-ville en particulier au marché. Nous demandons le rétablissement du passage des bus en centre-ville. J'utilise par ailleurs régulièrement le service de TAD pour me rendre a Recloses depuis la gare de Fontainebleau. Ce service est très pratique malheureusement peu fiable. Les réservations sont parfois annulées seulement 30 mn avant et on se retrouve coincé a plusieurs km de sa destination sans aucune solution à part le stop. Et le pire c'est qu'on reçoit une confirmation automatique de l'arrivée du bus qui n'arrive pas. La centrale de TAD Île-de-France m'a dit que ces messages étaient envoyés automatiquement sans contrôler s'il y a vraiment un chauffeur disponible ! C'est vraiment se moquer des usagers.
Obs 601		X												**M. WEILL de Maisons-Alfort (94) :** L'âge ne me permet plus de gravir les escaliers. Alors j'ignore le métro. Hélas! vivement les ascenseurs et les escaliers roulants quand ils fonctionnent….
Obs 602			X											**Un Anonyme de Tremblay-en-France (93) :** Il faut développer les pistes cyclables pour les salariés de la plateforme de Roissy pour permettre aux salariés de venir et partir en vélo et aussi de se déplacer en vélo sur le site.
Obs 603				X								X		**Un Anonyme d'Issy-les-Moulineaux (92) :** J'habite Issy-les-Moulineaux proche de Meudon, en 2021 Mme Pécresse est venue

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														annoncer que la ligne 12 allait être prolongée jusqu'à la station Issy avec le RER C et la ligne 15 puis vers Meudon. Depuis 2021 nous n'avons eu aucune nouvelles ou actualités sur les études et le prolongement. Ce prolongement est très attendu et essentiel pour les habitants, il permettrait aussi de créer une connexion avec la ligne 15 et le RER C. Nous l'attendons avec impatience et espérons qu'il soit livré avant 2035.
Obs 604												X		**M. GUATIERI de Neufmoutiers-en-Brie (77) :** Les communes rurales sont les grandes oubliées du plan de déplacement d'Ile-de-France. La voiture est une nécessité pour nous, habitants de ces communes, mais, malheureusement, il devient de plus en plus difficile d'aller ou de traverser Paris et la petite couronne. On nous explique que nous devons diminuer notre utilisation de la voiture mais force est de constater qu'aucune solution ne nous est proposée. Les transports en commun ont plus tendance à diminuer en zone rurale que l'inverse.
Obs 605	X			X										**M. GUILBERT de Montreuil (93)** : *Non le vélo ne convient pas. Ce n'est pas une solution mais un problème.* Les administrés.es, dans leur grande majorité, ne souhaitent PAS faire du vélo pour se rendre au travail. Malgré les infrastructures coûteuses déjà réalisées depuis 2020, le constat est clair : La mobilité vélo est au point mort, les compteurs installés sont le reflet d'échec de cette mobilité inadaptée et ce n'est pas en injectant des subventions pour tenter de déployer des pistes cyclables qui changeront la disposition des gens à monter sur une selle. 4.1 Développer les infrastructures cyclables 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo 4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés Si le budget de la Région Île-de-France était le reflet des besoins des Franciliennes et Franciliens il devrait favoriser la mobilité, réduire les embouteillages et supprimer les pistes cyclables priorisées pour redonner plus de place aux mobilités partagées.

réseau vélo et marche
Collectivités engagées pour les mobilités actives

FRÉQUENTATIONS VÉLO EN FRANCE 2024

Bulletin n°5 – du 10/01/2025

CHIFFRES CLÉS 2024

Du 1er janvier au 29 décembre

Par rapport à 2023

+1 % de passages de vélos

+1 % en semaine

+1 % le week-end

Selon le milieu

+1 % en urbain

-3 % en périurbain

-3 % en rural

En ce début de janvier 2025, jetons un œil à la fréquentation vélo en 2024 en France. L'année s'est-elle terminée en beauté ? Ce dernier bulletin 2024 nous offre un bilan provisoire. Les données consolidées, intégrant l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations, paraîtront au printemps 2025.

TENDANCES GLOBALES

L'année de 2024 affiche une stagnation de la fréquentation vélo à l'échelle nationale. Cette tendance, nous avons déjà pu l'observer auparavant : alors que de 2020 à 2022, la pratique a progressé de plus de 10% d'une année sur l'autre, en 2023 l'augmentation n'était que de 5% et a stagné en 2024 (+1 %). La météo pluvieuse de 2024 n'a pas aidé, mais la perte de dynamisme est manifeste et rend l'objectif de 12% de part modale vélo en 2030 de moins en moins réaliste. Le gel des financements inscrit au plan vélo rajoute de la difficulté et met en péril la mise en œuvre de politiques cyclables des collectivités.

Ce coup de frein touche tous les milieux, mais de façon différente. En milieu urbain, la pratique stagne en 2024 (+1 %) alors qu'elle avait progressé en 2023 (+6 %). La fréquentation en zones rurales et périurbaines diminue légèrement (-3 %) alors qu'elle était stable en 2023 (+0 %). À noter que, si la fréquentation progresse davantage le week-end que la semaine en milieu urbain (+3 % le week-end vs +1 % la semaine), la tendance est inversée en milieux périurbain et rural (-5 % le week-end vs -2 % la semaine pour le périurbain et -6 % le week-end vs -1 % la semaine pour le rural).

Comme tous les ans, nous constatons une diminution forte de la fréquentation pendant les fêtes. La semaine de Noël était la moins fréquentée de l'année avec 248 passages par jour en moyenne, ce qui représente une baisse de 53 % comparé à la semaine précédente et de 62 % comparé à la moyenne de l'année. Dans son ensemble, la fréquentation en décembre est restée stable (+0 % par rapport à 2023).

À NOTER

Il faudra attendre une analyse sur l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations pour confirmer les tendances observées sur l'échantillon.

MÉTHODO

Réseau vélo et marche propose, tout au long de l'année, un suivi de l'évolution de la pratique du vélo. **Cette analyse repose sur un échantillon national de 315 compteurs représentatifs** de l'ensemble des compteurs partagés avec la **Plateforme nationale des fréquentations** (PNF). Cet outil, porté par Réseau vélo et marche et développé en partenariat avec Eco-Compteur, permet d'agréger les données de plus de 1 700 compteurs partagés par près de 175 collectivités. Pour en savoir plus sur la composition de cet échantillon et les règles d'analyse, consultez la note méthodologique disponible sur notre site Internet.

Ce bulletin est le cinquième numéro de la collection 2024. **Les collectivités qui ne partagent pas encore leurs données et qui souhaitent intégrer les futures analyses** sont invitées à contacter Simon DIETRICH (simon.dietrich@velo-territoires.org).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 606	X					x	x							**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92)** : *Rendre les voies de circulation aux automobilistes* Redonner toute sa place à la voiture à Paris et dans sa banlieue : rétablissement des voies de circulation supprimées y compris dans les Bois de Boulogne et de Vincennes, suppression des pistes cyclables qui empiètent sur les voies de circulations jusqu'alors dévolues aux automobilistes, rétablissement de toutes les places de stationnement supprimées depuis 2000, gratuité du stationnement dans la rue, et évidemment abrogation définitive et irréversible des ZFE et des ZTL. En parallèle, l'intégralité des transports dits « en commun » doivent être privatisés et déréglementés, car il s'agit du seul moyen de faire naître une alternative viable à l'utilisation des moyens de transport individuels. Cela concerne les bus, le métro, le bateau et tout mode de transport qui pourrait émerger du progrès technologique (y compris aérien).
Obs 607				X										**Un Anonyme** : Impossible de trouver des infos concrètes sur le site, il n'y a que du bavardage administratif, la plaie française par excellence. Pour améliorer les mobilités douces, la première chose à faire est de faire fonctionner correctement les transports en commun existants !!! Ce qui était l'exception en période post covid par manque de personnel est devenu la règle. Les bus en journée sont quasi inexistants, les RER ont une fréquence très faible (souvent toutes les 30 mn), tout ceci pousse les Franciliens à prendre leurs voitures.
Obs 608				X										**Un Anonyme de Chatenay-Malabry (92)** : *PROLONGEMENT DES LIGNES 4 DE METRO ET DU TRAM T10* Je souhaite le prolongement de la ligne 4 de métro jusqu'au T10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy Palaiseau, ainsi que la prolongation du T10 vers la future ligne 15 du Grand Paris Express. Nous souffrons depuis trop longtemps des dysfonctionnements permanents de la ligne B du RER ainsi que de sa saturation. La ligne 4 de métro est automatisée, elle permettra par son prolongement de désenclaver des quartiers de plusieurs communes. Cela permettra aussi aux Châtenaysiens un accès direct et plus rapide à Paris.
Obs 609	X		X									X		**Mme CATALIFAUD** : Premier avis : impossible de comprendre comment participer à l'enquête en ligne. Ou

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														cliquer ? 2e avis : je souhaite m'acheter un vélo électrique car j'ai beaucoup de côtes (je vais de Boulogne (92) au Petit Clamart. Sur la route seulement 35% de voies cyclables et encore, non protégées mais partagées avec d'autres véhicules. A Clamart et Meudon, très peu de voies cyclables. Des axes même dangereux. Rien n'est fait pour me donner envie d'aller travailler à vélo et encore moins lorsqu'il fait nuit le matin ou le soir. Du coup, faire pression sur les mauvais élèves et garantir partout en région parisienne au moins 50% de voies cyclables et 25% de voies vraiment sécurisées. 3e avis : beaucoup de vols de VAE notamment car les points d'accrochage sont fragiles et peuvent être découpés rapidement. Renforcer et sécuriser les points d'accrochage devant les zones commerçantes ou de loisirs (parcs etc…) 4e avis : 400 euros, c'est peu pour un VAE 5e : amendes aux mauvais conducteurs à donner plus régulièrement 6 interdire les vélos dangereux en ville (grosses roues qui vont très vite).
Obs 610				X										**Mme CARCAILLON de Bagnolet (93)** : *Prolongement ligne 3 LA NOUE* J'ai entendu parler d'un prolongement possible de ligne 3 jusqu'à la NOUE Il serait absolument parfait d'envisager ces travaux afin de désenclaver cette zone sérieusement et de la rendre attractive tant sur le point habitation que professionnel. L'accès n'étant réellement pas pratique qui plus est avec le stationnement compliqué de cette zone. Un stop de métro à ce niveau serai judicieux et un vrai changement positif pour tous ces habitants.
Obs 611												X		**Mme MARCISZEWER, Présidente de l'association Les Voisin de l'Arc Sportif :** Nous sommes une association représentant les habitants du quartier de l'Arc Sportif à Colombes. Nous aimerions participer à l'enquête et inviter nos adhérents à en faire de même en ligne, mais nous ne comprenons pas où sont les questions auxquelles répondre ? À moins qu'il n'y en ai pas et que ce soit libre ? Pouvez-vous nous aider ? Merci par avance pour votre retour et excellente journée.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 612			X	X		X		X						**Avis délibéré de la commune d'Ivry-sur-Seine (94) :** Le conseil municipal émet un AVIS FAVORABLE sous réserves : - d'une accélération des études de prolongement de la ligne 10 du métro de Gare d'Austerlitz jusqu'à Ivry puis aux Ardoines afin de proposer une solution de transport structurante à des secteurs en pleine urbanisation ; - d'une accélération de la mise en œuvre du Schéma directeur du RER C afin d'améliorer son offre par le renouvellement de l'infrastructure et du matériel ; - d'une priorisation du renouvellement des rames de la ligne 7 du métro pour diminuer le taux d'incidents sur la ligne ; - d'une accélération du calendrier de mise en œuvre de la ligne TZen 5, - d'une amélioration des fréquences des lignes de bus desservant Ivry de manière à renforcer leur attractivité et de l'accélération du renouvellement du parc ; - consolider l'offre de la ligne de tramway T9 afin d'anticiper les immobilisations de rame et la hausse de la fréquentation ; - renforcer des exigences vis-à-vis des transporteurs désignés dans le cadre de la mise en concurrence des réseaux bus et modes lourds ; - mise en place d'une réflexion autour de la problématique de l'augmentation des engins de déplacement personnel motorisés due notamment aux compagnies de services de mobilités partagées type free floating, au vu des conflits d'usage et d'espace avec les piétons ; - de la mise en place d'une réflexion autour de l'harmonisation tarifaire et de la visibilité/labellisation des services autopartage ; - de la mise en place d'une réflexion sur l'incitation à l'autopartage à l'échelle des copropriétés ; - d'une solution de financement pour la future passerelle au-dessus des voies ferrées entre les rues Gunsbourg et Fouilloux ; - de la reprise dans la charte logistique envisagée par le projet de PDMIF des travaux issus du Pacte pour une logistique métropolitaine initié par la Métropole du Grand Paris ; - d'une reprise de la numérisation et de l'homogénéisation des arrêtés de stationnement et de circulation (outil BAC IDF), régissant les règles de la logistique urbaine ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- d'une réflexion à l'échelle régionale sur l'encadrement des livraisons de repas à domicile ; - de la mise en place d'aides régionales pour l'achat de véhicules non polluants notamment à la suite du renforcement acté de la Zone à Faibles Emissions métropolitaine au 1er janvier 2025 et dans la crainte de laisser de nombreux ménages sans solution de transport ; - de l'attribution de financements des projets à la hauteur des enjeux portés par le PDMIF.
Obs 613				X										**Mme DIADHIOU de Bagnolet (93)** : *Ligne 3 du métro* Prolongement de la ligne 3 au quartier La Noue de Bagnolet / Montreuil.
Obs 614				X										**Mme GUYARD de Bagnolet (93) :** *Prolonger la ligne 3 à la Noue* Prolonger la ligne 3 au-delà de Gallieni jusqu'à la Noue.
Obs 615	X		X	X			X							**Une Anonyme de Meulan-en-Yvelines (78)** : *Expérience utilisateur et au relais entre les différentes mobilités* Les mobilités doivent être pensées de manière globale : - d'abord pour les piétons : il est nécessaire d'empêcher les voitures de se garer sur les trottoirs et de créer des espaces dédiés aux abords des écoles, gymnases... - pour les vélos : au-delà des pistes cyclables, renforcer les parkings sécurisés. L'ouverture de celui de la gare de Thun-le-Paradis était annoncée pour le 1er novembre 2024 et n'est toujours pas opérationnelle en mars 2025. De plus, les vélos cargo à assistance électrique ne rentrent pas dedans, ce qui n'encourage pas leur utilisation alors que les villes de ce coin géographique ont un dénivelé important. - lignes Transilien L et J : la correspondance à Conflans-fin-d'Oise est souvent longue et le déplacement du quai haut au quai bas est surchargé en heure de pointe (8h-8h30). - le covoiturage : il serait judicieux de créer des places dédiées pour les rendez-vous et les dépose de covoiturage. Je vous invite à penser en termes d'expérience utilisateur et au relais entre les différentes mobilités (correspondance, parking sécurisés, accès).
Obs 616	X		X											**Un Anonyme de Paris (75)** : *Accompagner la réduction de la dépendance a la voiture* Tout ce que le plan prévoit pour développer les transports en commun et leur accessibilité,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la marche et le vélo sont positifs. Il faut des alternatives à la voiture pour que les habitants puissent se reporter vers d'autres modes de transport et réduire ainsi la pollution de l'air et les accidents de la route. A ce titre, le plan devrait intégrer les voies pour covoiturage mises en œuvre sur le périphérique et certaines autoroutes, qui sont une solution concrète pour ceux qui ne peuvent pas se passer de leur voiture. Il serait positif d'accompagnement toutes les communes (y compris les centres villes des communes plus rurales de la région) pour passer la vitesse maximale a 30 km/h sur l'essentiel des voies, dans une logique de sécurité routière. Le développement des "rues aux écoles", ces rues piétonnisées devant les établissements scolaires, devraient aussi aller au-delà des plus grandes villes car elles améliorent concrètement la qualité de vie et la sécurité routière des enfants et familles. Ce n'est pas incompatible avec la dépose scolaire en autobus voire en voiture dans les zones les moins denses a proximité, sans que ce soit juste devant l'école. Même en grande couronne, il est possible de substituer la voiture a d'autres modes de transports pour certains trajets (pas forcément tous, mais chaque trajet en moins est utile pour le climat et le portemonnaie). Cela suppose qu'il y a des trottoirs praticables, des aménagements cyclables, ce qui est trop rarement le cas. En particulier, l'accès aux lycées pourrait être travaillé spécifiquement car les jeunes n'ont pas le permis de conduire et sont en même temps suffisamment grand pour aller tout seul en vélo ou a pied au lycée, a condition que les aménagements permettent de le faire en sécurité. Ça peut être bien plus rapide et complémentaire que le ramassage scolaire, ou parfois on se retrouve à faire tout le tour de la Ville quand on est dans les derniers arrêts avec de longs trajets pour peu de km à vol d'oiseau.
Obs 617				**X**										**Une Anonyme d'Amillis (77)** : *Bus 03A Coulommiers* Actuellement le bus 03A de Coulommiers (77120) vers Meaux (77100) fonctionne toutes les heures, ce qui est insuffisant aux heures de bureau et d école, car beaucoup d'étudiants de rendent sur Meaux et reviennent sur Coulommiers. Si incident sur la ligne P de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														coulommiers vers Paris gare de l'est c'est la catastrophe car beaucoup de personnes se rabattent et arrivent alors a la gare de Meaux et beaucoup ne peuvent alors monter dans le bus et c'est une heure d'attente sans garantie d'avoir une place car je dois d'abord mettre ma trottinette en soute. Je dois aller à Chessy mais cela sera la même galère. Les horaires de transport à la demande sont inadaptés et il faut se rendre à pied quand on est dans un village, à un lieu fixe ou prendre sa voiture. J'aimerais que le bus 03A fonctionne toutes les 30 minutes aux heures de pointe et que la ligne P ne soit pas régulièrement hors service pour cause de pluie, de vent, d'éventuelle neige et problèmes au niveau des installation et devoir aller chercher mon mari dans une autre gare que celle de Coulommiers ou a marne la vallée.
Obs 618														**Spam**
Obs 619	X	X	X	X										**<u>Une Anonyme de Levallois-Perret (92)</u>** : *Transport en commun et commerces* Si de Levallois-Perret, les transports sont assez corrects en direction de Paris, de banlieue à banlieue, c'est une catastrophe… Je précise que mes bureaux se trouvent dans Paris et que je prends le métro tous les jours… Concernant la fréquence des bus et les divers RER, la situation est très critique avec des temps d'attente, parfois, vertigineux, aux alentours de 30 minutes ! Quant aux RER, les retards, les grèves, les incidents, techniques, etc., compliquent franchement les déplacements. Les lignes de métro au centre de Paris sont de plus en plus bondées, avec une fréquence de passage en baisse, sans parler des problèmes de sécurité ou de saleté et de difficulté de déplacement pour PMR. Le « tout vélo » imposé à Paris, de manière brutale, et sans aucune étude, ni stratégie crée des aberrations et des tensions. Quelle est la part de nos politiques qui se déplace à vélo ? Cette politique est dévastatrice pour le commerce, dont le taux de vacance ne cesse d'augmenter ; je ne parle même pas de la baisse de population dans Paris intra-muros et de la saleté ! S'il est positif de favoriser le déplacement à vélo et d'aller en ce sens, la fermeture de certains grands axes est une totale ineptie, avec des voies vélo surdimensionnées, rien de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														prévu pour les livraisons… empêchant les personnes résidant en dehors de la capitale de s'y rendre facilement… on ne peut plus se garer, ou à des prix dépassant l'entendement, quasiment aucun parking relais… Aucune étude, ni plan de circulation n'ont été vraiment validés ; c'est le seul fait de la princesse ! Il est absolument inconcevable que la maire de Paris ait la main sur le boulevard périphérique, qui devrait être dépendant de la région, compte tenu de ses impacts sur les banlieues alentours ! La voie réservée, va créer encore plus de pollution, par une déportation sur les axes alentours et pénalise grandement toutes les personnes qui travaillent. Cette décision a été prise en totale contradiction avec les sondages effectués au préalable. Bref, comme vous vous en doutez, si le déploiement du réseau Grand Paris Express est une excellente chose, je suis très loin d'apprécier la politique, jusqu'au-boutiste du tout vélo et les prises de décision de la maire de Paris. Tout le monde n'a pas 20 ans !
Obs 620				**X**										**M. FRANCK de Thoiry (78) :** *LIGNE DE BUS 7818 ville de Thoiry* La ville de Thoiry (78770) est uniquement desservie par la ligne régulière de bus 7818 du lundi au samedi. Cette ligne a plusieurs inconvénients : en effet, les usagers qui se rendent à la gare Villiers-Neauphle-Pontchartrain en direction de Paris-Montparnasse ou Dreux (ligne SNCF N) doivent attendre car les horaires de bus et de train ne sont pas toujours compatibles entre eux (attentes de 45 minutes à certaines heures et sans abris de bus) et le samedi, aucune cohérence pour prendre un train surtout qu'il y a très peu de bus (toutes les heures). Ces inconvénients nous obligent donc à continuer de prendre la voiture. Les lignes de bus sont censées desservir les gares dans la majorité des cas afin de permettre aux usagers de ne pas utiliser leur véhicule et ainsi éviter de saturer les routes, les parkings des gares et de polluer l'environnement. Il sera très difficile d'améliorer la situation de la planète et de ralentir les problèmes climatiques si les sociétés de transports en commun ne font pas d'efforts pour améliorer l'utilisation quotidienne des voyageurs. Pourtant, il me semble que c'est ce qui est demandé en permanence dans les médias :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														être éco-citoyen. Autre inconvénient de la ruralité proche de la banlieue parisienne : la jeunesse, du fait des problèmes évoqués précédemment, est dépendante des parents pour se déplacer (et également pas de bus le dimanche) et ne peut donc pas profiter comme elle le voudrait des opportunités parisiennes. Elle est aussi pénalisée par le manque d'abris de bus sur la ligne et au lycée Viollet Le Duc (un des arrêts RD11).
Obs 621	X		X											**<u>Un Anonyme de Montgeron (91) :</u>** *Axe 4 – Zone belle Epine (94)* J'effectue mon trajet domicile / travail tous les jours en vélo, car c'est de loin le moyen de transport le plus rapide, pas le plus sûr malheureusement. Pour effectuer ce trajet de 20km (aller), il n'existe que très peu de pistes cyclables protégées. J'attire votre attention sur un point névralgique particulièrement dangereux pour les vélos. La zone autour de belle épine (94) : A86, RN7, zone d'entrepôts commerciaux (ZAC Sénia Sud), dépôt de bus RATP ... Rien n'est prévu pour les vélos et on doit naviguer entre poids lourds, bus, voitures. Un magnifique double couloir de bus existe mais les vélos y sont interdits. Pourtant j'arrive d'Orly où le long des pistes d'atterrissage existe une piste cyclable en site propre et après le nœud de belle épine, je longe le marché de Rungis, sur une piste cyclable en site propre également. Bref, il faudrait penser à un système pour relier ces deux zones, ou au moins sécuriser toute la zone autour de belle épine, vraiment très dangereuse. Dans la même zone géographique, la station de la ligne 14 "Thiais - Orly" vient d'être ouverte mais les travaux de son environnement proche semblent arrêtés (les JO sont finis - les travaux aussi ?). Cela serait pourtant l'occasion de faciliter la circulation des vélos dans ce secteur.
Obs 622	X			X										**<u>Un Anonyme d'Evry-Courcouronnes (91)</u>** : *Reconnecter la grande couronne et rendre cohérent le maillage des mobilités douces* La grande couronne reste encore un peu oubliée. - Poursuite du T12 jusqu'à Versailles chantier - Extension du T14 jusqu'à Coulommiers et la Ferté Gaucher - Extension de la ligne M4 au T10 puis à Massy-Palaiseau - Extension de la ligne M14 jusqu'à Épinay sur Orge - Extension de la ligne M8 du RER A ou du C1 jusqu'à Villeneuve Saint-Georges - Terminus des mission ROMI à Rungis la Fraternelle au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														lieu de Pont de Rungis - Création d'un RER F qui dédoublerai la Francilienne (Par ailleurs toujours inachevée) de Mantes la Jolie à Roissy ; via Pontoise au Nord et Les Ulis, Brétigny, Évry Courcouronnes, Lieusaint-Moissy, Torcy via le Sud. - Renforcement du transilien S - Fiabilisation des 5 lignes de RER existantes et davantage de semi-directs entre Juvisy et Paris, VSG et Paris ou Massy-Palaiseau et Paris. Un trajet Evry-Courcouronnes Paris dure 10 minutes de plus qu'il y a 20 ans. - Fiabilisation du T12. Une ligne nouvelle avec autant de dysfonctionnement ce n'est pas normal. - Extension des lignes de métro centrales jusqu'au lignes périphériques 15, 16, 17 et 18 selon les cas - Fonctionnement 24h sur 24h les week-ends et jusqu'à 00h00 en semaine des trains, métros et RER (Comme à Francfort où les riverains bénéficient d'une fréquence au 1/4h) Poursuite du développement des mobilités douces c'est bien mais il faut déjà rendre cohérent ou transformer l'existant et prévoir des lieux de stockage sécurisés. Aujourd'hui pour Faire un trajet Courcouronnes centre à Evry 2 en vélo, il faut emprunter des bandes cyclables, des pistes partielles, de zones sans pistes, des trottoirs et quand vous arrivez à destination vous n'avez pas d'endroit où mettre votre vélo. Ça passe aussi par la compatibilité des transports lourds avec les mobilités douces. Les rames de trains, métros et trams ne sont pas toujours adaptées en particulier aux heures de pointe. Appliquer une séparation stricte des quatre flux à chaque fois que c'est possible : voitures/PL ; Transports lourds ; mobilités douces ; piétons. Sensibiliser aux risques. Il y a beaucoup de mauvais comportements des divers usagers qui souvent passent d'un mode à l'autre. Il en résulte de nombreux incidents avec parfois des blessés et des morts. Il est nécessaire au-delà de la séparation des flux de former dès le plus jeune âge aux bonnes pratiques de la mobilité.
Obs 623				**X**										**<u>Une Anonyme de Courdimanche (95)</u>** : *Maillage de transport en banlieues* Il manque une offre satisfaisante qui assure un Maillage dans les territoires. Aujourd'hui je mets autant de temps à aller à Paris (45km de chez moi) qu'à Pontoise (11km de chez moi). Résultat j'évite d'aller à Pontoise et quand j'y vais j'y vais en voiture. Je ne parle même pas d'aller dans une ville du Département d'à côté. J'ai le sentiment que c'est une situation assez courante en Ile-de-France. Professionnellement c'est aussi limitant sauf à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														accepter de longues heures de transports en commun tous les jours ou à se rabattre sur la voiture.
Obs 624	X			X										**Mme JEST d'Ermont (95)** : J'utilise le vélo et le train pour aller travailler. Les accès aux trains avec vélos ne sont pas assez favorisés (tout comme pour les personnes en situation de handicap). Il y a trop peu de wagons pour vélos (ou trottinettes). Ce serait bien s'il y avait concertation entre le développement des transports en communs et du plan vélo. Et pas assez de pistes cyclables sécurisées.
Obs 625			X			X								**Une Anonyme de Courdimanche (95)** : *Offre combinée vélo électrique/ pass navigo* J'aimerai bien allier vélo électrique et transport en commun mais il n'y a pas d'offre pérenne permettant de louer un vélo électrique (on peut tester mais après il faut acheter or le coût d'un vélo électrique + l'assurance qui va avec ne rend pas cette option intéressante pour mes besoins). J'aimerais un abonnement unique combinant l'ensemble des options de transport vélo compris.
Obs 626	X			X		X								**Un Anonyme d'Antony (92)** : Il faut développer les pistes cyclables - il faut maintenir l'Orlyval et l'intégrer dans le pass navigo - il faut améliorer drastiquement la ponctualité et la fiabilité des transports (je suis personnellement utilisateur du RER B) - automatiser les lignes pour en finir avec ces grèves handicapantes.
Obs 627		X		X										**Un Anonyme de Bagnolet (93)** : *Prolongement de la ligne 3 vers l'est (connexion sur la ligne 9)* Notre association est favorable au prolongement de la ligne 3 à l'est avec une station de métro sur le plateau de La Noue Bagnolet/Montreuil. Plusieurs dysfonctionnements urbains constatés : coupure que constitue l'autoroute A3 + très forte topographie limitante pour les mobilités douces et les PMR. L'arrivée d'une station de métro sur le plateau de La Noue (QPV) serait un apport très utile pour la dynamisation de cet espace et le cadre de vie de ses 16 600 habitants.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 628						**X**								**M. CHASSAING de Paris (75)** : *pass navigo* Il n'est pas normal que lorsqu'on passe d'un pass navigo annuel à un pass liberté on vous fasse payer 15 euros et changer la carte alors que la nouvelle est en tous points semblable à l'ancienne !
Obs 629				**X**										**Mme PILLOT d'Antony (92)** : *Rames RER B rénovées* Le matériel roulant de la ligne RER B est vétuste : sale, manque de confort, sièges usés, sièges cassés, luminosité désagréable, pas toujours climatisé, … Merci de prévoir une rénovation de tout le matériel roulant pour plus de confort (sièges, luminosité, climatisation), un affichage lumineux et sonore, un cadre propre et accueillant.
Obs 630				**X**										**Mme SHARSHAR de Châtenay-Malabry (92)** : *Prolongement de la ligne 4* Pendant de longues années je fus usagère du RER B. J'ai connu et souffert des wagons où nous étions collés les uns aux autres, les pannes fréquentes, les arrêts prolongés en pleine voie, l'interconnexion interrompue en gare du Nord et d'autres désagréments que beaucoup subissent encore aujourd'hui. Chaque jour, depuis le mois de juin dernier je profite de la transformation de l'avenue de la Division Leclerc, de l'apaisement de ses voies de circulation. Le Tramway T10 a embelli et rendu plus serein cet axe primordial de notre ville. Son succès témoigne qu'un mode de transport sécure, efficace, moderne, accessible, écologique et ponctuel, constitue la meilleure proposition d'alternative à la voiture. Aussi, en tant qu'habitante et élue de Châtenay-Malabry je suis totalement favorable au prolongement de la ligne 4 du Métro jusqu'au T 10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau. Ce prolongement réalisé, notre Ville et celles situées en amont de son parcours seront reliées directement à la gare de Massy-Palaiseau qui offre un hub de transport majeur, regroupant la gare TGV de Massy, les lignes RER B et C, le Transilien, le tramway T12, la future ligne 18 du métro. Ce prolongement démultiplierait l'intérêt de la ligne 4 du métro et les atouts de notre Ville.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 631		X	X	X										**Un Anonyme de Paris (75)** : J'habite dans le bas 16 ème depuis 42 ans, c'est de pire en pire dans les années 90 le métro ligne 9 fonctionnait très bien. On attendait 2 minutes service impeccable. depuis quelques années les conducteurs mettent un temps fou pour appuyer sur le bouton pour fermer les portes dans les stations mais qu est ce qu ils foutent ? Pire le métro ligne 9 s'arrête entre deux stations pour régulation on nous prend pour des idiots c'est n'importe quoi la régulation : les métros ne se suivent pas a 1 mn d'intervalle le suivant est à 7 minutes d'intervalle, il y aucun problème de régulation tout cela pour cacher le fait qu il n 'y a pas assez de personnel pour faire rouler les rames. Le pompon à venir la ligne 10: on nous dit qu'ils vont changer les rames surtout pas, on pourra plus s'asseoir je m'en fou je monterai avec mon tabouret la encore la connerie a la française on m' a dit que les rames des années 70 avec plein de sièges pour s'asseoir ne sont pas aux normes parce que les handicapes en chaise roulante ne peuvent pas se déplacer à l'intérieur de la rame mais quel est l'idiot qui a décrété ça ,les handicapes de toute façon ne peuvent pas utiliser les métros il y a pas d'ascenseur il y a que des escaliers pour y accéder sauf la ligne 14,. On est ni ne suisse ni en Allemagne. Enfin la meilleur les vélos avec smowengo virez moi cette boite de bricolos tous les vélos en libre-service sont pétés et le concessionnaire ne fais rien c'est une honte pour paris avec tous ces étrangers qui visitent paris en utilisant des vélos de merde. Foutez-moi cette boite dehors et prenez la société BIXI je l'ai testé à Montréal c'était merveilleux tout marchait. Ici a paris les stations du bas 16 eme sont vides et quand il y a des vélos ils sont tous hors d'usage. et l'opérateur ne fait rien. on paye pour un service de m***** Le PC une honte on perd un temps fou je me souviens il y a 10 ans il y en avait un toutes les 5 minutes maintenant on attend parfois 20 minutes au pont du Garigliano en direction de la Porte Dauphine à 4 heures de l'après-midi. Je ne vous parle pas des lignes 72 et 42 d une lenteur c'est dingue. Tout a été fait dans cette ville de paris pour supprimer les voitures mais la RATP ne sait pas adapter c'est pire qu avant ça devrait être le contraire pour inciter les gens a prendre les transports en commun on perd tellement de temps que j'ai songé à racheter une voiture. Moi je trouve que le personnel des bus et métros sont à l'image du pays pas vraiment motives par leur

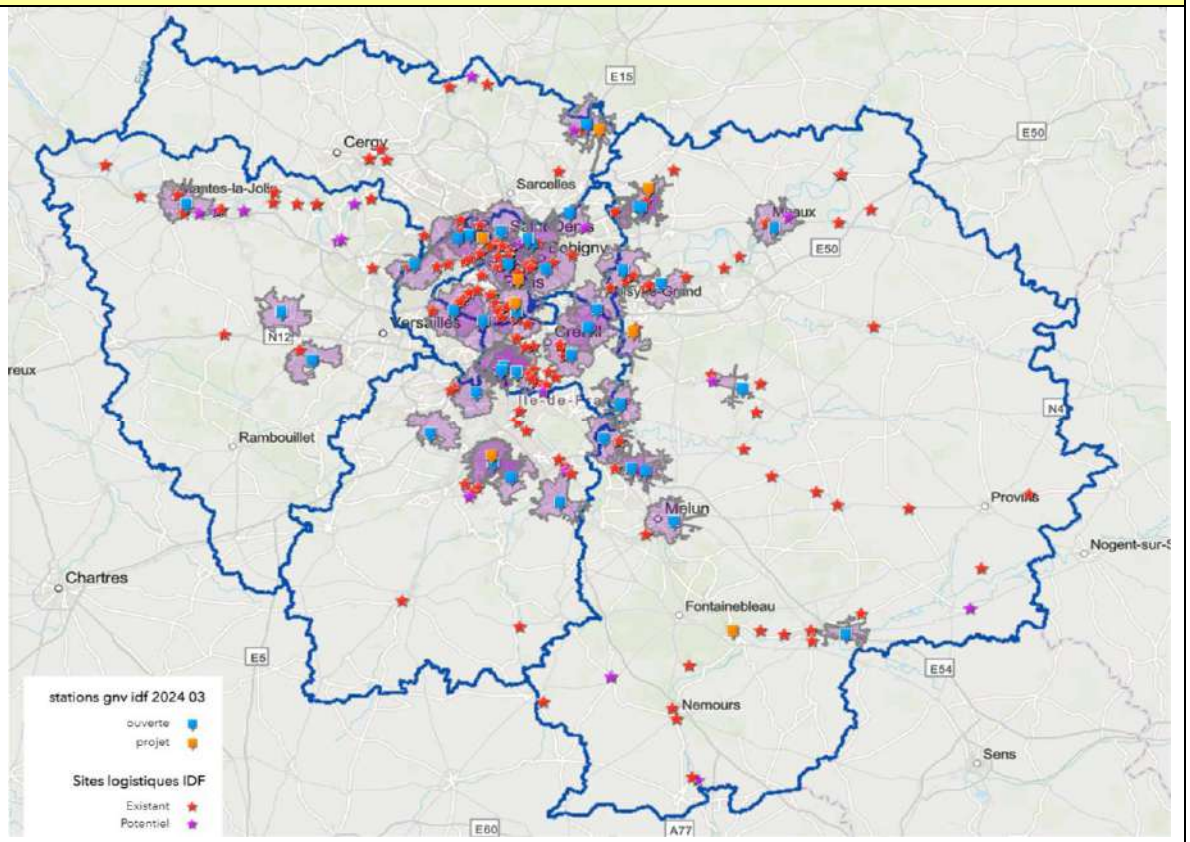
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														travail : quelle tristesse. Alors qu'ils ont un statut de privilégiés. Je pense qu'il faudrait privatiser la RATP pour remettre les gens au boulot. Je garde le meilleur pour la fin j'ai voyagé dans le monde entier et toutes les grandes capitales ont un chemin de fer direct entre l'aérogare et le centre-ville sauf nous c'est fait exprès pour que l'on paye le taxi à près de 70 euros la course. Entre paris centre et Roissy Charles Gaulle il y a le RER mais qui s'arrête a toutes les gares en plus on ne peut pas mettre sa valise dans la rame. Qu'est-ce que vous attendez pour construire une ligne directe entre Roissy et paris ?
Obs 632				**X**										**<u>Une Anonyme de Drancy (93) :</u>** *Allongement Ligne 7* Allonger la ligne 7 à partir du 8 mai 1945 afin qu'elle soit reliée à la gare du Bourget permettrait de circuler aisément autour de Paris sur toute la tranche Est, sans avoir besoin de rentrer dans Paris.
Obs 633	**X**								**X**					**<u>M. GIBAULT de Malakoff (92)</u>** : *Verdissement de rues en villes* On constate une épidémie de verdissements de rues passantes qui va au-delà du raisonnable. Certes planter des arbres part d'une bonne intention, mais pas lorsque cela conduit à élargir des trottoirs au point que le rétrécissement de chaussée condamne un des sens de circulation. Surtout quand la voie considérée est empruntée par des bus et que cela implique qu'une ligne soit déviée entraînant pour la suite un détour faisant que le bus mettra plus de temps pour son parcours. Exemples à Clamart rue Hébert (bus 394) Rue Paul Vaillant Couturier (bus 190); Chatillon av. de Paris (bus 194 & 394). D'une façon générale privilégier les transports publics sur la plantation de nouveaux arbres.
Obs 634	**X**		**X**	**X**		**X**								**<u>Une Anonyme de Pantin (93)</u>** : *Pour des nœuds multimodaux fonctionnels, plus de vélos, moins de voiture* La ville de Paris nous offre un bel exemple de transition vers la mobilité douce. Les pistes cyclables recouvrent une bonne partie de la capitale et d'autres départements d'Ile-de-France devraient s'en inspirer. Il faut pour cela permettre aux vélos de monter à bord des transiliens, RER et Tram afin de favoriser la comodalité. Les pistes cyclables doivent

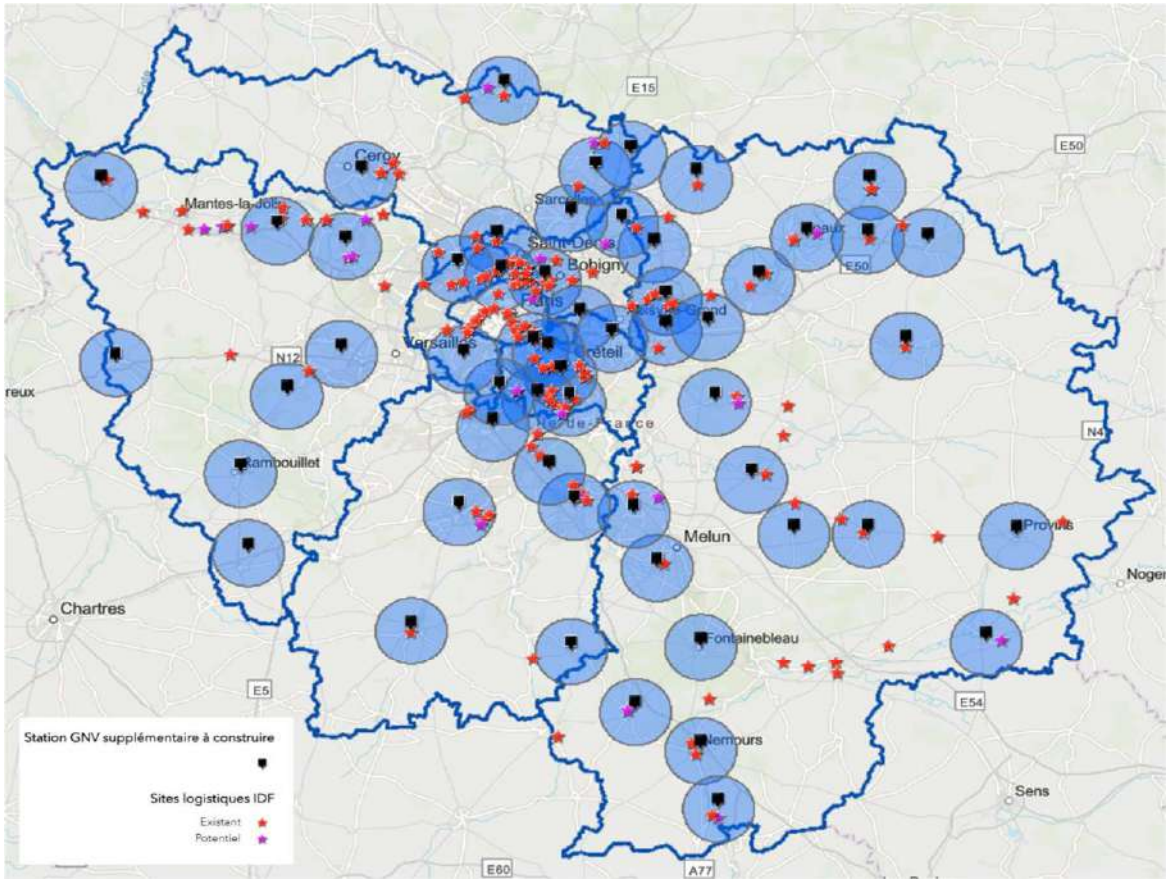
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														toutefois être mieux pensées. Des doubles fils en sens unique de part et autre des routes comme au Danemark ou en hollande. Des terres pleines doivent permettre d'empêcher les automobilistes et autres deux roues motorisées de se déporter sur la piste cyclable. Avec un tel dispositif, le meurtre de Paul n'aurait pas pu être commis. La région devrait proposer le forfait navigo devait être gratuit pour tous les jeunes en service civique en ile de France et encore moins cher pour les étudiants, et ce quel que soit leur âge. Le forfait imagine R n'est plus accessible aux jeunes au-delà de 26 ans. Quid des jeunes en reconversion professionnelle sans revenu ?
Obs 635				**X**										**Un Anonyme de Sevran (93)** : *Fiabilité, développement, sécurité, confort* 1- Fiabilité Afin d'améliorer encore les alternatives à la voiture il est impératif que les transports en commun soit fiables. Si les bagages oubliés sont un fléau, on pourrait agir davantage contre les accidents graves dans le métro / RER en installant les portes palières sur tous les quais. Quant au trafic de bus, il faudrait fluidifier leurs trajets par des voies bus non partagées avec les 2 roues et lutter contre les stationnements dans les voies bus existantes. 2- Développement Avec l'arrivée du nouveau stade et du futur site universitaire à la porte de la chapelle, serait-il possible d'y créer une station sur le RER B/D? le quartier en sortirait surement gagnant et permettrait probablement de désengorger davantage l'axe nord de la circulation parisienne. 3- Sécurité Pour ne pas hésiter à emprunter les transports en commun, la sécurité y est primordiale. Or ce n'est pas le premier ressenti que l'on peut avoir entre les nombreux drogués, les trafics aux sorties de gares, pickpockets... renforcer la présence de personnel de sécurité à bord des bus pour réduire les conflits voyageurs et faire respecter les règles (nombre de poussettes dépliées, trottinettes dépliées, chien dans les sacs fermés, montée par l'avant...)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														4- Confort Enfin, pour employer les transports en commun avec plaisir, il faudrait lutter davantage contre les incivilités du quotidien en verbalisant systématiquement et donc renforcer les équipes de contrôle / sécurité. (Fraude, pieds sur sièges, téléphone en haut-parleur, trottinette non-pliée, cigarette / vapoteuse sur les quais...).
Obs 636														**SPAM**
Obs 637														**SPAM**
Obs 638				**X**			**X**	**X**	**X**	**X**	**X**			**Mme NIEIL-TRAN (GRDF)** Directrice Affaires publiques Direction clients territoires de GRDF en Ile-de-France : Concernant le document « Le plan d'actions », nous vous faisons part de nos propositions et remarques sur les axes, actions et mesures suivants : Axe 1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs Action 1.3. Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance (p 151) GRDF partage les objectifs d'Île-de-France mobilités dans l'atteinte de 130 centres opérationnels bus électriques et/ou au biogaz à l'échelle de l'Ile-de-France, en cohérence avec le choix d'Île-de-France Mobilités de convertir 70% des bus au bio GNV d'ici à 2029 (et les 30% restants à l'électricité). GRDF accompagne Île-de-France Mobilités et ses opérateurs de transport pour réaliser des études et les travaux de raccordement des stations bioGNV des centres bus. Pour certains dépôts d'Île-de-France Mobilités qui disposeront d'une flotte de bus/cars au bioGNV n'atteignant pas la taille critique pour réaliser une station privée sur le COB, GRDF accompagne les acteurs du territoire et les entreprises de la filière bioGNV pour favoriser l'émergence de stations publiques bioGNV à proximité de ces dépôts et permettre ainsi aux bus de s'avitailler. GRDF accompagne également Île-de-France Mobilités dans ses réflexions sur l'achat de biométhane pour alimenter les stations de ses centres bus via des contrats BPA (Biomethane Purchase Agreement). Action 1.4 Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie (p 160) Dans le cadre de l'objectif d'Île-de-France Mobilités de faire évoluer le réseau de cars

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														express, avec comme objectifs 45 liaisons Express nouvelles ou restructurées et 10 lignes actuelles renforcées à horizon 2030 s'appuyant sur une flotte dédiée de cars au biométhane, GRDF propose à Île-de-France Mobilités la réalisation d'études de raccordement au bioGNV pour de nouveaux dépôts ou d'analyses d'impact des dépôts existants déjà convertis au bioGNV d'Île-de-France Mobilités qui seront mobilisés pour recevoir les futures flottes des cars express. Axe 9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux (p 285) Île-de-France Mobilités propose que l'offre de stationnement sur la voirie soit notamment adaptée pour tenir compte des dynamiques d'évolution de la motorisation. GRDF propose que le stationnement des véhicules faible émission (bioGNV, électrique) bénéficie d'une tarification adaptée et avantageuse, comme cela est déjà le cas pour la Ville de Paris (6 heures de stationnement de surface gratuites par jour). Axe 10. Soutenir une activité logistique performante et durable Action 10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique (p 307) Concernant les enjeux de foncier pour les activités logistiques, nous souhaitons que le foncier mobilisé par la région Ile-de-France à cette fin le soit notamment pour des activités de décarbonation au travers du développement de stations multi-énergies (électricité, bioGNV et hydrogène). GRDF se tient à disposition des équipes de la région Île-de-France pour travailler sur ce Maillage régional le long des axes routiers majeurs, à proximité des sites logistiques multi-modaux, dans les zones portuaires (pour le routier et le fluvial) ainsi que pour les plateformes aéroportuaires. Mesure 10.1.2 : Acculturer les territoires aux enjeux de la logistique et contribuer à l'acceptabilité de la logistique à l'échelle locale (p 309) Dans le cadre de l'observatoire de la mobilité en Île-de-France, co-piloté, par la préfecture et la Région, il ressort un manque de surface logistique à l'ouest francilien qu'il faudra combler pour diminuer le nombre de flux routiers. Dans cette logique, il faut anticiper l'impact que cela peut entrainer dans le cadre de la réflexion sur le maillage en station multi-énergies pour décarboner les activités logistiques ouest franciliennes. Dans la mesure 10.1.3 « Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification » (p 310), vous mentionnez que

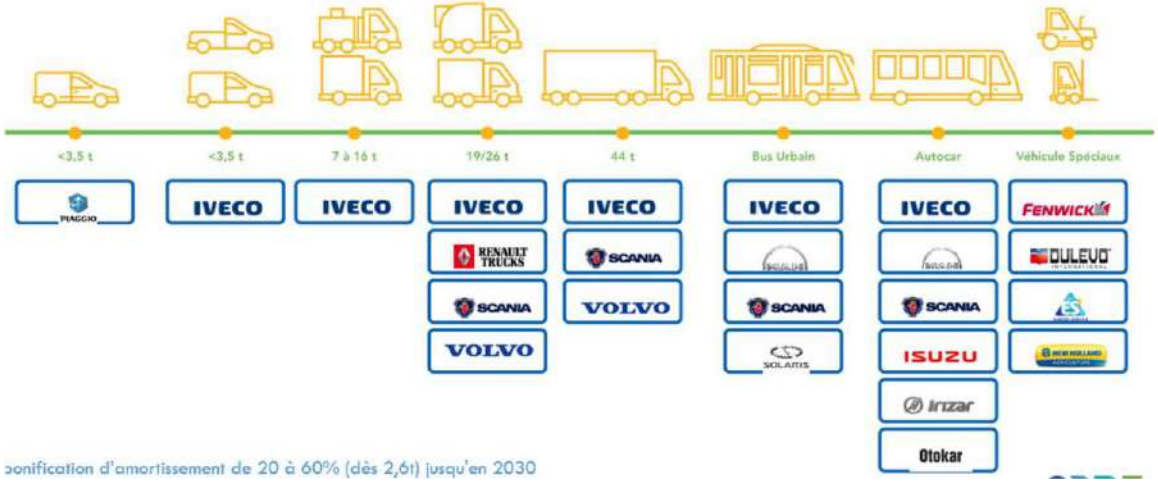
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la densification des emprises logistiques existantes doit être privilégiée afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers. Au 1er mars 2025, la région Île-de-France est dotée de 43 stations publiques BioGNV accessibles : Nous avons croisé la liste des sites logistiques multimodaux à préserver avec les 43 stations bioGNV existantes  Nous avons croisé la liste des sites logistiques multimodaux à préserver avec les 43 stations bioGNV existantes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 Nous arrivons à la conclusion que la couverture actuelle des sites logistiques de la région Île-de-France par les stations bioGNV existantes est insuffisante. Il s'avère que 60 stations GNV supplémentaires seraient nécessaires pour étendre le maillage du territoire et permettre de couvrir l'ensemble des sites logistiques de la région Île-de-France.

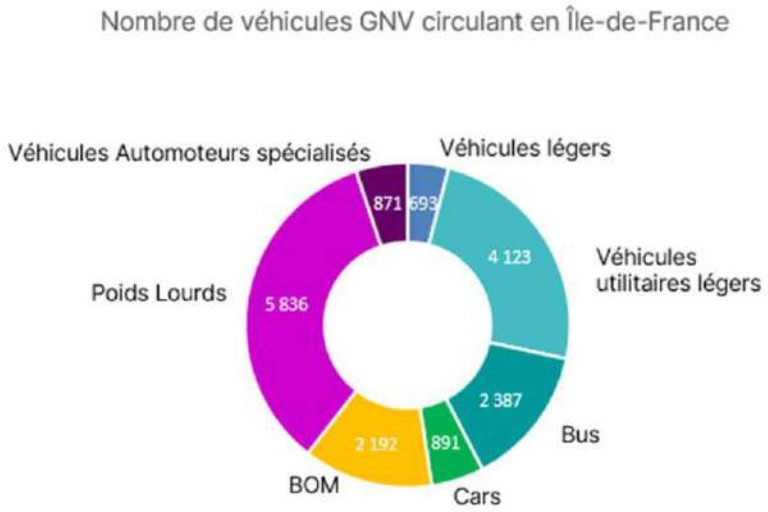
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 Au-delà de ces 100 stations (43 existantes + 60 supplémentaires à construire) qui seraient nécessaires pour mailler et avitailler efficacement les zones logistiques de la région, il faudrait également renforcer et densifier le maillage pour répondre au besoin

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'avitaillement lié à l'accroissement du nombre de véhicules qui circuleront au bioGNV en 2030. En effet, les objectifs de transition des parcs de véhicules (3.3.2 p 81) et figurant à l'action 11.4 prévoient d'atteindre progressivement l'immatriculation de 20% de poids lourds et 8% des Véhicules utilitaires légers au bioGNV en 2030. Cela correspond, pour l'Île-de-France, à la conversion au bioGNV d'environ 8 000 poids lourds et 30 000 Véhicules utilitaires légers supplémentaires sur la période 2024 à 2030. Sachant qu'une station permet d'avitailler 80 à 100 poids lourds, cela signifie que la région Île-de-France devra disposer de plus de 120 stations publiques bioGNV routières supplémentaires pour répondre à ce besoin d'avitaillement en 2030 (on considère que 7 VUL équivalent à un poids lourd en termes de consommation). Cela portera le nombre total de stations publiques au bioGNV nécessaire en 2030 à plus de 160 stations en Île-de-France en considérant les 43 stations publiques déjà ouvertes. Ces données sont en cohérence avec l'étude APUR, qui a identifié en 2019 la possibilité de convertir 222 stations au bioGNV sur les 402 stations-services présentes dans le périmètre métropolitain. Le plan stratégique régional de verdissement des stations-services existantes pourrait fixer l'ambition de convertir 60% des 222 stations-services en stations multi-énergies (électricité, bioGNV et hydrogène) et d'agir en priorité sur les territoires qui ont pris du retard sur le maillage, notamment sur les départements situés à l'Ouest. Pour accompagner la mise en œuvre de ce plan régional, GRDF préconise les actions suivantes : □ Mettre en place un schéma directeur/plan de maillage de déploiement des stations multi-énergies piloté par la région □ Réaliser une étude régionale de raccordement de l'ensemble des stations-services pétrolières franciliennes en carburants alternatifs (électricité, biogaz, hydrogène) pour le routier, en y associant les distributeurs d'énergies (GRDF et Enedis). □ Développer ces nouvelles infrastructures d'avitaillement en priorité sur le territoire ouest francilien qui est en fort déficit de maillage pour décarboner les mobilités locales. □ Faciliter l'identification de fonciers pour faire émerger les stations multi-énergies en

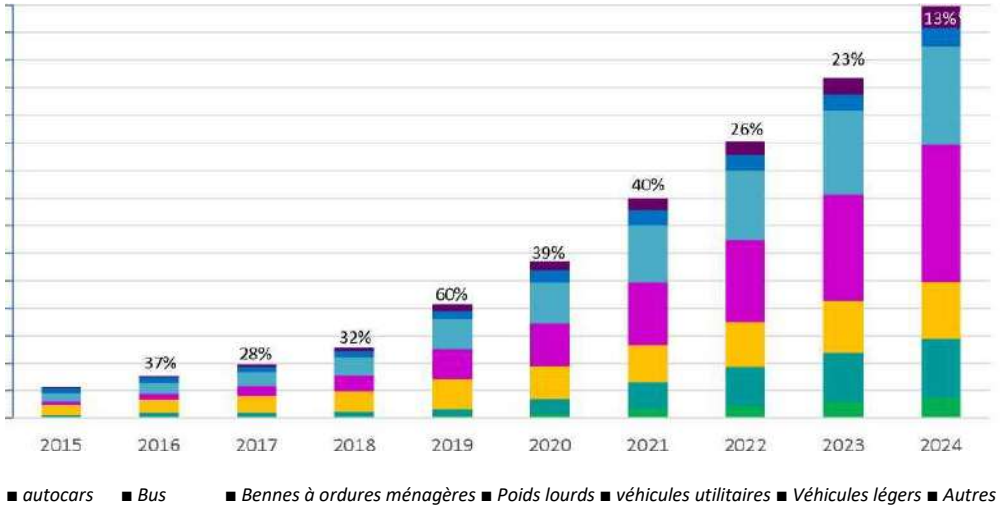
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														intégrant les acteurs directement concernés (opérateurs de stations, opérateurs de réseaux, collectivités). Action 10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire (p 313) Au même titre que le besoin d'accroissement du nombre de stations d'avitaillement au BioGNV pour les besoins routiers, le maillage BioGNV fluvial est également à déployer. L'Axe-Seine bénéfice déjà d'une infrastructure d'avitaillement au BioGNV déployée pour décarboner les poids lourds pour la logistique routière. A ce jour, nous recensons 20 stations bioGNV mises en service, publiques et privées, sur les ports ou localisées à proximité de l'Axe-Seine. Ce maillage en stations bioGNV permet de se projeter sur l'avitaillement des premiers bateaux au bioGNV ou hybride électriques/bioGNV avec la mise en place de stations mobiles qui feront le lien avec ces stations d'avitaillement publiques fixes et les bateaux. A ce titre, GRDF préconise de déployer jusqu'à 40 nouvelles stations bioGNV publiques le long de l'Axe-Seine pour répondre au besoin d'avitaillement du fluvial. Action 10.3. Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines (p 317) GRDF acte les inflexions d'Île-de-France Mobilités sur la nécessité d'accélération la transition énergétique de la flotte de poids lourds, au même titre que celles des véhicules utilitaires légers, ainsi que d'accélérer le développement accéléré de l'offre de poids lourds à motorisation décarbonée (électrique, bioGNV et hydrogène). GRDF propose d'accompagner l'ensemble des acteurs de transport dans la transition énergétique de leur flotte et dans l'étude de raccordement de stations multi-énergies publiques et privées (dont le bioGNV). Concernant la mesure 10.3.3 (p 320), Île-de-France Mobilités prévoit des aménagements de voiries pour les poids lourds afin de leur faciliter des itinéraires qui desservent les centres de consommation et de production. Île-de-France Mobilités met en avant la nécessité de prévoir des bornes de recharge électrique et stations d'avitaillement GNV et hydrogène adaptées. GRDF soutient cette démarche et se met à la disposition d'Île-de-France Mobilités pour réaliser un plan de maillage de déploiement de stations multi-énergies sur le territoire francilien afin d'atteindre plus de 160 stations publiques bioGNV nécessaires au maillage

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et à l'avitaillement du territoire. Concernant la mesure 10.3.5 (p 321) qui porte sur la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés, GRDF souhaite réaffirmer que les véhicules qui roulent au bioGNV améliorent la qualité de vie : non seulement on peut noter une absence d'odeur et de fumée, mais également le fait que les nuisances sonores sont divisées par 2 par rapport à un véhicule diesel Euro VI (certification PIEK). Action 10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises (p322) La disponibilité de la gamme de véhicules roulant au bioGNV permet de couvrir tous les usages d'une collectivité ou d'une entreprise : véhicules de transports de personnes (cars/bus), poids lourds pour le transport de marchandises, BTP, tracteurs agricoles, engins de manutention et d'entretien, bennes à ordures ménagère, balayeuses, véhicules utilitaires légers...  Au-delà des véhicules utilitaires qui roulent à l'électricité, GRDF souhaiterait confirmer qu'il existe une gamme de véhicules utilitaires légers au bioGNV :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Iveco Daily (7-19 m3) 3,5 T à 7,2 T 136 chevaux Autonomie jusqu'à 400 km  Capacité GNC : 31- 47 kg Capacité essence : 15 litres Charge utile jusqu'à 1 600 Kg pour un 3,5T Charge utile jusqu'à 4 900 Kg pour un 7,2T **PIAGGO NP6** 106 chevaux 2,6 T Autonomie jusqu'à 600 km  Capacité GNC : 17 kg Capacité essence : 45 litres Charge utile jusqu'à 1 300 kg Concernant la mesure 10.4.1 sur le développement des réseaux d'avitaillement GNV, électrique et hydrogène aux abords des zones logistiques, GRDF appuie la démarche et se tient à disposition d'Île-de-France Mobilités pour le déploiement des stations d'avitaillement. Concernant la mesure 10.4.2 sur l'électrification du parc de véhicules utilitaires légers, GRDF souhaite rappeler l'existence de véhicules utilitaires légers au GNV, comme cela a pu être présenté ci-dessus. Axe 11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules (p 327) GRDF souhaite apporter des précisions sur le réseau d'avitaillement en GNV et le parc de véhicules roulant au bioGNV en France, et sur le territoire francilien. En Île-de-France, au 1er mars 2025 : □ 43 stations publiques GNV sont accessibles. □ Plus de 110 stations privatives (centres bus, stations pour bennes à ordures, stations

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour flotte de transport de marchandises ou de collectivités) ont été construites pour le compte de collectivités et d'entreprises. □ 44 000 véhicules roulent au bioGNV en France dont 17 000 en Île-de-France (Source : fichier des immatriculations, 28/02/2025°  La région Île-de-France représente 36% du parc français roulant au GNV. □ L'évolution des immatriculations au GNV en Ile-de-France montre une forte dynamique à la hausse depuis 2015 :

Evolution cumulée des immatriculations GNV en Ile-de-France



Il est écrit dans la partie introductive de l'axe 11 qu'il est nécessaire de développer encore plus les réseaux de recharge et d'avitaillement (électrique, bioGNV et hydrogène). GRDF partage tout à fait cette posture, le développement de nouvelles stations est nécessaire, ce qui pourra être notamment réalisé grâce à la conversion des stations pétrolières existantes. A horizon 2030, comme nous l'avons précédemment indiqué, ce seront plus de 160 stations d'avitaillement multi-énergies pour le routier et 40 stations d'avitaillement multi-énergies pour le fluvial qui seront nécessaires pour répondre aux besoins d'avitaillement en GNV.

Action 11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (p 330)

Dans le document, il est mentionné le nombre de points de charge cibles à horizon 2030 par communauté de communes, communauté d'agglomération, EPT et Ville de Paris. GRDF préconise de réaliser ce document également pour le GNV et se tient à disposition pour accompagner la Région et les collectivités cette réflexion.

Concernant les mesures 11.1.2. (p 333) « Suivre l'offre et l'usage du réseau de bornes de recharges francilien pour piloter un développement adapté à tous les territoires » et 11.1.3. « Harmoniser l'expérience usager au sein des différents réseaux de bornes de recharge public », il est essentiel que ces mesures soient élargies à l'ensemble des stations d'avitaillement multi-énergies (électricité, GNV, hydrogène), et qu'elles ne concernent pas uniquement le réseau d'IRVE.

GRDF préconise de mettre également en valeur le réseau d'avitaillement multi-énergies sur la plateforme smartidf.services/fr afin qu'il soit connu et facilite les besoins en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ravitaillement de l'ensemble des usagers, et donc, la décarbonation des mobilités. Concernant la mesure 11.1.4. (p 334) « Mieux informer et accompagner les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée », nous proposons de rajouter GRDF dans la liste des responsables de la mise en œuvre, car GRDF contribue au même titre qu'Enedis aux études de raccordement des centres bus d'Île-de-France Mobilités et des stations publiques multi-énergies. Action 11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds (p 335) Nous préconisons de compléter l'encadré sur les objectifs pour le GNV, comme cela a pu être fait pour les autres énergies : □ Atteindre plus de 160 stations routières au GNV en 2030 (et non 100, comme il l'est mentionné dans le document) □ Atteindre 40 stations fluviales pour favoriser le report modal et sa décarbonation □ En plus de 17 000 véhicules qui roulent actuellement au GNV, le parc de véhicules au GNV immatriculés en Île-de-France en 2030 augmentera de : o + 8 000 poids lourds o + 30 000 VUL o + 6000 bus/cars □ Garantir une part de BioGNV d'au moins 50 % délivrée dans ces stations : sur le territoire français, à fin 2024, la part de BioGNC consommé sur le volume global de GNC en France est passé de 39% à près de 54%. Cela veut dire qu'1kg de GNC sur 2 consommés dans les stations publiques et privées de France est du biométhane. Concernant la mesure 11.2.1. (p 335) « Faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire à la construction de stations BioGNV et à la transformation des stations-services existantes et favoriser les stations multi-énergies », GRDF appuie cette dynamique en complémentarité des opérateurs privés et préconise d'indiquer qui sont les énergéticiens indiqués comme responsables de la mise en œuvre, à savoir GRDF et Enedis. Concernant la mesure 11.2.2. (p 336) « Développer le réseau des stations BioGNV au sein de sites portuaires », GRDF soutient la volonté d'Île-de-France Mobilités de poursuivre la dynamique de développement de stations BioGNV sur les sites portuaires.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Concernant les mesures 11.2.3. (p 336) « Faciliter l'intégration de l'avitaillement en BioGNV dans les stations-services existantes dans les secteurs de circulation importante des poids lourds » et 11.2.4. « Soutenir la filière régionale de production de biogaz », afin d'accompagner cette ambition, GRDF préconise la mise en place d'un plan stratégique régional d'accélération du verdissement des stations-services existantes en concertation avec les exploitants, mais aussi avec les opérateurs de réseaux énergétiques, pour raccorder ces sites dans les meilleurs délais. Cette action se ferait dans la continuité de l'étude de l'APUR qui a identifié en 2019 la possibilité de convertir 222 stations au BioGNV sur les 402 stations-services présentes dans le périmètre métropolitain. Le plan stratégique régional de verdissement des stations-services existantes pourrait fixer l'ambition de convertir 60% des 222 stations-services en stations multi-énergies (électricité, BioGNV et hydrogène) et d'agir en priorité sur les territoires qui ont pris du retard sur le maillage. Action 11.3. Développer la mobilité hydrogène bas carbone (p 338) Concernant la mesure 11.3.1. (p 339) « Développer le réseau régional de stations de production et d'avitaillement d'hydrogène », GRDF souhaite rajouter que la filière hydrogène peut également s'appuyer sur le développement local de réseaux de distribution ou boucles locales de distribution de d'hydrogène visant à interconnecter les acteurs des territoires producteurs et consommateurs d'hydrogène afin d'optimiser les contraintes liées au transport d'hydrogène par la route. Le développement de la filière hydrogène soulève parfois des questions sur le transport de l'hydrogène entre les sites de production et les usages finaux (mobilités, industries, etc.). Les réseaux de distribution d'hydrogène (ou boucles locales de distribution d'hydrogène) permettent de transporter l'hydrogène des sites de production aux différents usages d'hydrogène. Les enjeux des réseaux de distribution d'hydrogène sont nombreux. Ils peuvent permettre de réduire les coûts de transport et les émissions de gaz à effet de serre. Leur développement est prévu dans la cadre d'une infrastructure spécifiquement dédiée à cette fonction, en parallèle de l'infrastructure de distribution de gaz. Concernant l'action 11.4 (p 341) « Accompagner la mutation technologique du parc de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														véhicules », il est indiqué dans l'encadré, un objectif de 20% de véhicules roulant au BioGNV dans le parc des poids lourds immatriculés en Île-de-France : l'encadré peut être complété avec « 8% de Véhicules utilitaire légers roulant au bioGNV » comme cela est indiqué dans les objectifs de transition des parcs de véhicules (p 81). Il est également indiqué dans cette action que « pour accélérer la transition énergétique du parc, l'accompagnement financier des professionnels permet de compenser au moins en partie le surcoût encore existant à l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions en comparaison d'un véhicule thermique essence ou diesel. Ces aides concernent, sous condition de mise au rebut d'un véhicule polluant, l'achat de : - Voitures, - Véhicules utilitaires légers et poids lourds électriques, - Deux roues, trois roues et quadricycles électriques, - Poids lourds roulant au GNV, - Poids lourds et véhicules légers roulant à l'hydrogène, - Ainsi que la transformation de véhicules à essence ou diesel en véhicules plus propres (rétrofit électrique ou hydrogène) ». Or, concernant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers roulant au GNV, les aides de la Région et de la Ville de Paris ont été supprimées en 2025 alors même que ce carburant permet de décarboner la mobilité (-80% émissions CO2) et de réduire drastiquement l'émission de polluants. GRDF souhaite rappeler l'importance de l'accompagnement financier des professionnels pour permettre l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions et demander la remise en place de ces aides pour le GNV. Concernant la partie 5. « Mise en œuvre », nous vous faisons part de nos propositions et remarques sur les axes, actions et mesures suivants : Dans le point 5.1.6. « Transition énergétique des parcs de véhicules » (p 101), vous mentionnez l'objectif d'installer environ 60 stations supplémentaires entre 2024 et 2030. A mars 2025, ce sont 43 stations publiques et plus de 110 stations BioGNV privatives qui sont déployées pour décarboner les flottes des entreprises franciliennes. Les objectifs mobilité figurant dans le Plan des mobilités en IDF (page 81) prévoient

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'atteindre progressivement l'immatriculation de 20% de poids lourds et 8% des Véhicules utilitaires légers au bioGNV en 2030. Cela correspond, pour l'Île-de-France, à la conversion au bioGNV d'environ 8 000 poids lourds et 30 000 Véhicules utilitaires légers supplémentaires sur la période 2024-2030, soit l'équivalent de plus de 120 stations publiques BioGNV routières supplémentaires à déployer pour les avitailler (et non pas 60). En parallèle, le maillage BioGNV fluvial est à déployer. L'Axe-Seine bénéfice déjà d'une infrastructure d'avitaillement au BioGNV déployée pour décarboner les poids lourds pour la logistique routière. A ce jour, nous recensons 20 stations BioGNV mises en service, publiques et privées, sur les ports ou localisées à proximité de l'Axe-Seine. Ce maillage en stations BioGNV permet de se projeter sur l'avitaillement des premiers bateaux au BioGNV ou hybride électriques/BioGNV avec la mise en place de stations mobiles qui feront le lien avec ces stations d'avitaillement publiques fixes et les bateaux. A ce titre, nous préconisons de déployer jusqu'à 40 nouvelles stations BioGNV publiques le long de l'Axe-Seine, dont certaines dédiées au fluvial. Concernant le coût d'installation d'une station d'avitaillement (p101), le coût est en moyenne de 1,8 millions d'euros (et non pas 3 millions d'euros comme mentionné), validé par les constructeurs de station présents dans le groupe de travail étatique sur la feuille de route décarbonation des transports en France.
Obs 639				**X**	**X**				**X**			**X**		**Anonyme de Chailly-en-Brie** : Projet réouverture ligne P Coulommiers la Ferté Gaucher (77) Suite à la volonté d'un certain nombre d'habitants de la région de La Ferté Gaucher de voir une remise en exploitation de la liaison ferroviaire entre Coulommiers et la Ferté Gaucher, je suis favorable à l'étude de cette demande sous certaines conditions. Habitant moi-même le long de cette voie de chemin de fer désaffectée, je suis aujourd'hui obligé de me rendre tous les jours à Coulommiers pour prendre un train pour Paris. Suite à la délocalisation de nombreuses usines depuis 20 ans, les habitants de la région doivent pouvoir se rendre sur Paris plus facilement. La technologie des nouveaux matériels ferroviaires de transport de voyageurs limitent considérablement les nuisances sonores et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vibratoires, qui plus est avec des vitesses d'exploitation qui restent limitées sur cette portion. En revanche, il n'est pas intenable d'utiliser cette ligne pour des trains de fret, beaucoup plus bruyant (qui plus est la nuit). De plus, ces trains n'apporteraient aucune valeur ajoutée sur l'économie de la région et ne répondraient qu'au besoin pressant d'un industriel présent sur la commune de la Ferté Gaucher qui, après s'être emparé des anciens locaux de l'historique usine Villeroy et Boch (dont il n'a jamais bataillé contre sa fermeture), y a vu un intérêt majeur et soudain de rouvrir cette ligne afin d'assurer une liaison pour ces futurs entrepôts (ligne pour laquelle il n'a non plus jamais manifesté d'intérêt lorsque des associations locales luttaient contre sa fermeture également). Si cette ligne devait être de nouveau exploitée, elle ne doit l'être que pour du transport de voyageurs et uniquement de jour. Tout projet de circulation de trains de fret ne peut être envisagé.
Obs 640	X								X					**Anonyme de Choisy-le-Roi** : Fiabiliser le réseau Afin de favoriser l'utilisation des transports en commun, il faut avant tout régler le sujet des surconcentrations de personnes dans les trains notamment les lignes de RER. Il n'est vraiment plus admissible à notre époque qu'une ville comme Paris avec son rayonnement ne puisse fournir une meilleure prestation et avoir un réseau plus fiable et avec une meilleure disponibilité. Il en va de l'amélioration de la qualité de vie des habitants de la région. Similairement hors des plages de grandes affluences il est très compliqué d'avoir des bus, parfois plus de 45 minutes d'attente en banlieue. La question du dernier kilomètre est également à étudier, je ne suis pas convaincu que le vélo soit la réponse idéale.
Obs 641														**SPAM**
Obs 642	X	X	X	X	X	X	X		X					**Ville de COULOMMIERS :** Contribution Ville de Coulommiers La ville propose : - d'émettre des réserves sur plusieurs mesures du Plan des mobilités en Ile-de-France : o *l'instauration du stationnement payant,* la Ville de Coulommiers souhaitant maintenir la gratuité du stationnement sur l'intégralité de la commune,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														o *la régulation de l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé,* la Ville de Coulommiers ne se prononçant pas favorablement pour la définition de normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs et dans les logements neufs, o *le développement du stationnement pour les vélos sur la voirie,* la Ville de Coulommiers trouvant très compliqué d'appliquer un ratio de places de stationnement selon les strates de communes et d'envisager leur implantation sur voirie. - d'intégrer au cœur du Plan des mobilités en Ile-de-France deux enjeux et infrastructures structurantes pour la commune et le territoire : o *La ligne Transilien P entre Coulommiers et Paris-Est,* avec le projet de l'aménagement d'un point de croisement à Mouroux sur la branche Coulommiers, o *Le projet de contournement de l'agglomération columérienne* par le biais d'une déviation qui permettra d'éviter les centres-villes de Coulommiers et de Mouroux, incontournable pour dévier le trafic de transit, constitué notamment de poids lourds et de convois exceptionnels. - de transmettre cette délibération et les pièces jointes au Conseil régional et à Ile-de- France Mobilités. <u>La ville décide</u> : d'émettre des réserves sur plusieurs mesures du Plan des mobilités en Ile-de-France : o *l'instauration du stationnement payant*, la Ville de Coulommiers souhaitant maintenir la gratuité du stationnement sur l'intégralité de la commune, o *la régulation de l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé,* la Ville de Coulommiers ne se prononçant pas favorablement pour la définition de normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs et dans les logements neufs, o *le développement du stationnement pour les vélos sur la voirie,* la Ville de Coulommiers trouvant très compliqué d'appliquer un ratio de places de stationnement selon les strates de communes et d'envisager leur implantation sur voirie. - d'intégrer au cœur du Plan des mobilités en Ile-de-France deux enjeux et infrastructures structurantes pour la commune et le territoire :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														o *La ligne Transilien P entre Coulommiers et Paris-Est*, avec le projet de l'aménagement d'un point de croisement à Mouroux sur la branche Coulommiers, o *Le projet de contournement de l'agglomération columérienne* par le biais d'une déviation qui permettra d'éviter les centres villes de Coulommiers et de Mouroux, incontournable pour dévier le trafic de transit, constitué notamment de poids lourds et de convois exceptionnels. <u>Pièce jointe avec détail</u> Nous regrettons, en premier lieu, de ne pas avoir été associés plus en amont, après la diffusion des questionnaires auprès des collectivités en février 2023, à la rédaction de ce document structurant pour les mobilités en Ile-de-France. La densité et la diversité des thématiques abordées par le Plan des mobilités en Ile-de-France, liées à la transversalité même du sujet, en limitent malheureusement sa lisibilité pour les territoires. Le document affiche un nombre important d'actions impactant directement les communes et les EPCI (35 actions sur les 46 que compte le plan d'actions). Une lecture point par point reste nécessaire pour identifier réellement les mesures qui auront vocation à se déployer sur notre secteur géographique. Même si nous comprenons le caractère général que doit revêtir ce type de document, il nous semble néanmoins indispensable qu'il puisse prendre en compte les réalités locales et certaines spécificités territoriales. Les enjeux de mobilité vont en effet s'exprimer différemment au sein du Grand Paris et au cœur de la ruralité. À la lecture du document, nous avons relevé plusieurs dispositions qui nécessiteraient, à nos yeux, d'être réajustées afin de s'adapter localement aux usages et aux besoins des territoires. Par exemple, l'axe 9 du plan d'actions, relatif aux politiques de stationnement, a retenu toute notre attention par son aspect prescriptif. Certaines mesures évoquées nous interpellent quant à leur déclinaison dans le contexte rural du bassin de vie columérien : • L'instauration du stationnement payant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Le Plan des mobilités prévoit, pour les communes de strate équivalente à Coulommiers, de généraliser le stationnement payant à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transports collectifs et le recommande pour les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux. La voiture occupe une place importante dans le quotidien de nos habitants à l'échelle de notre territoire. Nous comprenons la nécessité d'assurer une régulation fluide du stationnement. Nous prévoyons d'ailleurs, dans le cadre du projet de réaménagement du pôle gare, d'instaurer une zone bleue dans le périmètre proche de la gare. Toutefois, l'équipe municipale est particulièrement attachée au maintien du stationnement gratuit tant pour les riverains que pour les visiteurs, consommateurs ou touristes qui fréquentent la commune. Imposer une tarification pour le stationnement conduirait à faire peser une nouvelle dépense sur les ménages, dans un contexte où le pouvoir d'achat est déjà amoindri et menacerait l'attractivité de nos commerces de proximité • La régulation de l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé Nous sommes également défavorables à la définition de normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs et dans les logements neufs. La suppression de places de parking nous semble peu opportune dans une commune périurbaine telle que Coulommiers, qui structure un vaste territoire rural. La saturation de certaines lignes de bus tout comme les dysfonctionnements réguliers de la ligne P fragilisent, de surcroît, l'offre de mobilités alternatives. L'effet de polarité exercé par la commune, mis en exergue dans le document par ailleurs, rend indispensable l'usage de la voiture pour la très grande majorité de nos concitoyens. Dans le même ordre d'idées, les mesures 4.2.3 et 4.2.4 de Taxe 4 portant sur le **développement du stationnement pour les vélos sur la voirie** ont suscité plusieurs interrogations. Nous comprenons l'importance de promouvoir les modes de déplacements doux et de renforcer, en conséquence, l'offre de stationnement pour les vélos. Pour autant, il nous semble très compliqué d'appliquer un ratio de places de stationnement selon les strates de communes et d'envisager leur implantation sur voirie. Il serait préférable d'augmenter progressivement le volume de places de stationnement sans hop impacter les automobilistes et sans induire de stationnement anarchique susceptible de mettre en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														danger les piétons. La commune de Coulommiers, qui compte déjà une centaine d'arcs implantés, poursuit régulièrement ces installations et prévoit d'équiper, dans les prochains mois, des points multimodaux d'aménagements adaptés. Au-delà de ces points problématiques, nous partageons la majeure partie des enjeux identifiés par le Plan des mobilités en Ile-de-France comme la volonté d'apporter des réponses aux besoins de mobilité des Franciliens, le souhait d'assurer le droit à la mobilité pour tous, notamment pour les PMR, en favorisant l'accessibilité des voiries et des espaces publics, l'orientation vers des pratiques durables ,1a préservation de l'environnement ou encore l'idée que le fret ferroviaire doive contourner l'Ile-de-France. La commune de Coulommiers mène déjà une action volontariste en matière de mobilités, à travers de nombreux projets qui répondent aux objectifs du Plan des mobilités régional : • **l'aménagement d'une aire multimodale** en entrée de ville, en partenariat avec la Communauté d'agglomération, qui offrira un espace de stationnement pour les usagers du bus et un point multimodal. En plus de faciliter le parcours de la ligne 17 du Seine-et-Marne Express, qui ne traversera plus le centre-ville, cet aménagement favorisera aussi le déploiement du covoiturage ; • **la requalification du pôle gare,** dans l'objectif de faciliter l'accès à la gare et les circulations aux abords, tous modes de déplacements confondus. Ce projet intermodal intégrera à la fois un parking relais, une véritable gare routière aménagée sur le parvis de la gare, dédiée aux circulations douces, et un espace de stationnement pour les vélos. La commune de Coulommiers apparaît d'ailleurs, dans ce sens, sur la carte des Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) page 240 ; • **le déploiement de liaisons douces** sur l'ensemble de la commune, dans l'objectif de mailler l'intégralité de la ville. Ces aménagements sont effectués en accord avec le Département de Seine-et-Marne et dans la continuité des réalisations départementales. Ils s'inscrivent également au cœur **du** schéma des liaisons douces formalisé par la Communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														; *S* la promotion de l'usage des transports en commun **à travers :** la ***mise en œuvre du Pass'Local,*** depuis 2022, qui propose une offre de transport gratuit sur tout le réseau intra-urbain de la commune. En septembre 2024,1258 abonnés ont été recensés pour 55 950 validations depuis le début de l'année. la ***participation au financement*** de la carte Imagin'R pour les collégiens et les lycéens, la promotion du ***Transport à la Demande*** sur l'ensemble de la commune ; ***S* l'amélioration de la mobilité piétonne,** par des aménagements sécurisés et adaptés de l'espace public, la requalification de rues, la végétalisation et la création d'îlots de fraîcheur... ; • **la contribution à la décarbonation du parc automobile,** en facilitant l'installation, sur la commune, de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Cette dynamique locale, en cohérence avec les ambitions du Plan des mobilités en Ile-de-France, s'avère néanmoins insuffisante pour répondre pleinement aux enjeux de mobilité du territoire. Les usages des habitants nous conduisent à effet à considérer deux infrastructures majeures : •/ La ligne Transilien P entre Coulommiers et Paris-Est L'amélioration des conditions de transport, en optimisant le fonctionnement du réseau ferroviaire actuel, figure comme un enjeu essentiel pour notre territoire. La circulation sur la ligne P est souvent interrompue du fait d'incidents liés à la végétation, à la saturation de la ligne et au vieillissement du réseau, qui doit donner lieu à d'importants travaux de régénération. Cet objectif est évoqué dans les mesures 1.1.3 et 1.1.4 du plan d'actions du Plan des mobilités régional, qui visent à améliorer la robustesse du réseau et à renforcer la qualité de service. L'équipe municipale insiste sur la nécessité d'englober la ligne P dans cette réflexion et d'y apporter une attention particulière. La commission permanente du Conseil régional a d'ailleurs attribué le 19 septembre 2018 une subvention de 1 155 000 € pour la réalisation des études d'avant-projet et de projet de l'aménagement d'un point de croisement à Mouroux sur la branche Coulommiers de la

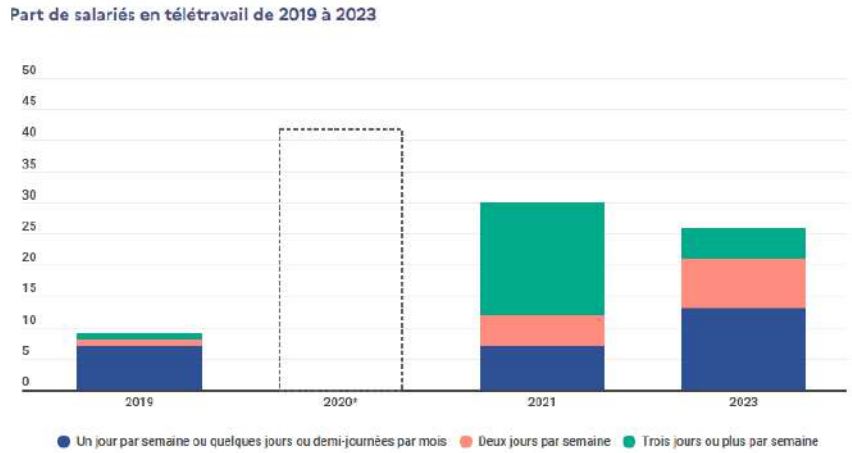
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ligne Transilien P. La voie unique comprise entre les gares de Tournan-en-Brie et de Coulommiers constitue une contrainte forte pour le respect des horaires de la ligne P. La création d'une seconde voie en gare de Mouroux permettrait aux trains au départ de Coulommiers et en direction de Paris de ne pas subir le retard imposé par les trains circulant dans le sens inverse. Depuis l'annonce de cette subvention, la Ville de Coulommiers n'a été informée d'aucune avancée sur ce projet pourtant indispensable pour générer des gains en matière de ponctualité et de robustesse sur la ligne P. Je vous serais reconnaissante d'inscrire cet aménagement dans le Plan des mobilités de la Région. V Le projet de contournement de l'agglomération columérienne Le véhicule automobile reste aujourd'hui un mode de déplacement essentiel en zone rurale. La Ville de Coulommiers, par sa position de centralité, supporte un trafic intense sur la route départementale n°934, de l'ordre de 18 000 véhicules dont 10 % de poids lourds et de convois exceptionnels. Selon les études du Département réalisées en 2021, si rien n'est fait, la RD934 et la RD222 seront totalement saturées en différents points à Coulommiers et Mouroux en 2035, voire dès 2025 à Mouroux à certains horaires. Dans ce contexte, le désengorgement de la circulation routière, par le biais d'une déviation qui permettra d'éviter les centres-villes de Coulommiers et de Mouroux, apparaît incontournable pour dévier le trafic de transit, constitué notamment de poids lourds et de convois exceptionnels. Ce projet, inscrit dans le plan anti-bouchons Ile-de-France, constitue un axe majeur de la politique locale de mobilité. C'est pourquoi je demande son intégration dans le tableau référençant les projets, page 265 du plan d'actions, afin d'enrichir les mesures 7.1.1 et 7.1.2 en faveur du déploiement d'une route multimodale. Au regard de cette analyse, nous souhaitions émettre un avis réservé et conditionné à la prise en compte de ces différentes remarques. J'espère vivement qu'elles viendront alimenter votre réflexion et seront intégrées dans la déclinaison du plan d'actions régional.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 643	X				X		X							**M BELENFANT :** Contribution de l'association Collectif Vélo Île-de-France La contribution du Collectif Vélo Île-de-France repose sur 4 axes : 1- L'association se félicite de la place accordée au vélo et de l'importance donnée à son développement pour décarboner les transports en Île-de-France. Il conviendrait néanmoins de se fixer des objectifs de développement de son usage plus précis en fonction des territoires et en fonction des motifs de déplacement (intermodalité avec les transports notamment) 2- Le Plan des mobilités devrait être plus ambitieux sur la réduction de la place de la voiture en ville (stationnement et circulation) afin de garantir le bon développement des modes actifs et des transports en commun 3- Le Plan des mobilités doit abandonner les projets routiers d'augmentation de la capacité automobile, car ces derniers renforcent l'attractivité des modes motorisés individuels au détriment du vélo et des transports en commun, et donc cela contredit les objectifs ambitieux de réduction des déplacements automobiles et la baisse des émissions de gaz à effet de serre 4- Le Collectif demande un volet sécurité routière plus ambitieux, où le 30km/h en ville devient la norme et le 50km/h l'exception, afin de préserver des vies Pièce jointe de 3 pages qui détaille les 4 axes
Obs 644													X	**M LEFEBVRE :** Je souhaite participer à l'enquête concernant le nouveau plan de mobilité IDF Comment faire ?
Obs 645	X	X						X		X		X		**Mme MOMO :** J'ai bien lu votre projet de mobilité, Ile de France (IDF) pour 2030. Avant de commencer le retour que je souhaite faire dans le cadre de l'enquête publique, je vais brièvement présenter mes modes de déplacement : De ma vie de conductrice, je ne suis jamais allée de ma proche banlieue à Paris en voiture Fille de cheminote, j'ai, bien avant la mode actuelle, voyager uniquement en train

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														puisque notre famille ne possédait pas de voiture et j'ai aussi connu le trajet Aulnay sous-bois / Paris gare du Nord avec des locomotives à vapeur. Ma moyenne de pas sur l'année est supérieure à 5000 pas / jour. **Remarque** : Seul anglicisme inconnu que j'ai dû traduire : "mass transit "= transports en commun en français. D'autre part, les cartes sont illisibles, surchargées et brouillonnes. Quatre moyens de déplacement en IDF, actuellement : le vélo, la marche, les voitures, motos et poids lourds, enfin les transports en commun. Je néglige celui qui pourrait être valorisé au maximum dans le futur : transport par voie fluviale que ce soit pour les marchandises ou les personnes, évoqué p 152 point 1.3.1. Ce serait une très bonne chose avec, bien sûr, l'utilisation de la carte Navigo ; plutôt sur la Seine, car sur le Canal de l'Ourcq, il y a le problème des écluses. **Premier mode de déplacement : le vélo** Notez que j'ai fait : le Donau radweg en Autriche, la route romantique en Allemagne et le delta du Po en Italie en vélo … dans ces pays, la pratique du vélo y est totalement apaisée et bien différente que celle rencontrée en France ; les vélos s'arrêtent aux feux. Je lis page 21 de la synthèse : "L'ordre de grandeur pour un aménagement de type réseau Vélo Île-de-France (VIF) est d'environ **un million d'euros par kilomètre** (coût 2023).Le coût prévisionnel pour la mise en œuvre de ce réseau de 750 km a été estimé à 500 millions d'euros. Pour ce qui concerne les réseaux cyclables programmés par les Départements, le coût d'investissement pour les 2 700 km à créer d'ici 2030, pourrait représenter de l'ordre **de 1,8 milliards d'euros."** Presque **2 milliards d'euros, l'argent de nos impots pour faire des pistes cyclables**, je suis effarée !! 2 Milliards pour une minorité de citoyens d'IDF, pour des pistes cyclables hors Paris qui sont la plupart de temps peu utilisées et encore moins quand il pleut; là, elles sont quasiment désertes puisque, comme il est écrit p.200 "la pratique du vélo est intimement liée à la météo". Doit-on engober dans "vélos" des vélos à moteur (VAE) et des patinettes à moteur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(trottinette ou e-scooter) ? Ce sont des véhicules motorisés qui au même titre que les voitures, motos et poids lourds, devraient passer un examen afin de connaitre les règles de la circulation, être assurés (ils le doivent déjà) et être immatriculés afin de les verbaliser. **Verbaliser , oui , car prévus pour rouler à 25 km/h , débridés , ce sont des bombes roulantes qui enfreignent toutes les règles du code de la route , roulant sur les trottoirs, à contre sens au milieu de la route , ignorant les feux rouges et fonçant sur les piétons qui , s'ils ne vont pas assez vite , se font copieusement insulter . A deux dessus, ce qui est interdit etc., etc.…** Il est quand même regrettable qu'à Paris maintenant, j'ai plus peur en traversant, de ces fous égoïstes qui se croient seuls et pour qui, la route leur appartient. Gare aux personnes âgées, gare aux non-voyants, les familles avec enfants en bas âge, on fonce. Donc oui, immatriculation et verbalisation. De plus, l'urbanisation de la région parisienne n'est pas comparable à celle de Berlin, Stockholm ou Amsterdam ; logements plus denses, voiries étroites. Il est bien dommage de privilégier des autoroutes à vélo (cf. rue de Rivoli) sans penser à la circulation des bus qui transportent un nombre important de travailleurs matin et soir et restent coincés dans les rétrécissements occasionnés par les " vélos routes olympiques de Mr Troussel" sur la RN2 au niveau du pont de Rateau , comme exemple concret . La circulation des bus et cars sont prioritaires par rapport aux velos, ils sont d'utilité publique. La pratique du vélo est aussi **non inclusive** puisque la population vieillissante (projection de l'INSEE : 1 francilien sur 4 aura plus de 60 ans en 2030) ne pourra pas avec ses pathologies propres, pratiquer non-stop et *ad vitam aeternam* le vélo. De plus, la non-inclusion englobe les personnes à mobilité réduite en fauteuil ou pas (SEP, spondylarthrite, parkinson, etc.) Enfin, vous occultez totalement le point sécurité : non pas celle des accidents de la route, l' **INSECURITE**. Celle qui va vous jeter à terre pour vous voler vélo, papiers, téléphone. Celle qui va violenter une femme à vélo par amusement. Etc… Tous les travailleurs n'ont pas des horaires de bureaux, comment font ceux qui rentrent tard dans des zones "exposées" ? Ou même en journée, tout simplement. **Je passe donc à une deuxième mobilité vraiment décarbonée : la marche à pied**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														"Les aménagements…. ne doivent pas se faire au détriment des espaces dévolus aux piétons ni des bus" p.202 Les aménagements, non, mais les utilisateurs oui, puisque les patinettes et autres VAE roulent sur les trottoirs même quand ceux-ci sont étroits et ne cèdent la place au piéton qu'au dernier moment. Car souvent les trottoirs sont si peu larges qu'on ne peut marcher à 2 personnes de front, difficile de circuler avec une poussette d'enfant ou de marché. Alors un fauteuil roulant, je n'en parle même pas. Pourtant la marche est le propre de l'homme, plutôt que patiner. Plutôt que d'autoriser le stationnement des vélos et patinettes dans les enceintes scolaires, obligeons les jeunes à marcher et les parents avec. Cependant, à 4km/h, le piéton ne peut pas faire de longs trajets sans y passer sa journée … Les trottoirs sont souvent encombrés de divers obstacles (poubelles, motos garées, patinettes, voitures en warning), rendant dangereux la marche pour les personnes âgées et/ ou non-voyantes (NV). Sans parler des trous ou dalles décollées, non réparées pendant un certain temps. Quant à la grande banlieue, hors agglomération, les trottoirs sont souvent absents et les piétons contraints de marcher sur la chaussée, frôlés par les véhicules. Dans votre expertise, la place du piéton semble réduite à la portion congrue. **Troisième moyen de déplacement : les véhicules** Acheter des voitures électriques. Faire du télétravail. Voilà ce qui ressort de la partie consacrée à l'automobile à travers ce document. 3% des ouvriers font du télétravail, ceux dont les revenus ne sont pas très élevés … ils devraient donc acheter une voiture électrique pour circuler. Aberrant. Le télétravail. Combien d'entreprises font marche arrière et réduisent le nombre de jours de télétravail autorisés pour chaque salarié ? La hiérarchie aime surveiller ! Sur le schéma ci-dessous, on constate une baisse généralisée des salariés en télétravail en 2023 ainsi la baisse du nombre de jours en télétravail.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 Schéma de la DARES Le covoiturage. Cela peut être possible dans le cadre des déplacements maison -travail avec des collègues ; faut-il encore que les horaires de chacun soient compatibles. Une seul question : comment faites vous quand vous vivez seul ? Pas d'enfant, ni mari, ni femme, ni belle mère, ni bonne? Les chiens ne comptent pas ! Les voies de covoiturage. Pour y circuler avec une carte CMI stationnement, il faut d'abord être enregistré sur une application Handistat. Quelle facilité et quelle spontanéité dans la vie ! Comment feront les automobilistes étrangers ? Bien trop compliqué ! Cela pour diminuer les bouchons et la pollution ; je pense que la pollution sera la même puisque les voitures des autres files auront leur moteur qui tourneront au ralenti pendant un temps certain ! Les artisans qui vont sur un chantier sur Paris seront englués dans le reste de la circulation ; cela va les encourager à accepter des chantiers sur Paris ! Les poids lourds : vous proposez que les entreprises de transport modernisent leur flotte. Faut- il qu'elles en aient les moyens. Quid des poids lourds étrangers qui transitent par la région parisienne ? Retrouvons le fret ferroviaire qu'on a bradé, détruit. Les voies du RER,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sont vides la nuit, les trains peuvent circuler dessus, et développons le transport fluvial. Les lignes de covoiturage. Si j'ai bien compris, c'est la renaissance du stop des années 70. Un véhicule s'arrête, on ne connait pas la personne, on monte dedans et vogue la galère ! Bonjour l'insécurité ! "Ainsi, l'aménagement de ce réseau doit s'inscrire dans la philosophie du « Système sûr », intégrée à la directive européenne sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, modifiée en octobre 2019, qui vise à réduire **à zéro** le nombre de morts et de blessés graves sur les routes". P255 Pour parvenir à zéro mort, arrêtons de bouger, de circuler, de vivre. Même en charrette à cheval, il y a des morts. Même à pied, il suffit de tomber à cause d'un trou dans le trottoir .Que l'Europe stoppe ses publications inutiles, cela fera des économies. Par contre, vous n'évoquez nulle part, l'état lamentable des chaussées françaises : "La France au 18e rang mondial pour la qualité de ses routes, soit un recul de 11 places en un an (Union routière française, 2019)" alors que dans mon département, Mr Troussel dépense 300 000 euros pour sa piste cyclable olympique "provisoire" mais laisse, dans les chaussées de son ressort, des trous très importants qui perdurent au fil des années ; un roue de moto qui s'y plante et c'est la chute assurée. J'ai fait plus de 100 000km en moto tant comme conductrice que passagère, j'en connais les risques. Fermer des rues comme le fait Hidalgo à Paris, restreint la liberté de circuler des riverains ; c'est inadmissible. Car les riverains, encore jeunes, deviendront vieux ; comment feront-ils pour accéder à un taxi, une voiture si leur rue est " vegétalisée" ou carrément fermée ? Et en cas d'urgence ? Et le PAM qui vient chercher une personne porteuse d'une carte CMI ? Le vélo avec des jumeaux en bas âge, plusieurs jeunes enfants ? Partir en vacances sans voiture avec ce type de famille. Une galère sans nom. Et tout le monde ne peut pas acheter une voiture électrique. Bientôt, avec la ZFE autour de Paris, 400 000 véhicules ne vont plus pouvoir rouler sans être verbalisés. Où est le mot EGALITE dans tout ceci ? La voiture, c'est la liberté de ses déplacer d'une banlieue à l'autre sans y passer sa journée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														.Exemple : Drancy - Cergy le haut en RER : 1heure 40 minimum quand tout fonctionne (LOL !) ; en voiture 45 minutes. Il n'y a pas photo. Dernier mode de transport qui va peut-être solutionner ces déplacements inter banlieues : **Les transports en commun Vite, vite, que le grand Paris express (GPE) arrive le plus rapidement possible.** Mettez la moitié des 2 milliards des pistes cyclables, et ouvrez le plus vite, le maximum de lignes : 15, 16,17, elles vont révolutionner les déplacements en région parisienne. Autre nouveauté comme le soulignait Valérie Pécresse lors d'un discours : **le CDG Express**. Il va soulager le RER B, éviter les bagages oubliés et permettre aux voyageurs de ne plus faire le trajet dans des conditions infâmes, même si nous aurons toujours la climatisation en hiver et rien en été, les suicides, les feuilles sur les rails et j'en passe. Je ne m'étendrais pas sur l'usure des voyageurs du RER B qui n'en peuvent plus des pannes, C'est insupportable. Pas de toilettes dans les gares ou si elles existent, fort mal indiquées. Le RER C inaccessible même s'il est prévu un ascenseur à Saint Michel Notre Dame. Les marches des wagons sont trop hautes, glissantes, impossible à monter avec des valises, en étant âgé. Le métro : Certes le prolongement des lignes 11 et 14 son de très belles réalisations, avec une architecture recherchée et des rames bien équipées pour les informations (écrans). Quant aux nouvelles rames MF 19, la capacité des places assises diminuent de 52 à 54 pour les rames actuelles, à 36 ou 28 places pour ces nouveaux métros, alors que vous avez bien souligné "la population vieillit". Le plus efficace pour les lignes de métro reste l'automatisation ; il suffit de voir la fréquence des rames sur la ligne 4 aux heures de pointes : 1 à 3 minutes. De plus , cela a l'avantage d'éliminer le problème du recrutement des conducteurs. Le réseau de bus de banlieue proche. Le développer, bien sûr en augmentant le cadencement mais où trouver les chauffeurs ? Privilégier les voies de bus afin qu'ils soient ponctuels et rapides. Pour la grande banlieue, la voiture reste nécessaire même si vous créez des nouvelles lignes de cars. L'habitat est trop éparpillé et les besoins de la population trop divers

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(médecins, loisirs, navette loisirs école des enfants, etc.), incompatibles avec un réseau de bus et des horaires parcimonieux. Moins le salaire est élevé, plus on s'éloigne du centre parisien et ce sont souvent les salariés qui ont des horaires atypiques. **Dernier point : la place des personnes en situation de handicap** qui n'a pas tellement été évoquée dans ce rapport. Bien sûr, si la loi de 2005 était appliquée à 100 %, si tous les modes de déplacement étaient inclusifs, ce paragraphe n'aurait pas lieu d'être et on serait dans un monde idéal. *Le vélo ? Beaucoup d'handicaps nécessiteraient un accompagnant pour se déplacer ainsi. *La marche à pied ou en fauteuil ? Se reporter au chapitre ci-dessus *La voiture ? J'ai rapidement balayé le sujet. Concernant les transports en PAM IDF, ma dernière conversation avec une amie NV "Quand j'attends un PAM, je stresse. " Pourquoi ? Les prestataires, que Keolis IDF a choisis (Alpha Taxi) n'ont, pour beaucoup, aucune connaissance du handicap. Exemple : ne veulent pas du chien guide dans l'habitacle, veulent le fourrer dans le coffre. Arrivent en avance et ne respectent pas le protocole des différents SMS et appel, s'en vont avant l'heure du rendez-vous et accusent la personne handicapée. Ces exemples sont du vécu. Quand vous êtes NV, dans un quartier inconnu et qu'à 23 heures, votre PAM n'est pas venu, que vous êtes seule, sans personne, imaginez le stress. *Le PAM, comme je l'ai dit à Mme Pécresse lors d'une rencontre, il y a beaucoup de choses à revoir. *Les transports en commun. Dans le RER B, il n'y a pas d'annonce sonore sur les gares desservies sur le quai (direct, omnibus ?) et même s'il existe une assistance handicap, cela pourrait être utile à d'autres publics (illettrés). *Le métro est inaccessible aux personnes à mobilité réduite que nous pouvons être un jour donné ou à vie, comme le rapport le précise. Au niveau des gares, (Montparnasse, ligne 6 et RER B à Denfert Rochereau) des escaliers interminables pour des voyageurs avec bagages et poussettes, pas même un petit escalator. Austerlitz n'est pas mieux lotie. Peu de publicité faite autour de l'assistance RATP pour accompagner les personnes handicapées dès leur arrivée en haut de la station et pas seulement sur le quai (personnes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														mal voyantes(MV) et NV) Certes, les nouvelles lignes-11 et14- sont largement équipées d'ascenseurs mais quid de l'entretien de ces équipements. Comment faire quand il est en panne ? Durée d'intervention du SAV ? Je vous conseille la lecture l'article relatant le périple d'une jeune femme en fauteuil, très dynamique, à travers Paris dans le nouvel Obs du 6 février 2025. *Même problème pour les bus. La marche rétractable pour l'accès des fauteuils roulants est assez fréquemment inutilisable et le bus déjà rempli de poussettes. Ce sont ces petits détails qui détournent ces usagers des transports en commun et **donnent une double peine aux personnes handicapées, qui ont une vie, un travail, des loisirs comme tout un chacun**. Sans trop d'illusion sur le devenir de ce courrier, car la plupart du temps, les politiques ont décidé et tiennent peu compte du bon sens de la plèbe, malheureusement.
Obs 646									**X**			**X**		**M NDIAYE** Pourrait-on mettre un l'agence Navigo dans les mairies pour souscrire les abonnements Navigo et Imagin r uniquement pour les personnes qui sont pas accès au numérique exemple les personnes âgées les personnes en situation handicap, psychique et mental au lieu de faire dans les agences dans les gares dans les gares il faut qu'il reste recommandé mais le souci les gares dans les grande couronne il y a aucun agents commerciaux disponible dans certaines gares les guichets fermés depuis quelques années il y a que des automates dans les gares de fois les voyageurs sont oublié d'aller dans les autres gares pour trouver les agents commerciaux disponibles pour acheter les tickets rechercher l'abonnement et souscrire le Navigo après comme ils vont faire les voyageurs qui habitent à proximité de la gare dans les grandes couronne dans les petits villes il y a plus de guichet dé fois les agents commerciaux sont la régulièrement le plus simple il fortement recommandé pour acheter les tickets et recharger le Navigo il suffit d'aller en ligne au automatique ou chez les buralistes et à l'avenir pourrait-on mettre les agents Navigo dans les mairies partout en île de France pour permettre aux gens qui peuvent pas se déplacer à l'opposé et de souscrire l'abonnement à proximité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 647														**SPAM**
Obs 648				X										**M. THOUVENOT de SAINT DENIS** Les dernières années ont vu de nombreuses lignes de transport s'étoffer, permettant de circuler en transversal depuis la banlieue. Mais depuis la gare de St leu la forêt (95), il est toujours compliqué d'atteindre un métro sans devoir rejoindre Paris Nord, alors que les trains passent devant la nouvelle gare de St Denis Pleyel et également devant la gare RER Stade de France st Denis mais ne s'y arrêtent pas ! Je propose donc que soit étudiée une nouvelle gare sur la ligne H entre St Denis et Paris Nord aux alentours de la gare rer D stade de France st Denis, connectée à la station métro Pleyel. Cela permettrait de décharger la ligne H, faire gagner du temps à de nombreux usagers qui se rendent dans les bureaux aux alentours de st Denis et doivent passer par Paris ou changer de train
Obs 649	X			X		X				X		X		**LES ELEVES DE SECONDE ECOLE LA SOURCE DE MEUDON** En premier lieu, nous proposons de taxer l'utilisation de l'automobile dans un rayon de 15km autour du centre de Paris. Le produit de cette nouvelle taxe servira à financer les transports en commun. Cela permettrait de diminuer le coût du Pass Navigo, qui est trop élevé et d'améliorer l'offre de transports en commun (plus de bus aux heures de pointes; 389, 169 par exemple). Cela permettrait aussi de fluidifier le trafic et donc d'augmenter la fréquence des bus justement. Nous demandons aussi plus de sécurité pour les usagers, par exemple en améliorant les pistes cyclables. Les mesures ci-dessus permettraient de limiter la pollution (sonore, CO2, particules fines...). Nous proposons aussi de limiter la fraude à la verbalisation
Obs 650	X			X										**Une ANONYME** Il est bien spécifié que le partage de la voire doit être efficient. Comment organiser des couloirs réservés aux quand on n'est pas le gestionnaire de voirie? De nombreux couloirs de bus ont été supprimés pour en faire des pistes cyclables, ce qui est très dommageable à la vitesse commerciale des lignes, très désagréable pour les usagers qui se retrouvent dans les embouteillages avec les voitures particulières (quel intérêt de prendre le bus?) et qui va à l'encontre de l'accessibilité pour tous prônée dans le document

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 651	X			X								X		**M. MATTHIEU d'ASNIERES SUR SEINE** Ma demande de subvention pour un vélo pliant a été acceptée par le service instructeur en juin 2024. Nous sommes en mars 2025 et je n'ai toujours rien reçu ! Donc les prolongements de métro et toutes les grandes idées me font bien rire. Et ce n'est pas d'une subvention dont les cyclistes ont le plus besoin. Essayons déjà d'être meilleurs avec ce qui existe *déjà* : transports co, routes, trottoirs. Certaines infrastructures mégalomanes du Grand Paris font peur. Qui va les utiliser si on passe en zéro artificiel net ? Et avec quel argent va-t-on payer la maintenance ? Une autre remarque : oui, on devrait pouvoir davantage partager la voirie pour les mobilités douces (=à 25 km/h maximum). Beaucoup de gens se plaignent encore des doubles sens cyclables, alors qu'ils sont uniquement dans des zones limitées à 30 km/h. Le partage de la voirie coûte bien moins cher qu'un tramway ou le développement des infrastructures pour les voitures. Mais ce partage implique obligatoirement : moins de voiture. Un vélo normal : 15 kg. Une voiture : .... Mais les politiques veulent faire croire aux gens que tout est possible (droite comprise, cf. La subvention pas payée....) L'autre problème est qu'il existe des mobilités actives qui ne sont pas si actives que ça : fat bikes, and co. Les cyclistes en ont marre aussi
Obs 652	X	X		X		X			X	X				**Délibération ville d'ATHIS-MONS** PJ 8 pages avis défavorable Prolongement de la ligne 18 Finalisation de la ligne T7 Requalification des berges de seine (pistes cyclables) Tarification de la ligne 14 RER C : accessibilité d'Athis-Mons pour PMR, amélioration de la régularité Franchissement routier de la seine (Athis/Vigneux) retrait et mise en compatibilité SDRIFe Projet port HAROPA sur Vigneux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 
	X			X										**M. ROUSSEAU de VANVES** La nécessaire transition vers les transports collectifs ne peut se concevoir sans un réseau de bus performant. En effet, nous ne sommes pas tous aptes à affronter les marches du métro ou à nous déplacer à vélo. Or leur vitesse commerciale des bus ne cesse de se dégrader. Nombre d'entre eux, ralentis par la circulation parisienne, parviennent très en retard en banlieue et stoppent souvent leur parcours avant leur terminus. Il est également très pénible, notamment en soirée, de quitter un spectacle parisien et d'attendre un temps infini qu'un bus de banlieue veuille bien nous ramener à notre domicile.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Demandes : Renforcer les liens Paris/Banlieue par des transports publics de qualité - Rééquilibrer l'utilisation de l'espace routier au profit des bus (Plus de couloirs de bus....) - Renforcer l'offre de service notamment en banlieue et en soirée
Obs 654	X	X		X					X					**Mme DUDAL de COLOMBES** POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS : Leur modernité est indispensable car même si le rapport au lieu professionnel s'est modifié, nous restons plus de 40 millions de Franciliens à nous déplacer quotidiennement avec des usages en évolution. La banlieue ne doit pas isoler ses habitants et se donner les atouts pour être attirante. Le PDMIDF 2030 doit : • Attirer vers la banlieue les services (santé, éducation, sports, commerces...). • Permettre aux Franciliens de se rendre facilement chez des proches, à des événements culturels, faire des achats... de Paris à banlieue ET réciproquement, y compris le week-end. • Encourager les citoyens, les foyers à se passer de la voiture le plus souvent possible (voire décider de la supprimer pour des usages partagés). • Penser l'accessibilité la plus large incluant les personnes physiquement diminuées, les parents avec poussette, les personnes avec bagages... Enjeux : Parions pour des équipements désirables qui donnent le sentiment que vivre en banlieue peut être un choix positif et non un choix par défaut ! La diminution de l'usage de la voiture est en marche et il faut que l'action publique accompagne et encourage cette conscience citoyenne. Un décalage de rythme renforcerait l'idée d'une politique qui promouvrait des objectifs sans mettre les moyens nécessaires pour la réaliser. Solutions : Des TER et des bus à l'heure, propres, à la périodicité plus resserrée. Des équipements adaptés aux poussettes, aux personnes à mobilité réduite, aux deux-roues. Des stations et gares sécurisées, propres, avenantes depuis l'entrée jusqu'aux quais. Exemple la gare de Colombes : hall, escaliers et quais d'aspect crasseux avec un extérieur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														rue qui est un urinoir à ciel ouvert... Un hall principal, le seul lieu accessible aux personnes à mobilité réduite, qui ferme plus tôt que les sorties périphériques ! En ville, des petits abris sécurisés et esthétiques pour 6/8 vélos à la place des stationnements pour vélos parfois insécures, avec un système de location numérique à un prix raisonnable. Des pistes cyclables sécurisées bien identifiées, pas trop étroites. Des stations de vélos en location. PLACER LES PIÉTONS AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITÉ. Encourager une mobilité intergénérationnelle de culture, de parole, de loisirs dans l'espace public répondant à des critères d'écologie (non punitive...). Créer des lieux où les piétons sont prioritairement en sécurité : la cohabitation avec les autres usagers, une voirie accessible facilitant la marche de tous (des personnes à mobilité réduite y compris les personnes avec poussette, bagage...). Repenser un éclairage public flexible adapté aux saisons, aux usages, aux horaires d'affluence, aux économies d'énergie. Faire pousser dans l'espace public des îlots de végétation adaptés à la biodiversité, durables, réconfortants, créant de l'ombre en période estivale où il ferait bon se donner rendez-vous, s'asseoir et échanger, emmener les enfants, ou pour les temps interscolaires, etc. Ne pas craindre de favoriser les jeux de balle, le ping-pong, etc. pas seulement en périphérie mais aussi en centre-ville pour des temps de jeux qui s'improvisent - ou non - dans les squares, les parcs, à proximité des lieux de travail, de commerces
Obs 655				X	X									**Mme MARIN de MARCOUSSIS** Je réside à Marcoussis, dans le 91. Commune rurale d'environ 8000 habitants. Depuis plus de 30 ans, aucune amélioration au niveau des transports en commun => 1ligne de bus pour rejoindre la gare RER (MASSY) avec un temps de trajet d'environ 45 min' + 1 heure de RER B et métro ensuite pour aller travailler dans Paris. => plus de 15 kms pour rejoindre la gare, on oublie le vélo !!!! Comme des milliers d'autres "banlieusards", je suis contrainte d'utiliser mon véhicule personnel pour me rendre à la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														gare, de stationner dans un parking payant puis d'emprunter un RER bondé pour rejoindre Paris. Quid d'un immense parking gratuit & sécurisé (proche gare) qui permettrait au moins de se rapprocher de Paris et d'y laisser son véhicule pour emprunter ensuite les transports en commun? Quid d'un tramway en continu pour rejoindre la gare la plus proche ? Quid d'un réseau de bus, de navettes digne de ce nom ? Quel projet pour les communes telles que la mienne ? (Janvry, Nozay, la Ville du bois....) dans lesquelles la voiture est indispensable
Obs 656				X	X									**Mme ACIER de FONTAINEBLEAU** J'utilise les transports en commun régulièrement depuis 50 ans, donc je peux me permettre de dire que j'ai subi pas mal de désagréments. J'habite actuellement le 77 à Fontainebleau et utilise la ligne R qui est plutôt top. Le gros problème récurrent depuis au moins 2 ans est le BUS 3401 qui dessert les LILAS donc le CENTRE VILLE / via la gare d'AVON FONTAINEBLEAU et dans la direction inverse à certains horaires. A la station de la gare nous voyons partir des bus quasiment vides vers AVON et la PERIFERIE et nous qui sommes plutôt nombreux, une fois sur 2 nous avons un délai d'attente pouvant aller jusqu'à 25 mn, faute de bus apparemment en retard . . .. A certains horaires de la journée en direction de la gare ce sont les scolaires qui investissent les lieux avec des arrêts longs et des difficultés pour monter à bord ou pour descendre, ce qui fait que le transit vers la gare est plus long que le trajet gare / Paris gare de Lyon. Un comble.
Obs 657				X	X									**M. RAMOS de DRANCY** Prolongement T11 vers Noisy le sec Il devrait passer par la mairie de Drancy, le centre-ville de Drancy est mal connecté même avec les nouveaux réseaux du M16 et M17.
Obs 658				X			X							**M. EZA de Meaux** : Désenclaver la grande banlieue grâce à une extension horaire des transiliens le week-end et la création de parkings facilement "pré visualisables". J'habite

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														en grande banlieue par obligation, transilien P, et je trouve extrêmement dommageable, afin de diminuer l'utilisation de la voiture, car les temps de trajet avec les connections sont démentiels bien souvent pour les infortunés "grands banlieusards" actifs ou festifs: - que le week-end les transiliens ne circulent pas au moins jusqu'à minuit, voire 2h du matin idéalement départ de Paris (vendredi, samedi au moins même si je sais qu'il existe des Noctiliens au temps de trajet extrêmement long) ; vrai frein pour la mobilité des jeunes et moins jeunes pour sortir le week-end (que ce soit pour des spectacles ou bars) ou a minima des Noctiliens - un peu à l'image des transiliens- qui seraient "directs / rapides" - je regrette également qu'il n'y ait pas des grands parkings en banlieue sur certaines gares RER, car les transiliens n'offrent pas toujours des horaires ou des connections pratiques et rejoindre un RER est parfois pertinent mais sélectionner la gare, être assuré d'avoir une place de stationnement (qui plus est à un tarif correct) est un véritable frein à la mobilité !!! et au désenclavement de la grande banlieue. Ces parkings, s'ils disposaient de la possibilité de réserver des places en avance et / ou feraient état du nombre de places libres visibles sur une application (tarif abordable avec une contremarque par exemple d'un ticket de transport) car les parkings existent mais trouver les bonnes informations sur le tarif, la disponibilité des places est quasiment impossible.
Obs 659	**X**		**X**	**X**										**Un Anonyme de Chatillon** : Les transports en commun ne sont pas la solution universelle. Les espaces réservés aux transports sont largement sous utilisés lorsque ceux-ci sont réservés aux transports en commun, au détriment des voitures qui sont sciemment reléguées dans des espaces saturés. La solution serait de réutiliser les espaces pris par les tramways pour permettre aux véhicules autonomes électriques de les emprunter assurant fluidité, optimisation de l'espace. Ceci permettrait aussi de développer les solutions de partage de véhicules autonomes, sans obliger les franciliens à être entassés dans des bétaillères, avec les risques sanitaires et de sécurité que tout le monde vit (subit) à présent. Stop à la guerre contre les véhicules individuels.
Obs 660						**X**								**Une Anonyme de Boulogne-Billancourt** : Le développement de titres de transport en format numérique comme la TBM à Bordeaux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 661				X								X		**Mme BUSSON de Sèvres** : . Il serait opportun d'unifier les règles afin qu'on puisse emporter son vélo dans les tramways et sur la ligne 15 (en évitant les heures de pointe). 2. Même remarque pour chiens (en laisse et muselés) : pourquoi peut-on les emmener dans le métro et pas dans le bus ou le tramway ? 3. Il pourrait être utile, dans certains secteurs géographiques, de sensibiliser les conducteurs de bus au respect des zones 30...
Obs 662				X								X		**M. BUSSON de Sèvres** : Il faudrait pouvoir transporter un vélo en dehors des heures d'affluence (comme le RER) dans les tramways et dans la future ligne 15.
Obs 663	X													**Mme HAUVILLE d'Autouillet** : Les voies dédiées aux déplacements à vélo sont insuffisantes dans la zone Thoiry, Méré, Montfort L'Amaury, La Queue les Yvelines etc… Les déplacements à vélo sont dangereux, les autres véhicules ne respectant pas du tout les distances de sécurité. Il existe pourtant de nombreux chemins de campagne plutôt pédestres qui, avec des aménagements adaptés, permettraient aux piétons et vélos (qui ne sont pas tous VTT) de se déplacer en sécurité. Il manque aussi des râteliers à vélos un peu partout.
Obs 664					X									**Mme SIMION de Paris** : Je pense qu'il faudrait favoriser l'utilisation d'horaires adaptés aux gares permettant les correspondances : - donner le temps nécessaire aux gens qui sortent d'un RER pour prendre un bus par exemple (et vice-versa) et, dans le cas de correspondances un peu longues (cinq à dix minutes de marches), essayer d'accorder les horaires (des lignes de métro par exemple) pour que quelqu'un qui sort de l'une des lignes ait le temps de se déplacer sans courir.
Obs 665												X		**Mme COMBAZ – Ville de Saint-Gratien** : Le conseil municipal a, dans une délibération du 19 décembre 2024 rendu un avis favorable au projet des mobilités IDF. Cette délibération est en pièce jointe.
Obs 666	X	X		X		X						X		**Les élèves de 2nde2 du Lycée La Source à Meudon** : Nous élèves de 2nde2 souhaitons faire les propositions suivantes. En premier lieu, nous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voudrions davantage de rampes d'accès / d'ascenseurs qui fonctionnent dans les stations de métro pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite et des poussettes. En deuxième lieu, nous voudrions une meilleure maintenance des Vélib : ceux-ci sont souvent dysfonctionnels. En troisième lieu, nous voudrions que les plans des transports soient plus clairs, y compris quand on n'a pas de smartphone/d'application. Nous voudrions aussi que le coût des transports en commun diminue. Nous voudrions que le fait d'oublier de "badger" le Pass Navigo, quand on est abonné, soit moins sanctionné. Nous voudrions avoir des meilleures infrastructures pour les vélos (pistes cyclables plus larges...). Nous voudrions la création d'un abonnement "famille" pour le pass Navigo.
Obs 667	X			X										**Une Anonyme de Gometz-le-Châtel** : Habitant dans une petite commune en grande couronne, je vous adresse quelques commentaires et suggestions : Pour le vélo et les mobilités actives : - la sécurisation passe également par l'éclairage public. Est-il normal qu'une commune décide d'éteindre l'éclairage public à 21h30 sur une départementale très passante en ville (la route de Chartres à Gometz-le-Châtel), mettant par là en danger les vélos et les piétons - même bien équipés d'éclairages ? - un meilleur entretien et respect des pistes cyclables serait un énorme plus. Quand on emprunte des pistes cyclables fréquemment interrompues par des travaux, des stationnements sauvages, des panneaux de signalisation, ou s'arrêtant au milieu de nulle part, on comprend les cyclistes qui perdent confiance en ces infrastructures et choisissent de rouler sur la route (ce qui est leur droit). Le 30 km/h en ville devrait, sauf exceptions (route départementale droite avec une bonne visibilité par ex) être généralisé partout. 50 km/h est une vitesse bien trop élevée en ville où se croisent de nombreux publics fragiles (piétons, enfants, vélos, trottinettes...) - de manière générale, il serait intéressant de réfléchir à piétonniser plus d'espaces, afin de rendre la ville à ses habitants et surtout aux enfants : on se plaint que les enfants ne jouent pas assez dehors, mais la ville leur est devenue très hostile. - pour le vélo, peut-être qu'un soutien à l'entretien et à la réparation sera également une incitation. Concernant les transports publics : - je soutiens bien évidemment l'idée de développer les transports collectifs, et notamment dans les endroits mal desservis. Et je suis convaincue que le taux de fréquentation d'une ligne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														n'est pas forcément un bon indice pour juger de son utilité car c'est le serpent qui se mord la queue : quand un bus ne passe qu'une fois par heure ou par heure et demie, si les horaires ne correspondent pas, on s'orientera vers un autre mode de transport. Alors qu'un bus passant plus fréquemment serait plus facilement choisi comme mode de déplacement. Une ville comme Gometz-le-Châtel, desservie par une seule ligne de bus avec une fréquence faible, n'a aucune chance d'inciter ses habitants à l'utiliser.
Obs 668				**X**										**Mme ANDRIEUX – Association M4 A BLR** : Je vous adresse ce Obs au nom de l'association M4 A BLR créée pour promouvoir le prolongement de la ligne 4 du métro parisien de Bagneux, son terminus actuel, vers la gare de Bourg la Reine RER, Robinson et Chatenay Malabry, avec substitution entre RER et métro sur la branche "Robinson" du RER B. Pour mémoire, les études doivent être menées, suite à inscription sur le nouveau CPER. Le Grand Paris a, également, pris en compte ce projet, soutenu par une majeure partie des communes des Hauts de Seine Sud. Le RER B, à lui seul, et malgré l'introduction de nouvelles rames plus capacitaires en 2027, ne pourra absorber tous les flux de voyageurs, (dont les flux pendulaires des heures de pointe entre domicile et lieu de travail mais aussi l'ensemble du trafic lie aux nouveaux ensembles résidentiels de Saclay, sans oublier la densification en cours sur les villes de petite et de grande couronne. Le prolongement de la ligne 4 vers Bourg la Reine, Robinson et Chatenay Malabry représente la seule solution envisageable à ce jour et techniquement réalisable afin de développer l'offre de mobilité entre Paris, et le sud des Hauts de Seine. De plus, au niveau environnemental et financier, ce projet de remplacement du RER par le métro entre Bourg la Reine et Robinson, aura de facto un coût moins élevé avec la réutilisation des infrastructures existantes et minimisera les impacts sur l'environnement, en particulier, en sous-terrain.
Obs 669														**Annonce publicitaire qui ne concerne pas l'enquête publique.**
Obs 670														**Annonce publicitaire qui ne concerne pas l'enquête publique.**
Obs 671	**X**								**X**	**X**				**M. QUITTRE de Montreuil** : Alors qu'à Paris intramuros l'usage du vélo a récemment dépassé l'usage de la voiture, je

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ne peux que déplorer l'objectif de la région de ne réduire la place de la voiture que de 15% dans la région. La voiture n'est plus l'avenir de nos déplacements : la voiture électrique ne peut être une solution de remplacement pour notre parc automobile si l'on souhaite le décarboner, surtout il produit tout autant de particules fines, voir plus et on a déjà artificialisé bien trop d'espace pour le déplacement d'une minorité (entre les parkings, les routes et autoroute), on étouffe. Il faut que la région ait une vrai ambition de promotion de l'usage des mobilités douces actives (vélo) dès le plus jeune âge dans les écoles d'île de France, de coordination des plans entre les villes de la région (pour certaines villes il y a un mieux mais traverser plusieurs villes en vélo relève encore du cauchemar et, surtout, il faut que la région mette le paquet sur le respect du code de la route : motos qui brûlent les feux, voitures garées sur le trottoir ou passage piéton rendant compliqué les autres usages, réduction de la vitesse, réduction du nombre de places de parking... . Une transition ne se fera pas que par des mots, il faut mettre des moyens pour le changement des comportements.
Obs 672														**Annonce publicitaire qui ne concerne pas l'enquête publique.**
Obs 673	X			X		X	X	X			X	X		**Mme RIVET – Ville de Saint-Cloud** : Par une délibération du novembre 2024, le conseil municipal de Saint-Cloud a donné un avis favorable au projet de mobilités en IDF en apportant des propositions relatives ; - au stationnement des vélos et l'adaptation au réseau cyclable de la commune ; - demande l'inscription de la prolongation de la ligne de métro 10 à la gare GPE de Saint-Cloud, conformément au SDRIF-e ; . demande également l'inscription de la Passerelle de l'Avre, en vue de sa résorption. Un courrier du 21 mars 2025 accompagne la délibération du conseil municipal et fait également des propositions : - Des transports collectifs attractifs, simplification des tarifs ; - Prise en compte de la logistique urbaine et faire une étude approfondie des conséquences de la massification des livraisons des ménages ; - Dans le cadre de l'extension de cette logistique, développer le transport fluvial et ferroviaire. Une impulsion de la Région pourrait faciliter l'aspect concurrentielle de la route ; - Les points de charge électrique sont organisés par les communes. La ville de Saint-Cloud considère qu'il n'est pas aux collectivités de porter le développement des mobilités électriques. A cet effet,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														un recensement de l'offre privée pourrait être mené par la Région, ce qui permettrait d'évaluer le besoin effectif de recharge sur l'espace public.
Obs 674	X			X				X						**Mme PARAVY – Collectif CO.P.R.A de Carrières-sous-Poissy** : Notre contribution est mise en fichier joint. Elle comprend 2 parties : 1- Une approche globale du dossier mis à l'enquête publique. 2- Des remarques relatives à tous les projets qui existent sur notre territoire, dans les domaines des routes, des transports en commun, des ports fluviaux, des circulations douces et de la production de biogaz. Le fichier détaillé, de 8 pages est joint à cette contribution.
Obs 675	X													**Une Anonyme** : Aide achat vélo électrique. Après avoir créé mon compte (reconnu par vos services) il m'est impossible de déposer ma demande d'aide de 400€. Intersport n'a pas réussi non plus. J'ai changé plusieurs fois mon identifiant et mon mot de passe, rien n'y fait.
Obs 676	X			X	X		X	X		X		X		- **Groupe Pôle Ecologiste - Conseil Régional d'Île-de-France** : Une contribution de 22 pages développe les points suivants : - les transports en commun ; - La transition écologique du matériel roulant et réduction des impacts sanitaires ; - les politiques piétonnes ; - la mise en accessibilité et inclusivité des mobilité ; - l'usage partagé de l'automobile ; - la multimodalité et l'intermodalité ; - la route, la voie, le stationnement ; - la logistique. Le fret ferroviaire et pluvial ; - la spécificité de la grande couronne, l'accessibilité des habitants. Des propositions sont faites pour ces différents sujets.
Obs 677						X								**M. MORVAN de Rambouillet** : Comment favoriser l'usage des transports en commun quand la région augmente le tarif du pass navigo au-delà de l'inflation pénalisant les salariés modestes. Stoppez ces hausses, établissez un barème de contribution des employeurs en fonction du salaire. Obligez les employeurs à contribuer à 5/7ème et non 50%.
Obs 678				X										**Une Anonyme d'Etampes** : Ce qui manque au niveau d'Etampes : - fiabilité déplorable du RER C - élargir la fréquence du TER : indispensable pour faciliter l'accès à Paris les ouvrir le bassin de l'emploi et l'accès aux études - Développer les transports au sein du département : ma fille qui va au lycée de St Michel sur Orge met près de 2 heures !! La plupart du temps les trains sont

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														supprimés donc grosse source de stress et fatigue. Elle doit prendre un train d'avance soit 30 minutes de plus car peu de fréquence ! Toutes les villes sont difficilement accessibles en transports : sans permis, ceci est très compliqué de se déplacer. - Avoir des trains plus tard : en effet ceci est bloquant pour l'accès à la culture et aux sorties sur Paris ! Espérant que cette enquête fasse avancer le sujet car se déplacer depuis Etampes est très compliqué et compromet l'accès à la culture, aux études et à l'emploi. Par ailleurs, cela rend compliqué le recrutement, notamment dans l'établissement où je travaille et je pense que ceci nuit grandement à l'attractivité également de la ville (familles avec des enfants devant envisager les études supérieures car mobilités peu adaptées).
Obs 679	X											X		**M. SCHAEFER de Créteil** : Des observations ; - sur le dossier d'enquête ; - sur le vélo ; - sur la pacification de la circulation ; - sur l'évolution des comportements. Y est ajouté le constat suivant : les milieux professionnels travaillant sur la mobilité, les transports, les circulations semblent ne pas avoir été informés directement de cette enquête publique.
Obs 680	X													**Mme DOUMECQ-LACOSTE de Larchant** : J'ai fait l'acquisition d'un vélo électrique qui me permet de me déplacer facilement à vélo mais il n'y a aucune piste cyclable dans mon secteur. Il est très dangereux de circuler à vélo sur le tronçon Larchant/Nemours en raison de la circulation de poids lourds nombreux et de la vitesse élevée.
Obs 681				X	X									**M. PIACENTIMO de Vulaines-sur Seine.** *Amélioration des transports en commun.* 1- La situation aujourd'hui 1.1 SNCF La ligne SNCF de la rive droite de la Seine qui dessert la gare de Vulaines-sur-Seine Samoreau dessert uniquement les gares situées entre Montereau et Melun. Pour aller à Paris ou en revenir le changement est obligatoire à la gare de Melun. Ce changement de train génère un allongement du temps de parcours et un risque de rater le train pour les personnes à mobilité réduite ou qui rencontrent des difficultés à se mouvoir. La fréquence des trains est de 30 minutes aux heures de pointe et de 1 heure en dehors de ces heures. De plus, lors de mouvements sociaux, le service est complètement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														supprimé. Ce qui peut se reproduire lors d'incident technique. Il arrive quelques fois que 1 ou 2 trains soient supprimés. Cette situation n'incite pas, pour une majorité de personnes, à utiliser cette ligne pour ne pas avoir un retard de 30 minutes ou de 1 heure. Ces 2 exemples obligent nombre de voyageurs à se reporter sur la gare de Fontainebleau-Avon. 1.2 Bus. Deux lignes de bus desservent Vulaines-sur-Seine pour se rendre à la gare de Fontainebleau-Avon. Une sur le haut de la commune et une sur le bas, avec un temps de parcours d'environ 30 minutes pour l'une et de 20 minutes pour l'autre. La distance entre Vulaines-sur-Seine et la gare de Fontainebleau-Avon est de 2,6 km. Ce qui représente le temps que mettrait un piéton marchant à 5 Km/h, donc pas très performant pour un bus. Les deux exposés ci-dessus incitent de nombreux voyageurs à aller prendre leur train à la gare de Fontainebleau-Avon en utilisant leur véhicule personnel, ce qui génère embouteillage, pollution et saturation des parkings et des rues autour de la gare de Fontainebleau-Avon. Nul doute que sans être identique le problème, dans ses grandes lignes, est similaire pour tous les habitants vivants à proximité des gares de la rive droite de la Seine. 2- La situation idéale pour demain 2.1 Etat de l'existant. La population vivant sur la rive droite de la Seine représente environ 40% des populations vivant à environ 10km d'une gare sur les 2 rives de la Seine. Les matériels circulant sur les 2 lignes SNCF de chaque côté de la Seine sont identiques et interconnectables assez rapidement. 2.2 Pour un avenir plus écologique. Faire comme cela existait il y a quelques années, coupler la rame circulant sur la ligne Montereau Melun via Hericy à celles circulant sur la ligne Montereau Melun via Fontainebleau-Avon à la gare de Melun. Cela permettrait à moindre coût, le matériel existe, le conducteur également, à certains de se rendre à pied ou à bicyclette à une gare proche de leur domicile. En redéployant les services de bus cela permettrait aux personnes les plus éloignées d'aller vers ces gares qui ont un service plus attractif que précédemment. Tout cela ferait gagner de précieuses minutes, entre 10 et 15, pour chaque voyage, ce qui n'est pas négligeable, à toutes les personnes habitant sur la rive droite de la Seine. Sans nuire aux usagers de le rive gauche puisqu'il y aurait le même nombre de trains venant de Montereau, avec une rame en moins. Quant aux trains venant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de Montargis il n'y aurait pas de modification. Cela diminuerait certainement la circulation aux heures de pointe dans de nombreux endroits, la saturation des parkings autour de certaines gares et des rues proches. L'objectif de transport plus responsable serait ainsi tenu, moins de déplacements en voitures, plus de déplacements à bicyclettes et à pied.
Obs 682				X										**Mme LAVILLONNIERE de Bruyères-le-Châtel (78)** J'habite Bruyères-le-Châtel depuis 25 ans. J'ai de gros problème pour utiliser le RER C dans ma région. Il ne se passe pas une semaine sans trains supprimés... A quand un vrai transport public ? Les bus dans ma commune ne fonctionnent que du lundi au vendredi aux heures de pointe. Donc je prends ma voiture diesel pour mes déplacements dans les communes proches et faire les courses. Je n'ai pas les moyens d'acheter une voiture électrique. J'ai 55 ans et pas la forme physique pour un vélo électrique. Qu'avez-vous prévu concrètement pour un cas comme moi ? Je paie tous mes impôts et taxe foncière depuis des années.
Obs 683	X		X											**Une Anonyme de Larchant (77)** *Pour la création d'une liaison verte à vélo entre Larchant et Nemours.* Idem observation @293.
Obs 684	X		X											**M.DUBOIS de Verrières-le-Buisson** *Faire respecter le code de la route protégeant les circulations douces.* Actuellement, toutes les polices municipales sont soit submergées, soit laxistes envers les stationnements non réguliers. Pour prétendre favoriser les circulations douces, il faut appliquer une politique de sanction drastique envers ces stationnements. Le non-respect des passages piétons, des distances de dépassement, etc. sont aussi problématiques, mais bien plus compliquées à mettre en œuvre. Il faudrait au minimum des patrouilles piétonnes et cyclistes dans toutes les villes de la région.
Obs 685	X		X											**M. DUBOIS de Verrières-le-Buisson** *Faire respecter le code de la route protégeant les circulations douces.*

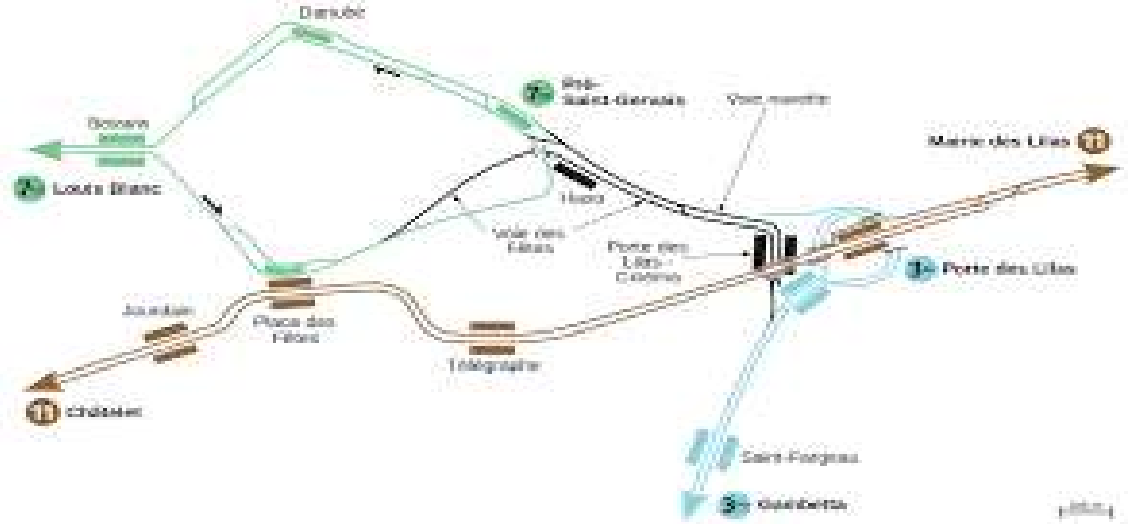
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Avant chaque subvention remise à une ville pour un aménagement de voirie (ou autre), il faudrait l'accord d'une association de cyclistes de la FUB qui valide que les travaux se font conformément à la loi Laure (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996), au plan vélo en cours, etc. Actuellement, de trop nombreux aménagements sont réalisés sans respecter la loi et sans même consulter les associations de cyclistes qui sont pourtant celles qui connaissent mieux les problématiques locales pour favoriser la pratique du vélo.
Obs 686	**X**		**X**											**M. DUBOIS de Verrières-le-Buisson** *Faire appliquer les plans vélos*. Dans ma ville, le plan vélo de 2012 n'a toujours pas été mis en œuvre. Il faudrait couper toutes les subventions de toutes les villes qui n'appliquent pas leur plan vélo et/ou qui ont de graves discontinuités cyclables.
Obs 687														**Mme HENIMANN** *Enquête bas carbone contribution.* Comment participer à cette enquête ? Je suis volontaire pour laisser mon avis en ligne ou par téléphone.
Obs 688		**X**	**X**	**X**		**X**								**Mme CELI de Condé-Sainte-Libiaire (77)** *Réponses multiples à l'enquête publique.* 1/ La grande couronne ne bénéficie pas d'une offre performante et attractive notamment pour le réseau bus. Cela pénalise les usagers se rendant dans les gares et qui de ce fait privilégient le rabattement avec leurs véhicules. Un maillage plus dense est à envisager d'urgence. De même des zones de covoiturages sont à installer dans les gares de la grande couronne pour diminuer les déplacements en solo. 2/ Les aides pour les scolaires sont inégales sur le territoire et même en baisse selon les années. Par ailleurs le réseau de transport scolaire est par endroit pitoyable s'assimilant à des bétaillères. Cela aboutit à de l'insécurité pour les jeunes. 3/ Les files d'attente dans certaines gares parisiennes et particulièrement la gare de l'Est sont un très mauvais signal d'accueil des visiteurs alors même que ce sont eux qui paient leurs titres plus cher que les abonnés. Cela entraine des énervements et des achats à la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sauvette. Une bonne coordination entre SNCF et RATP pourrait aider à résoudre ce problème récurrent. 4/ Accès PMR : à quand une vraie politique pour traiter dignement ce public qui, faute d'accès, doit renoncer en partie à une vie "normale" ? 5/ A quand la mise en place d'une programmation raisonnée des travaux sur la ligne P ne privant pas ses usagers de trains à partir de 22h tous les soirs de la semaine ainsi qu'un certain nombre de week-ends.
Obs 689														**Mme AUGE** *Participation à l'enquête.* Comment peut-on participer par voie numérique ? En vous remerciant par avance pour me faire parvenir le lien.
Obs 690				X										**Mme MOUILLEAU de Jouars-Pontchartrain (78)** *Ras le bol de ne pas avoir de train.* En fait, on en a ras-le-bol de ne pas avoir de train déjà en temps normal, il n'y a pas pléthore mais tous ces travaux sans train qui nous laisse coupé du monde, qui nous empêche d'accéder à la Culture à l'animation au travail à l'école.
Obs 691			X	X										**Mme MOREAU de Marcq (78)** *Demande de pistes cyclables et de plus de fréquence de bus*. De ma commune (Marcq), il n'y a qu'une ligne de bus et seulement deux voyages le matin en direction de la gare de Villiers-Neauphle-Pontchartrain par jour, de ce fait je ne peux l'utiliser qu'occasionnellement ne pouvant s'assurer de la ponctualité des trains de la ligne N. D'autre part, pour réduire nos déplacements en voiture, il serait vraiment judicieux de créer des pistes cyclables entre Marcq et Thoiry et Marcq -Gare de Villiers- Jouars-Pontchartrain.
Obs 692	X	X	X											**Une Anonyme de Moret-Loing-et-Orvanne** *Accessibilité des quais de la gare de Moret-Loing-et-Orvanne.* Pour passer d'un quai à l'autre il faut descendre puis monter des marches, il n'y a même pas une pente pour éviter de devoir porter sa valise. Il serait aussi intéressant de disposer

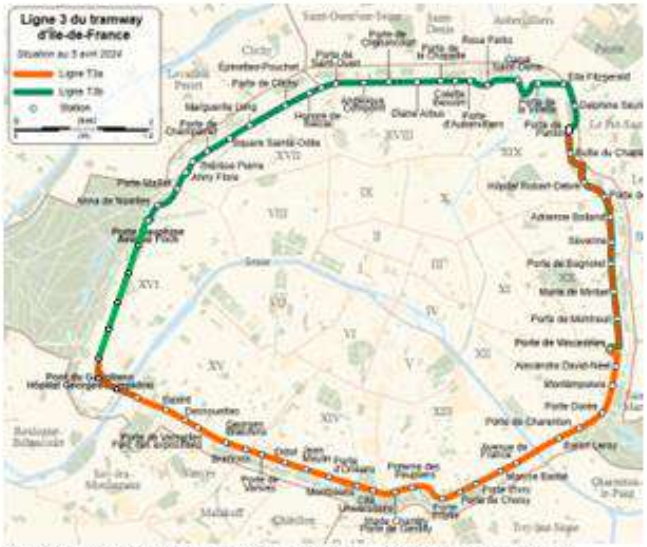
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de rampes à 2 hauteurs afin de faciliter l'accès aux personnes rencontrant des difficultés à se déplacer dans les escaliers. Enfin il y a des pistes vélo où les vélos roulent comme des fous alors que la partie piétons et juste à côté. De même pourquoi mettez-vous les parties piétons contre la voie voitures ? C'est très dangereux pour les enfants ! Ils sont moins considérés que les cyclistes. Enfin faites des contrôles impromptus de vitesse toutes catégories : voitures, vélos et trottinettes : vous allez être surpris par le résultat.!
Obs 693				X		X								**Madame BILAISE de Crouy-sur-Ourcq (77)** *Le forfait améthyste dézoné pour les personnes handicapées 77.* J'habite à Crouy-sur-Ourcq . Habitant dans l'Essonne auparavant, je bénéficiais des cinq zones pour faciliter ma mobilité. Je n'ai obtenu que deux zones sur cinq. Je ne peux pas conduire avec ma maladie qui est l'épilepsie. Je tente de rester dans les fichiers des agences intérim en faisant croire que je peux conduire et en ne disant pas que j'ai la RQTH (reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé), sinon je n'ai pas beaucoup de chance qu'on m'attribue des missions. Tant de missions ne nécessitent pourtant pas le permis et je les ai accomplies sans problème bien que cela ait été les critères de recrutement ! J'ai le permis de conduire mais ma santé aujourd'hui fait que les médecins m'interdisent cette pratique. Je le présente quand même aux employeurs. Là où je suis avec un train par heure et sans bus de disponible, les agences ne veulent rien me proposer car elles me trouvent éloignée en plus de dépendre des transports en commun. Quand ma situation est révélée, on ne me recrute plus, et je constate clairement en revenant sur le lieu de travail que je suis remplacée par des personnes qui sont moins compétentes ou motivées. La mobilité et la santé semblent primer par rapport à la motivation, à l'expérience et aux compétences. Désormais, je prends l'adresse d'un ami à Paris et là comme par hasard depuis un an, on me propose plein de missions tout en dissimulant mon handicap et mon éloignement géographique Je dépends de ces cinq zones pour trouver du travail régulièrement. Pour ne pas être virée, le jour où un train est supprimé et que je dois arriver une heure en retard, au lieu d'avouer le mensonge de mon adresse et de ne pas conduire parce que je

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														dois avouer avoir un handicap, et bien je paie parfois le taxi. Cela peut coûter une centaine d'euros à chaque fois. Si j'avais la gratuité des transports pour le travail comme les personnes aux RSA, cela compenserait le temps et l'argent perdu pour être mobile et toujours avoir une activité. Je suis pourtant dans une dynamique d'insertion de recherche permanente d'emploi et de cumul des contrats en CDD comme ceux qui sont RSA. Pourquoi pas les personnes handicapées en recherche d'insertion également ? L'employeur des agences me prendrait plus facilement car il n'aurait pas besoin de me rembourser les frais de transport également comme j'ai pu avancer cet argument avec le document attestant l'attribution de améthyste lorsque j'habitais dans l'Essonne. Je suis proche de 80% de handicap donc je n'ai pas le droit au PAM77. Je suis suivie par cinq médecins sur Paris, un généraliste et quatre spécialistes que je vois chacun deux fois par an au moins. Soit environ une consultation et examens par mois à cause de la complexité de mon handicap et de sa surveillance fréquente. En plus d'emploi, je suis engagée bénévolement en Seine-et-Marne dans la dynamique rurale, cependant avec le manque de transports je réalise mes objectifs en six heures. Lorsque je trouve le moyen d'être véhiculée, cela me prend 2 heures. Je ne suis pas productive. Souvent, on ne peut rester en zone 4 et 5 en Seine-et-Marne par manque de transports transversaux. Pour aller à Provins, Fontainebleau et parfois Coulommiers, il faut aller sur Paris et donc prendre les 5 zones Même pour venir à l'hôtel du département à Melun, je dois traverser Paris ! Pourquoi dois-je perdre du temps et payer d'avantage le forfait pour voyager en Seine-et-Marne ? Moi qui aime la ruralité et la nature en plus de la défendre, j'aimerais tellement en profiter d'avantage et me sentir libre de me déplacer. Contactez-moi pour que je puisse vous envoyer mon étude de problème de transversalité et d'équité car sur cette plate-forme le fichier est trop volumineux. *Un numéro de téléphone portable complète cette contribution*.
Obs 694											**X**	**X**		**<u>Un Anonyme de Saint-Maurice (94)</u>** *Plan des mobilités/zone ZFE/Saint-Maurice 94*.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La Partie Est de la ville de Saint-Maurice est en dehors de l'A86 délimitant la zone Crit'Air et permet d'accéder à la zone de Joinville en dehors également. Je souhaiterais vivement que cela soit appliqué ainsi pour un véhicule Crit'Air 3 faisant 1000 km par an pour réaliser des achats.
Obs 695				**X**										**<u>Un Anonyme de Romainville (93)</u>** *Station intermédiaire entre Pantin et Noisy-le-Sec.* Il faudrait créer une gare intermédiaire entre Pantin et Noisy-le-Sec sur le RER E. Cela est possible à moindre coût et pourrait desservir les villes de Bobigny et Romainville en plus de quartiers délaissés de Pantin. En outre, la ligne 5 avec les ZAC qui se construisent sur son trajet est saturée dès aujourd'hui. Il faut vite agir et accélérer l'apparition d'un transport lourd qui peut aller dans l'ouest de Paris rapidement.
Obs 696				**X**										**<u>Un Anonyme de Romainville (93)</u>** *Fusion des lignes 3bis et 7bis* Il faut fusionner ces deux lignes bis pour les exposer davantage. Cela est possible facilement et pourrait même à moyen terme faire des économies à IDF en fusionnant des équipes, des conducteurs... L'arrivée du MF19 permet également une adaptation facile au nouveau matériel unique.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														
Obs 697				X										**M. GANNE de Méry-sur-Marne (77)** *Maintien de l'arrêt de bus L48 au pont de Méry-sur-Marne*. Nous sommes nombreux à Méry sur Marne à nous rendre à la gare de Saacy et à en revenir en utilisant la ligne de bus 48. Cette ligne complète le 32, pour une offre de transport somme toute modeste. Par suite de la fermeture du pont de Luzancy pour cause de travaux depuis 9 mois, la ligne 48 s'arrête à l'arrêt le pont (arrêt existant comportant un abri...) en bas de la commune de Méry. Cet arrêt permet aux Méricards (usagers de la ligne P qui se rendent à la gare de l'Est mais aussi des collégiens et des lycéens) de réduire le parcours à pied, le long d'une route sans trottoir pour regagner le village. Cet arrêt doit être supprimé à la réouverture du pont de Luzancy, ce qui compliquerait à nouveau les conditions de parcours des Méricards pour se rendre ou revenir de la gare de Saacy. Nous ne pouvons compter que sur les transports en commun, ne bénéficiant d'aucune réduction sur le parking de la gare de Saacy.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 698		X		X	X									**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92)** *Bouclages T3a et T3b et nouvelle liaison Vélizy-Porte d'Auteuil.* Je propose le bouclage du T3a et b en deux parties entre la porte d'Auteuil et la Porte de Pantin pour mieux relier la Porte d'Auteuil à la Philharmonie par exemple i l y aurait un autre itinéraire que le métro avec depuis Boulogne Nord une correspondance au lieu de 2 en métro par exemple. Il faudrait augmenter un peu la vitesse de ces deux lignes T3a et T3b qui sont très lents à certains endroits Le bouclage de ce tramway est très important pour l'avenir des Parisiens mais pas que car permettrait un maillage intéressant pour les PMR qui ne peuvent pas prendre le métro. C'est primordial pour les déplacements professionnels. ce bouclage du T3 est aussi vital car il y aurait une alternative au métro pour aller dans Paris même avec deux correspondances pour les déplacement vers le Boulevard Haussmann, l'opéra, le Pont Cardinet et les puces de Saint Ouen et la Philharmonie de Paris même si c'est plus lent que le métro. La ligne 4 du métro est saturée comme la ligne 9. La ligne 8 fait face à des problèmes toutes les semaines. Certains itinéraires seraient facilités par rapport aux lignes actuelles de bus et de métro. Depuis le nord de Boulogne le secteur de la Basilique Notre dame de Boulogne et le Parchamp,il y aurait une seule correspondance pour aller à Marguerite Long, Porte Dauphine et Porte Maillot. Pour l'est du bois de Boulogne c'est aussi une amélioration notable. Les associations (AUT et FNAUT peuvent donner un avis dessus) En second je propose une liaison Vélizy Porte d'Auteuil avec le prolongement du 291(à étudier bien sûr avec les associations type AUT/FNAUT) qui emprunterait des axes mal voire pas desservis par le bus actuellement. Cela peut être fait bien avant le bouclage du T3a et b. Le prolongement d'une ligne de bus de Vélizy Porte d'Auteuil améliorerait les déplacements vers Paris depuis cette ville surtout les PMR pour aller au sud de Paris au nord de Paris et au centre de Paris sans oublier le bois de Boulogne. Cela éviterait de prendre le T6 jusqu'à Chatillon et prendre la ligne 13 du métro ou de prendre le train à Viroflay pour aller à Paris et éviter des longues minutes d'attentes surtout en heures creuses pour les déplacements professionnels. Un PDF est à disposition pour les plans.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Proposition Tramway T3 a et b Porte d'Auteuil-Porte de Pantin par le nord et le sud+Liaison bus Vélizy/Porte d'Auteuil pour faciliter les déplacements vers Paris. Dans Paris tracé du nouveau tramway sur le T3 dans le projet du bouclage du T3  T3b Nouveaux arrêts : Lannes, Porte de la Muette, Porte de Passy, Raffet et Porte d'Auteuil. T3a Nouveaux arrêts : Garigliano-Versailles, Exelmans et Porte d'Auteuil **Nouvelle liaison bus Vélizy/Auteuil** Bus ligne 291 prolongée à la Porte d'Auteuil : Nouveaux arrêts : Billancourt, Marcel Sembat, Avenue Victor Hugo Reine, Rond-Point André Malraux Ce prolongement peut être fait rapidement et avant le bouclage des T3a et T3b.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														L'avenue du Général Leclerc n'est pas desservie par le bus, L'avenue Victor Hugo dans un sens avec le SUBB et dans l'autre sens avec le 123, l'avenue Robert Schuman n'est pas desservie avec le bus et l'avenue Gordon Bennett non plus. 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 699				X	X									**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92)** *Liaison Saint-Cloud / Port-Marly / château de Monte Cristo.* Mon idée serait de créer rapidement une nouvelle ligne de bus (359) entre Saint Cloud et le Port Marly et avoir un terminus le plus proche du Château de Monte Cristo. Plusieurs itinéraires à étudier En effet à part le train et une correspondance en bus et de la marche il n'existe aucune autre liaison entre ces points. Certaines gares de la ligne L sont très mal reliées aussi. Cette ligne pourrait partir de Passy Buzenval et suivre l'itinéraire de la ligne transdev 6280 et continuer plus loin. Les arrêts seraient les suivant Passy Buzenval, Garches Marquis de More, Suresnes, Prés Au Bois, Saint François, Sablons,Elysées, Rousseau, Bourg,Poste,Gare de Louveciennes, croix rouge, Mairie, Village, Aqueduc de Louveciennes, Abreuvoir, Mairie, Les Pins clos Couchés, Jean Wiltolt,Ramon Saint Thibault, Square des Aubades, les Marronniers,Les lampes et Montferrand-Château de Monté Cristo un terminus le plus proche de ce dernier. Ce bus pourrait aussi partir de la gare de Saint Cloud qui serait connectée à la future ligne 15 avec en attendant les lignes L ET U pour les déplacements professionnels. Elle prendrait en partie l'itinéraire du 360 avant suivre celui du 6280. Il pourrait y avoir une liaison en bus directe entre la gare de Saint Cloud, Vaucresson Bougival et celle de Louveciennes inexistante. Cela serait intéressant à étudier comme alternative au train.
Obs 700													X	**Spam**
Obs 701				X										**M DELATRONCHETTE de Vicq (78) :** *Ligne N, toujours des problèmes* Je souhaite exprimer mon mécontentement quant aux pannes, retards répétés sur la ligne N Paris-Dreux. Sans arrêts des soucis qui pénalisent les travailleurs chaque matin et chaque soir.
Obs 702	X			X		X				X				**Un anonyme de Saint-Germain-lès-Arpajon (91) :** *Permettre un trajet pendulaire par transports en commun entre banlieues* Tout d'abord, félicitations pour le passage à 2€50 des trajets par train occasionnels de banlieue à Paris. Ceci nous permet de réellement profiter de notre proximité avec la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														capitale. Concernant cette enquête, je vais tenter d'exprimer mon avis concernant les trajets pendulaires de banlieue à banlieue à l'aide de mon cas personnel. Domicile : Saint Germain lès Arpajon Travail : Massy Le principal problème pour moi est le temps de trajet aux heures de pointe qui n'incite pas à laisser la voiture au garage : - en voiture 40mn - en transports en commun > 1h. J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable aux transports en commun lorsque la voie dédiée aux bus serait en place sur la N20 mais le projet a été abandonné récemment après plusieurs années de gestation et de multiples expropriations pour élargir la N20. J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable aux transports en commun avec la création du tramway entre Evry et Massy mais ce changement l'a plutôt allongé car on remplace un changement à Juvisy après avoir pris un direct depuis Brétigny par un changement à Savigny obligeant à prendre un omnibus. J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable à un transport en vélo électrique grâce au plan vélo régional mais j'ai estimé que c'est trop risqué compte tenu qu'il m'est toujours impossible d'éviter des tronçons de parcours sur des parcours non protégés des voitures et camions. J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable au covoiturage grâce à la création d'une voie dédiée sur un tronçon d'A10 à l'arrivée à Massy puis aux différentes initiatives pour favoriser le covoiturage mais je ne parviens pas à avoir des covoitureurs réguliers sur un trajet suffisamment identique et aux mêmes horaires. Les point de rencontre covoiturage ne proposent pas de parking digne de ce nom empêchant de s'y rendre en voiture. Alors j'espère maintenant que de nouvelles initiatives telle que cette consultation, me permettrons un jour de laisser la voiture au garage mais le temps passe et les émissions de CO2 s'accumulent en attendant.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 703				X										**Un anonyme d'Orgerus (78) :** *Ligne N : ni plus, ni moins, mais que ça fonctionne.* Il y a 30 ans, mon travail m'a amené à travailler à l'hôpital Necker. Je me suis installé à Orgerus pour bénéficier d'un cadre rural, et aussi car les salaires publics ne permettent pas d'avoir un logement familial décent à Paris. C'est donc la 31ème année que je prends le train matin et soir (ligne N). J'aurai tout vécu sur cette ligne : retards fréquents, pannes à répétition (trains et infrastructures), communication déficiente (annonces farfelues, quand ce n'est pas inexistantes... la grande spécialité de la SNCF), travaux sans solution de substitution satisfaisante (2h30 pour rejoindre Montparnasse en bus), grèves, conducteurs absents, et j'en passe. Les nouveaux trains sont très confortables...mais la connexion réseau est aléatoire, la faute au double vitrage : totalement à contretemps pour rentabiliser le temps de trajet en continuant à travailler. Et on apprend aujourd'hui que nos semi-directs (46 min Orgerus-Montparnasse) pourraient devenir omnibus, rallongeant le temps de trajet de 30 minutes, matin et soir. Inimaginable. Mais comme toujours, le navetteur qui n'a pas d'autre moyen pour aller travailler devra subir ce qu'on lui impose, et que l'on paye avec SES impôts. SI cela devient réalité, je songerai à une retraite anticipée (et pas à taux plein forcément), merci encore une fois aux décideurs. Plutôt que de construire des lignes et des gares dans tous les sens qui, comme toujours, vont se dégrader lentement faute de budget et de personnel pour leur entretien régulier, que l'on commence par (re)faire fonctionner correctement ce qui est en place. Je ne demande ni plus, ni moins que ce qui existe, mais qu'au moins cela fonctionne out d'abord
Obs 704			X	X										**M AUBRY de Jambville (78) :** *Manque de transport absence de mobilité* Nous résidons à Jambville, un village rural des Yvelines, situé entre Les Mureaux et Cergy Pontoise, faisant partie de la grande agglomération GPSEO. Malheureusement, nous ne bénéficions d'aucun service de transport public adéquat, à l'exception d'un bus scolaire. Nous sommes donc contraints de posséder un véhicule pour nos déplacements, alors

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														même que nous contribuons au financement des transports par le biais de nos impôts. Bien qu'il existe un système de Transport À la Demande (TAD), son efficacité est très limitée et il est préférable de ne pas compter dessus. Il semble que, durant la période d'intercommunalité, les services de transport en commun étaient plus présents. Lors de nos déplacements en province, nous avons constaté que les réseaux de transport en commun y sont souvent mieux organisés et que les villages sont généralement mieux desservis. Cette disparité soulève des questions. Je propose qu'à l'horizon 2030, un système de navette autonome soit mis en place afin de desservir les villages aux alentours des agglomérations telles que Les Mureaux, Cergy et Mantes-la-Jolie. Cela pourrait favoriser la mobilité dans les villages voisins, incluant certains du Val-d'Oise en raison de leur proximité. De plus, compte tenu du vieillissement de la population, il est impératif d'assurer une meilleure accessibilité et mobilité pour tous.
Obs 705			X	X										**Mme AUBRY de Jambville (78) :** *Transports : les villages abandonnés* Dans notre village yvelinois d'environ 900 habitants, nous n'avons aucun transport, à part les bus scolaires le matin et le soir, hors vacances. Cette absence de transport représente une inégalité sociale : nos enfants ne peuvent pas participer aux activités ou faire du sport qu'ils souhaitent. Les familles doivent posséder plusieurs voitures, ce qui est néfaste pour l'écologie. De plus, les enfants au collège et au lycée sont obligés de partir à des heures fixes, même s'ils n'ont pas cours. En outre, les personnes âgées, ne pouvant pas conduire, se retrouvent coupées des commerces et des services essentiels. Concernant le TAD (qui circule rarement) il n'y a aucune liaison avec le département limitrophe (95). En fin de compte, nous finançons ces transports par nos impôts, mais nous n'en bénéficions pas. Nous pourrions envisager des solutions concrètes, comme l'introduction de navettes autonomes (déjà déployées sur certains territoires), qui pourraient circuler au moins toutes les heures pour améliorer la vie de chacun.
Obs 706				X										**Mme DENHAUT d'Orgeval (78) :** *Transports en commun* Avant tout projet il serait de bon augure de commencer par le début à savoir remise à jour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des transports existants afin que ceux-ci fonctionnent correctement ! Il est clair qu'à ce jour pas une journée ne se passe sans avoir des problèmes : retard à n'en plus finir, annulation, et autres excuses et sans compter l'absence de transport même à 20 km de Paris ! En conclusion : arrêtons avec ces hérésies d'écologie hallucinantes juste pour se donner bonne conscience ! J'utilise les transports en commun tous les jours.
Obs 707	X	X		X				X			X	X		**Un anonyme de Draveil (91) :** *Peu (beaucoup) mieux faire* De manière très générale Je partage l'ambition et les priorités de ce plan rappelés en avant-propos, même si je considère son intitulé (vers une mobilité bas carbone) peu représentatif de son contenu. Je regrette fortement en revanche la multiplicité des axes, non priorisés, qui ne permettra probablement pas de flécher clairement et efficacement des financements de plus en plus limités. Qui trop embrasse mal étreint… Au chapitre des déceptions également, je ne peux que constater son ambition faiblarde, avec un horizon de temps certes finalement assez court et des orientations déjà actées (en avance de phase) au travers notamment du CPER en cours. Je repartage à cet effet l'avis de la FNAUT : parmi les objectifs, la hausse de 2% de la part modale des transports en commun en 2030 vs 2019 apparaît très modeste alors que des investissements majeurs seront livrés (dont GPE). Faire ainsi le pari, ou plutôt le pronostic, d'une stagnation globale de la mobilité des hommes et des marchandises me surprend. Enfin, la seule existence de la nécessité d'un schéma pour décrire l'articulation des planifications en IDF (auquel il manque la représentation de l'échelon national) devrait être le signal flagrant pour les décideurs politiques que sa simplification est, sinon son seul devoir, au moins son unique priorité, devant la déclinaison de telle ou telle thématique comme la mobilité, l'accessibilité, l'environnement, l'énergie, les emplois, etc. De manière plus ciblée et locale (et nécessairement plus personnelle), je constate et déplore : - l'absence du prolongement du Tram11 au moins à l'Est, en le reliant au T1 et au RER E, ainsi qu'à son SMR, alors qu'il s'agirait d'une opération plus simple et courte qu'à l'Ouest,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														avec des gains évidemment en matière d'intermodalité (Tram1 et RER E) et de performances opérationnelles, - l'absence de la mention d'une éventuelle ligne S, rétablissant une connexion directe et rapide avec la branche Vallée du RER D ; si j'avais constaté à la mise en œuvre du SA2019 quelques améliorations en matière de régularité, force est de constater qu'il n'en reste rien aujourd'hui et que j'utilise mon véhicule thermique pour me rendre à une autre gare du RER que celle de Ris-Orangis - la mention de l'hydrogène comme vecteur énergétique ayant un domaine de pertinence dans le secteur des mobilités locales, alors qu'il s'agit d'une filière onéreuse, peu efficiente et présentant un bilan carbone défavorable en l'absence d'une production locale décarbonée - la création de comités Théodule, comme l'observatoire du fret (pourquoi ne pas le rapprocher de l'observatoire des mobilités, puisque le plan de mobilités englobe sainement et logiquement ces 2 sujets) ainsi que les Assistes de la mobilité, qui sont des indices significatifs du non fonctionnement, ou plutôt de la non pertinence, des comités de pilotage stratégique et technique, dont il « suffirait » d'élargir l'audience, dans un souci de simplification et d'efficacité, ainsi que de transparence. Bien qu'il s'agisse d'une loi, j'émets une réserve relative à une forme d'accessibilité universelle qui n'est qu'une utopie compte-tenu de la diversité des situations de handicap : je souhaiterais que soit privilégiée une accessibilité pragmatique devant garantir des solutions simples et efficients dès lors qu'aucune alternative n'est disponible, au rang desquelles l'obligation par les taxis-ambulances de mieux prendre en charge les personnes que ces derniers transportent, dans l'espace et dans l'accompagnement individualisé. Je signale pour terminer que je suis favorable au développement du vélo sous réserve, comme tout projet public, que ces investissements fassent systématiquement l'objet d'une évaluation socioéconomique claire et honnête au regard du nombre limité de bénéficiaires, même en y incluant les habitants des axes concernés.
Obs 708	**X**		**X**											**Un anonyme de Larchant (77) :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Création d'une piste cyclable entre Larchant (77760) et Nemours (77140) Idem observation Obs 290
Obs 709				**X**										**<u>Un anonyme d' Egly (91) :</u>** *Au quotidien prenez les transports en commun !* Comme suite à la prise en compte de l'effort à faire pour respecter notre planète, j'ai donc pris la décision de prendre les transports en commun pour me rendre sur mon lieu de travail. Ce trajet, train + trottinette électrique ou bus augmente mon temps de trajet de 15 à 30 minutes par rapport à un trajet en voiture, mais bon, c'est pour la planète. Malheureusement au bout de 15 mois d'utilisation, j'ai arrêté mon abonnement au pass Navigo car les retards et annulation des trains impactaient ma ponctualité à mon travail et 15 km réalisés en 1h30 par les transports c'en était trop !!! Je trouve vraiment dommage d'avoir des moyens de transports à disposition et de ne pas pouvoir les utiliser pour cause de non fiabilité, et de ne pas pouvoir réduire la pollution de notre planète et de réaliser des économies sur notre budget familial !!!
Obs 710		**X**	**X**	**X**	**X**		**X**		**X**	**X**		**X**		**<u>M CAVUSCENS de Crécy-la-Chapelle (77) :</u>** *Observations diverses* 1°Document 1-3 synthèse - point 2 au sein de l'espace rural PETITES VILLES P 8 o IL FAUT Remettre en service une liaison par train de Coulommiers à La Ferté Gaucher = mesure 1.1.2 p139 du document 2.1 - P 10 environnement o Les abords des axes ferroviaires et routiers = des dépotoirs !!! o Continuité écologique ….Zéro artificialisation OK = revêtements nouveaux perméables Axes et actions p 19 à compléter par : Des parkings clos pour les vélos …comme à Amsterdam Poursuite de la Généralisation de parkings relais à proximité des axes de transports collectifs routiers et ferroviaires (avec mise en place de services commerciaux/sanitaires) Améliorer les correspondances train bus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Penser taxis collectifs sur des axes bien définis Gestion informatisée des stationnement P+R ...gratuit Utiliser les voies TGV pour faire des liaisons directes entre pôles d'ile de France et au-delà = mesure 1.1 .2 p139 du document 2.1 Ex Massy à Charles de Gaule – Arras à Massy …via Marne la vallée Accélérer les aménagements des stations de métro (escalator- Ascenseurs …) TAD …organisation interzone à organiser Améliorer les bretelles de sortie A4 (bouchons = risques accidents) 2° Covoiturage …une fausse bonne idée à cause de l'insécurité croissante ! 3° Repenser accessibilité en voiture à Marne la Vallée (mesure 6.1.2)
Obs 711	X			X										**Une anonyme de Chatillon (92) :** *T6 et L13 saturées* Pourquoi ne pas prolonger le T6 jusqu'à Porte d'Orléans quitte à supprimer une voie de circulation pour les véhicules qui pourront se rabattre sur les rues adjacentes ?
Obs 712	X		X											**Mme VERGELY de Larchant (77) :** *Pour la création d'une liaison verte à vélo entre Larchant et Nemours* Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, je rejoins tous ceux qui demandent depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ainsi, jeunes et moins jeunes, pourront se rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses en toute sécurité. Idem observation Obs 290
Obs 713	X		X											**Une anonyme de Vincennes (94) :** *Pour la création d'une liaison verte à vélo entre Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 714	X			X										**Une anonyme de Courances (91) :** *Commune rurale Essonne* Demeurant à Courances on aimerait bien se sentir concerné par ce projet. Mais il n'y a qu'une ligne de bus avec de rares passages et elle ne relie aucune gare de train ou RER.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Par ailleurs même pour une liaison avec Milly, le vélo est une pure folie car la route est très fréquentée avec des véhicules à 80km/h quand ce n'est pas plus. Or le manque de commerce impose de circuler à minima vers Milly-la-Forêt en voiture. Merci de penser à développer les réseaux aussi vers les petites communes où vivent des séniors qui aimeraient s'y maintenir !
Obs 715				X										**Une anonyme de Courances (91) :** *Transport en commune isolées* Pas de liaison en car vers la gare de Melun Il est impossible de relier Paris sans prendre une voiture.
Obs 716				X	X									**Un anonyme de Paris (75) :** *Rabattement vers les gares / accès aux commerces par les transports en commun* Résidant en grand couronne rurale, j'ai besoin de nouveaux transports en commun vers les gares et les villes voisines dotées de commerce. (Moins d'une demi-heure) (ex Courances vers gare de Fontainebleau) Concernant les transports coupler les horaires de bus avec les horaires des trains.
Obs 717	X		X											**Un anonyme de Larchant (77) :** *Liaison Larchant Nemours à vélo* Idem observation Obs 290
Obs 718				X										**Une anonyme d'Argenteuil (92) :** *Transport Argenteuil* Pour une sous-préfecture, Argenteuil n'a pas de transport direct pour Paris La Défense (plus grande zone de bureaux en Europe), il faut passer par Paris, ou le pont de Bezons, ou la nouvelle ligne Eole et donc 50 à 60 mn de transport. L'idéal serait de prolonger le tramway T2 du Pont de Bezons à la gare principale d'Argenteuil.
Obs 719	X		X											**Mme ROHNER de Larchant (77) :** *Piste cyclable sur D16 Larchant et Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 720	X			X					X	X		X		**Un anonyme de Paris (75) :** *Transport dans Paris intra-muros*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Faites-vous aussi une enquête concernant les professionnels car 70% du trafic dans Paris est constitué de professionnels donc ce serait bien de leur demander leur avis ? Avez-vous de la data concernant le taux de remplissage des bus car je suis en vélo ou en scooter tous les jours et je constate qu'ils sont en général à moitié vides alors qu'ils prennent énormément de place dans le trafic. Alors que l'on demande à tous de ne plus circuler en voiture, Pourquoi les cars sont encore autorisés à rentre dans la ville de Paris ? Ils devraient s'arrêter en périphérie et les touristes devraient être incités à prendre ensuite les transports en commun (comme tout le monde) ou les taxis. Avez-vous de la data sur l'évolution de la pollution aux particules fines ? A-t-elle diminué ou pas ? Etant donné le nombre d'infractions réalisées par les cyclistes à Paris et leur manque de respect total vis à vis des autres usagers et en particulier les piétons, il serait vraiment salutaire d'imposer aux cyclistes de mettre une plaque d'immatriculation à leurs vélos.
Obs 721				**X**										**<u>Une anonyme d'Auteuil le Roi (78) :</u>** *PDMIF2030 : il manque un Axe majeur qui devrait être de Consolider et fiabiliser l'existant* Le Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 présente 14 axes d'action pour répondre aux enjeux de mobilité durable. 1) Il manque un axe majeur qui devrait être "Axe n° 0 - Consolider et fiabiliser l'existant". Exemples d'axes d'améliorations sur la ligne N Paris-Dreux : - Compenser la rareté et les irrégularités du service, - respecter les horaires, - éliminer les retards récurrents, - empêcher les suppressions de dernière minute, - remédier aux dysfonctionnements à répétition, - en finir avec les interruptions en soirée depuis des années, - interdire les suppressions totales des week-ends entiers depuis des années également. En effet, - nous ne connaissons plus aucun mois sans suppressions, travaux, changements d'horaires,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- les bus de remplacement sont insuffisants et les temps de déplacement multipliés par deux, - les bus de substitutions sont parfois non prévus et les déplacements sont devenus impossible. En outre, - aucune amélioration n'est constatée, - aucune perspective ne nous est proposée. 2) En complément, sur l'Axe n° 1 qui consiste à développer les transports collectifs il conviendrait de répondre aux besoins suivants, en particulier aux environs des gares de Montfort-l'Amaury - Méré et Villiers - Neauphle - Ponchartrain : - pérenniser les semi-directs Paris-Dreux déjà existants trop souvent supprimés car considérés comme variables d'ajustement, - créer de nouveaux horaires avec des directs et semi-direct - et ne pas transformer les lignes semi-directes en omnibus, - augmenter la fréquence des trains en heures de pointe comme en heures creuses, - permettre aux usagers des communes avoisinantes de rejoindre une gare en bus avec des horaires qui concordent. En effet, actuellement : - le bus 78 qui permet de rejoindre la gare de Villiers - Neauphle - Ponchartrain entraine une attente d'au moins 45 mn en gare, - tandis qu'il n'existe plus de bus après 17h19 en semaine scolaire pour rejoindre Auteuil-le-Roi depuis la gare de Montfort-l'Amaury - Méré et aucun bus le week-end ou les vacances. =>Dans ces conditions, - il devient impossible de renoncer à la voiture - et difficile de rester vivre loin des grandes villes.
Obs 722				**X**										**Mme GANE de Mery-sur-Marne (77) :** *Remettre en service l'arrêt le pont ligne 48 Transdev* A Mery sur marne, il existe un arrêt de bus nommé Le Pont pour permettre aux bus de la ligne 48 de s'arrêter. Or les bus ne s'arrêtent plus sans que les habitants de Méry sur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														marne n'en connaissent la raison. Il permet de se rendre à la gare de Saacy sur marne et surtout permet aux merycard d'avoir plus de liaisons avec la gare de Saacy sur marne sans prendre la voiture. Cet arrêt a été remis en service momentanément le temps des travaux sur le pont de Luzancy, les travaux se terminant Transdev a prévu de supprimer l'arrêt alors que l'abri bus du pont le mentionne. Le conserver cet arrêt permet de désenclaver Méry sur marne et les jeunes collégiens et lycéens de profiter également d'un meilleur service avec plus de choix de trains.
Obs 723			X			X								**Mme AIME :** *Projet de navette fluviale* Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens.
Obs 724				X										**Mme DURAND de Paris (75) :** *Contribution voie ferrée Coulommiers La Ferté Gaucher* Habitant dans le 12e arrondissement de Paris je me rend régulièrement avec ma famille près de La Ferté Gaucher (LFG). Comme le réseau ferré s'arrête à coulommiers nous mettons 1h20 minimum en voiture sans embouteillage. Dans le cas d'une ligne ferroviaire régulière coulommiers LFG nous pourrions faire un trajet de même durée environ (via gare de l'est PERI jusqu'à Coulommiers puis Coulommiers LFG, ou RER A, RER E, PERI puis coulommiers LFG), avec certes moins de flexibilité (horaire de train fixe) mais sans les aléas des embouteillages et en consommant moins de co2.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Cela rendrait plus facile nos déplacements et les rendraient plus fréquents, surtout avec la réforme du prix du ticket transition (2.5e pour tout trajet ferré). D'une manière générale cela pourrait aussi dynamiser le bassin avec plus de tourisme et l'implantation d'entreprises rapprochées de Paris, ou encore des familles travaillant à Coulommiers revitalisant le centre-ville de LFG.
Obs 725		X		X										**Mme DANIEL de Levallois-Perret (92) :** *Bus* Étant handicapée, je suis surprise et choquée que les chauffeurs de bus ne prennent pas la peine de ralentir aux arrêts de bus si on oublie de lever la main. De ce fait, j'ai dû demander à d'autres personnes de tendre la main pour moi mais ce n'est pas toujours possible lorsque je suis seule. Peu de respect des personnes âgées et accélération brutale, les chauffeurs transportent des êtres humains, parfois ils oublient cela.
Obs 726														**SPAM**
Obs 727	X													**Mme INGIGLIARDI de Larchant (77) :** Je suis habitante de Larchant et je circule essentiellement en vélo. Mes connaissances parisiennes viennent en train + vélo et trouvent la route dangereuse pour me rejoindre. L'accident mortel qui a eu lieu à la sortie du village il y a quelques années le prouve.
Obs 728	X													**M. MEGEVAND de Larchant (77) :** Usager régulier de la ligne ter R Paris Nemours je constate le danger réel et objectif où se mettent les cyclistes qui empruntent la route Nemours Larchant (D16) axe très passant, empunté par des camions (SIBELCO). Une piste cyclable est une demande des habitants du village et des visiteurs sportifs. C'est une requête, non seulement raisonnable, mais VITALE. N'ATTENDONS PAS UN ACCIDENT GRAVE DE PERSONNE.
Obs 729	X		X											**Mme ESPAGNAT de Larchant (77) :** Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays
Obs 730			**X**											**Mme GUETTIER de Larchant (77) :** Idem obs 729
Obs 731														**SPAM**
Obs 732			**X**	**X**								**X**		**Mme ZITOUT de Clichy (92) :** Bus !! est déplorable d'avoir supprimé les couloirs bus au profit des cyclistes. Par exemple à Clichy où j'habite cela se traduit par 2 fois plus de bouchons aux heures de pointe, bus bloqués dans la circulation, impossibilité pour les véhicules d'urgence ambulances, pompiers de passer en priorité. Précédemment les couloirs bus pouvaient être accessibles aux véhicules prioritaires mais, plus de couloirs plus de priorité. Les poteaux implantés pour empêcher l'accès aux couloirs cyclistes sont dangereux lorsque l'on tourne en voiture.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Pourquoi les usagers privilégieraient ils le bus si ce moyen de transport n'a pas priorité. Il est fort probable que les embouteillages supportés par les bus dans Paris sont dus à la suppression des couloirs. Les attentes aux stations peuvent atteindre 45 voire 60 mn ce qui est inadmissible pour un service dit public et n'incite pas les usagers à avoir davantage recours à ce moyen de transport. Métro Je suis ravie du prolongement de la ligne 14. Mais problème pour usagers habitant au-delà de la Porte Clichy en direction d'Asnieres. Ils doivent changer Porte de Clichy et emprunter la ligne 13. Et, là, catastrophe aux heures de pointe quai bondé ne permettant pas toujours de monter dans la 1ere rame. Pourquoi ne pas avoir modifié le rhytme en alternant 1 rame St Denis 1 rame Asnieres puisqu'une partie de St Denis est desservie par la 14. Globalement pour le métro il manque beaucoup d'escalators et ou ascenseurs pour l'accessibilité des personnes âgées et ou handicapées. Seules quelques rares stations en disposent dans Paris. Les vélos et trottinettes sont à priori interdits dans les métros mais y accèdent malgré tout, aucun contrôle n'étant effectué. Ces "engins" sont très encombrants et réduisent la place déjà peu conséquente des usagers "piétons". Cyclistes et Patineurs Il serait plus que souhaitable d'intervenir sur leur conduite : ne laissent pas passer les piétons aux passages ni aux feux rouges voire sont grossiers lorsque l'on en fait la remarque.
Obs 733														**SPAM**
Obs 734													X	**M. SGAMBATO de Paris (75) :** , ??????
Obs 735														**SPAM**
Obs 736				X		X								**Une Anonyme d'Antony (92) :** J'habite sur Antony, et je suis utilisatrice régulière des transports en commun. Les points qui me semblent les plus importants pour moi :

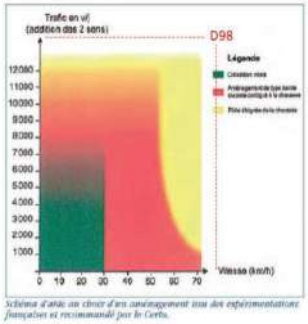
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- il faut conserver l'Orlyval, garder une liaison Antony-Orly et l'intégrer au Pass Navigo. Pourquoi un Parisien peut se rendre à Orly avec son pass Navigo mais un Francilien n'habitant pas à Paris doit payer un supplément en passant par l'Orlyval ? C'est une question d'équité de desserte et de tarif, qui irait dans le même sens que le tarif unique (que je trouve d'ailleurs très bien car tourné vers l'ensemble des Franciliens et non pas juste les Parisiens). - il faut améliorer la ponctualité et la fiabilité du RER B (et développer plus de solutions alternatives quand le RER est perturbé) - il faut développer les pistes cyclables, des pistes cyclables sécurisée et qualitatives.
Obs 737														**SPAM**
Obs 738	**X**		**X**	**X**					**X**			**X**		**M. USCLAT de Saint-Germain-en Laye (78) :** **Association pour la Qualité de Vie à Fourqueux.** Notre association, représentant les habitants du quartier du Moulin à Vent à Saint-Germain-en-Laye/Fourqueux, s'investit activement pour l'amélioration de la qualité de vie dans notre secteur. Nous sommes particulièrement préoccupés par les nuisances sonores et les risques sécuritaires engendrés par la D98 à l'entrée de Saint-Germain-en-Laye, ainsi que par l'insuffisance de l'offre de transports publics pour notre quartier. Nous avons examiné avec attention le projet de PMIDF et saluons ses ambitions, notamment en matière de transports publics, de sécurité routière et de réduction des nuisances sonores. Cependant, nous souhaitons, au vu de notre propre expérience, soulever les points suivants, qui nous semblent essentiels pour une mise en oeuvre efficace et équitable de ce plan : 1. Sécurité routière et vulnérabilité des usagers sur la D98 : -Le PMIDF ambitionne une "Vision zéro" décès et blessé grave d'ici 2050. Or, la persistance de passages piétons et de bandes cyclables où les piétons et les cyclistes doivent « cohabiter » avec des véhicules roulant à 80 km/h sur des axes comme la D98 est incompatible avec l'objectif annoncé et contraire aux recommandations du Cerema. -Nous demandons instamment l'abaissement de la vitesse à 50 km/h dans de telles

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														situations et notamment sur le tronçon de la D98 qui traverse notre quartier (environ 800 mètres). Cette mesure simple, ne demandant qu'un très faible investissement et rapide à mettre en œuvre améliorerait considérablement la sécurité de tous les usagers et réduirait les nuisances sonores. -Nous sommes confrontés à un blocage institutionnel entre département et mairie qui se renvoient la balle sur la base de considérations financières de second ordre. Le PMIDF devrait pouvoir offrir aux citoyens la possibilité de saisir une instance d'arbitrage pour débloquer ce type de situation, lorsque que des solutions simples et de bons sens, parfaitement alignées avec les objectifs du PMIDF existent mais sont en limite des responsabilités de plusieurs autorités territoriales. 2. Nuisances sonores, requalification des axes et adaptation des limites d'agglomération : Le PMIDF vise à long terme le respect des objectifs de qualité sonore de l'OMS. Nous estimons qu'il est urgent d'agir dès à présent pour faire respecter à minima les valeurs réglementaires actuelles, notamment par la réduction de la vitesse sur les axes routiers qui pénètrent les zones urbaines. L'évolution des villes et des mobilités nécessite une requalification de certains axes routiers et une adaptation des limites d'agglomération. Nous demandons dans le PMIDF : -Des mécanismes d'arbitrage clairs en cas de désaccord entre collectivités sur ces requalifications, notamment pour des raisons budgétaires. -La mise à jour obligée des limites d'agglomération pour tenir compte de l'évolution de l'urbanisation. 3. Plans Locaux de Mobilité (PLM) : Le PMIDF souligne l'importance des PLM, obligatoires depuis le 1er janvier 2021. Nous constatons avec regret l'absence de PLM pour la CASGBS (Communauté d'Agglomération Saint Germain Boucles de Seine). Nous demandons : -La publication et la soumission à enquête publique des PLM. Nous pensons que les citoyens doivent être associés à l'élaboration de tels plans. -La mise en place de mécanismes contraignants pour inciter les communautés

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'agglomération à élaborer ces plans. 4. Transports collectifs : L'optimisation des lignes existantes est une priorité. Nous demandons la création d'un arrêt de bus sur la D98 pour desservir notre quartier en utilisant les bus qui y circulent. Cette demande ne représente pas un engagement financier important et peut être mise en oeuvre rapidement, sous réserve d'une coordination efficace entre Île-de-France Mobilités, le Département et les Communautés d'agglomérations (dans notre cas les bus concernés sont sous la responsabilité de la Communauté Gally-Mauldre, et circulent sur le territoire de la communauté Saint Germain Boucles de Seine). -Nous soulignons l'absence de canaux de communication entre ces instances de décision et les usagers, qui peuvent pourtant être une source importante de propositions. 5. Développement du vélo : -La sécurité des cyclistes doit être une priorité absolue. Nous demandons que les recommandations du CEREMA deviennent des obligations et que le PMIDF intègre des indicateurs de sécurité concrets. -Les bandes cyclables accolées à des routes à fort trafic et à vitesse élevée doivent être interdites. 6. Coordination et arbitrage : -La multiplicité des acteurs requiert une concertation efficace et des mécanismes d'arbitrage clairs accessibles aux citoyens pour leur permettre de résoudre les éventuels conflits d'intérêts, notamment politiques et financiers. Conclusion : -Notre quartier (description en annexe) est un exemple concret des difficultés rencontrées sur le terrain alors que des solutions peu couteuses et de bons sens existent. Les impératifs de sécurité et de qualité de vie des habitants se heurtent souvent aux contraintes administratives et financières des collectivités. -Nous demandons que le PMIDF prévoit des moyens légaux pour permettre aux citoyens ou aux associations locales de citoyens de participer à l'élaboration des PLM, de pouvoir présenter leurs propositions aux autorités territoriales concernées, et en cas de blocage

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de pouvoir s'adresser à une instance d'arbitrage indépendante. -Les objectifs environnementaux et sécuritaires du PMIDF ne pourront être atteints que si il y a une volonté politique commune de toutes les instances territoriales d'apaiser la circulation automobile dans toutes les zones urbaines. Annexe Situation spécifique du quartier du Moulin à Vent - Saint-Germain-en-Laye/Fourqueux 1. Contexte et localisation (voir carte 1) : -Le quartier résidentiel du Moulin à Vent, en périphérie de Saint-Germain-en-Laye, est bordé sur 500 mètres par la départementale D98, un axe routier majeur à très fort trafic (14 000 véhicules/jour). -Cette déviation de la route départementale, construite dans les années 80 pour apaiser le centre-ville de Fourqueux, est classé en catégorie 3 par la préfecture, et présente des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires, selon le Département (voir carte 2) et Bruitparif. -La mairie a permis ensuite l'extension de la zone urbaine le long de cette route, sans adaptation des limites d'agglomération. 2. Problématiques majeures : -Sécurité routière compromise : Vitesse excessive (plus de 80 km/h) sur la D98 à l'entrée de Saint-Germain-en-Laye, incompatible avec la présence de piétons et de cyclistes. Passage piéton dangereux au droit de la rue de Neauphle, où le risque d'accident mortel est élevé à cette vitesse. -Absence de prise en compte des recommandations du CEREMA (voir diagramme 3) concernant l'implantation de bandes cyclables de part et d'autre de la route. -Nuisances sonores intolérables : Dépassement des seuils réglementaires de bruit, affectant gravement la qualité de vie des riverains. Non-respect de la loi Bruit de 1992 et de la directive européenne 2002/49/CE. -Enclavement du quartier : Absence de desserte par les transports en commun de proximité, malgré la présence de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														lignes de bus sur la D98. Obligation pour les habitants d'utiliser leur véhicule personnel (notamment pour accompagner leurs enfants aux écoles du centre-ville ou au RER), aggravant le trafic et l'impact environnemental en centre-ville, une situation paradoxale au regard des engagements environnementaux de la ville. 3. Revendications des habitants (voir carte 4) : -Mesures immédiates : Abaissement de la vitesse à 50 km/h sur le tronçon de la D98 allant du passage piéton de la rue de Neauphle jusqu'à la limite actuelle de l'agglomération, ou déplacement vers l'aval de la limite d'agglomération. Création d'un arrêt de bus sur la D98 pour desservir le quartier en utilisant les bus existants (techniquement possible si la vitesse est apaisée). -Actions complémentaires : Modification des limites d'agglomération pour intégrer la zone urbanisée. Installation de dispositifs de contrôle de vitesse, et de limitation de bruit si nécessaire. 4. Constat d'un blocage institutionnel : Nos différentes demandes se heurtent depuis plusieurs années à des conflits d'intérêt entre collectivités territoriales. -Département : refus d'abaisser la vitesse sur un route qu'il considère « hors agglomération), renvoyant la responsabilité à la commune qui « bénéficie » des taxes foncières générés par l'extension urbaine. -Commune : refus de modifier les limites d'agglomération, pour des raisons budgétaires de second ordre (prise en charge de l'entretien des bas cotés). -CASGBS et Île-de-France Mobilités : absence de réponse et de solutions concrètes. -Priorité donnée aux contraintes administratives et financières (pourtant modestes), au détriment de la sécurité et de la qualité de vie des habitants.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Carte 1 : Situation actuelle  ***Carte 2 : Carte stratégique du bruit (PPBE 3ème échéance des Yvelines)***  ***Schéma 3 : Recommandations CEREMA pour l'implantation des vois cyclables*** Source : https://www.cerema.fr/system/files/product/publication/2020/01/1351t1_velo_fi01.pdf 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Carte 4 : Notre demande 
Obs 739												X		**<u>Un Anonyme de Courbevoie (92)</u> :** Les voyageurs disposent d'un numéro, le 31 17, pour donner une alerte ou faire un signalement lié à la sûreté dans tous les transports en commun de France. En Ile-de-France, l'application Ile-de-France Mobilités propose sur sa page d'accueil un parcours utilisateur vers le 31 17. Ce parcours permet à l'usager de décrire le problème et de se laisser guider, afin que le signalement soit transmis à l'équipe de sûreté la plus proche du lieu de signalement. Or, les usagers ne connaissent pas bien l'existence de cette fonctionnalité de l'appli IDFM. De plus, les messages sonores diffusés dans les gares invitent les voyageurs à donner l'alerte au téléphone 31 17 ou via le SMS 31 17 7 Le message relatif au 31 17 pourrait inciter à faire son signalement, en priorité, dans l'application IDFM (avec possibilité d'envoyer un SMS au 31 17 7).
Obs 740				X	X									**<u>Mme TSILIKAS de Châtenay-Malabry (92)</u> :** Je suis tout à fait favorable au projet de prolongement de la ligne 4 du métro de Bagneux jusqu'à Châtenay-Malabry et Massy-Palaiseau. Actuellement, la ligne RER B est complètement saturée d'où un trafic perturbé chaque jour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														que subissent tous les usagers avec de nombreux retards et dysfonctionnements. Ce prolongement de la ligne 4 du métro de Bagneux permettrait d'une part de soulager la ligne RER B et de faire bénéficier aux voyageurs d'une infrastructure moderne et rapide. L'interconnexion avec le T10 puis un prolongement jusqu'à la gare TGV Massy-Palaiseau permettrait un Maillage réfléchi pour faciliter la vie des usagers en diminuant leur temps dans les transports. Cela faciliterait énormément les déplacements quotidiens et les accès à de grands pôles.
Obs 741			X									X		**Une Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière (77) :** Travaillant à Bussy-Saint-Georges (77), je constate que moi et mes collègues qui n'habitons pas sur la ligne de RER A ou dans les communes limitrophes de Bussy-Saint-Georges manquons de solutions efficaces pour nous rendre à Bussy-Saint-Georges en transports en communs. Les routes départementales sont par ailleurs très fréquentées à toute heure et pourraient offrir de multiples solutions de covoiturage spontané, autrement dit d'autostop sécurisé. J'appuie donc l'action 5.1 du Plan des Mobilités pour faciliter l'autostop / le covoiturage spontané sur les routes départementales avec des espaces sécurisés nombreux en bord de route, et une application facilitant la mise en relation. Cependant, le PdM n'aborde pas la crainte fréquente de l'automobiliste ou de l'autostoppeur de covoiturer avec une personne malveillante ou dangereuse. Il faudrait que l'application IDF Mobilité facilite une identification très rapide de l'automobiliste / de l'autostoppeur. L'application pourrait gérer une authentification complète des utilisateurs (peut-être en lien avec France Identité) ; ensuite, entre l'automobiliste et l'autostoppeur, seuls le prénom et la photo pourraient être échangés. Sans entrer dans un système de notation, une fonctionnalité de signalement pourrait être intégrée à l'application en cas de problème.
Obs 742	X		X											**Une Anonyme de Montreuil (93) :** Habitant ou séjournant à Larchant, ou amoureux de ce village de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours, pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine-et-Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Île de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région IDF est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine-et-Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en oeuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours. Idem obs 729 et 730
Obs 743												X		**Une Anonyme de Bondoufle (91) :** **Délibération de la Commune de Bondoufle du 6 mars 2025** Délibération de la Commune de Bondoufle en date du 6 mars 2025 qui donne un avis FAVORABLE au PDMIF.
Obs 744						X						X		**Une Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière (77) :** Etant en charge des aspects à la fois environnementaux et financiers dans mon entreprise, j'essaie de contribuer à l'usage des transports en commun pour les déplacements professionnels des employés en Ile-de-France. La billettique a été considérablement simplifiée en janvier 2025, c'est déjà très positif, en particulier pour nos collègues provinciaux de passage en Ile-de-France, pour qui la complexité de la tarification était un frein.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Il reste cependant difficile de produire des justificatifs d'achat et de déplacement pour le remboursement des frais professionnels. D'un côté un Obs justifiant du nombre de titres et du montant payé. D'un autre côté une capture d'écran de l'application « Bonjour RATP » justifiant de l'heure de validation d'un titre (mais pas le lieu). Aucun justificatif de validation si on utilise un Passe Navigo physique. Il faudrait pouvoir produire un justificatif précisant la date, l'heure, le trajet (au moins la station de départ) et le coût.
Obs 745			X	X								X		**Une Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière (77) :** Je travaille sur les sujets environnementaux et financiers dans mon entreprise située dans le Parc Gustave Eiffel à Bussy-Saint-Georges. Les transports en commun existant permettent à nos collègues franciliens de rejoindre assez aisément l'entreprise le matin, et d'en repartir le soir. Il y a en particulier une ligne de bus depuis le RER qui circule régulièrement en début de matinée et en fin d'après-midi. Cependant, la fréquence de cette ligne est considérablement réduite en journée. Cela a pour conséquence - Des difficultés de mobilité pour la pause déjeuner. Des collègues viennent donc en voiture le matin plutôt qu'en transport en commun pour ne pas être dépendants d'autres collègues motorisés pour le déjeuner. - Nos collègues commerciaux provinciaux viennent presque systématiquement en voiture lors de leur venue au siège, car il est très difficile de nous rejoindre en journée depuis la gare SNCF de Marne-la-Vallée (ils peuvent prendre le RER jusqu'à Bussy-Saint-Georges mais sont ensuite sans solution pour les derniers kilomètres). L'action 1.5 prévoit le renforcement du transport à la demande dans les territoires peu denses. En complément, je propose que ces transports à la demande soient proposés dans les zones d'activité pendant les heures creuses, à la place des dessertes régulières mais peu fréquentes.
Obs 746				X								X		**Une Anonyme d'Ozoir-la-Ferrière (77) :** J'ai animé en février un atelier Fresque du Climat auprès d'élèves de 1ère dans un lycée

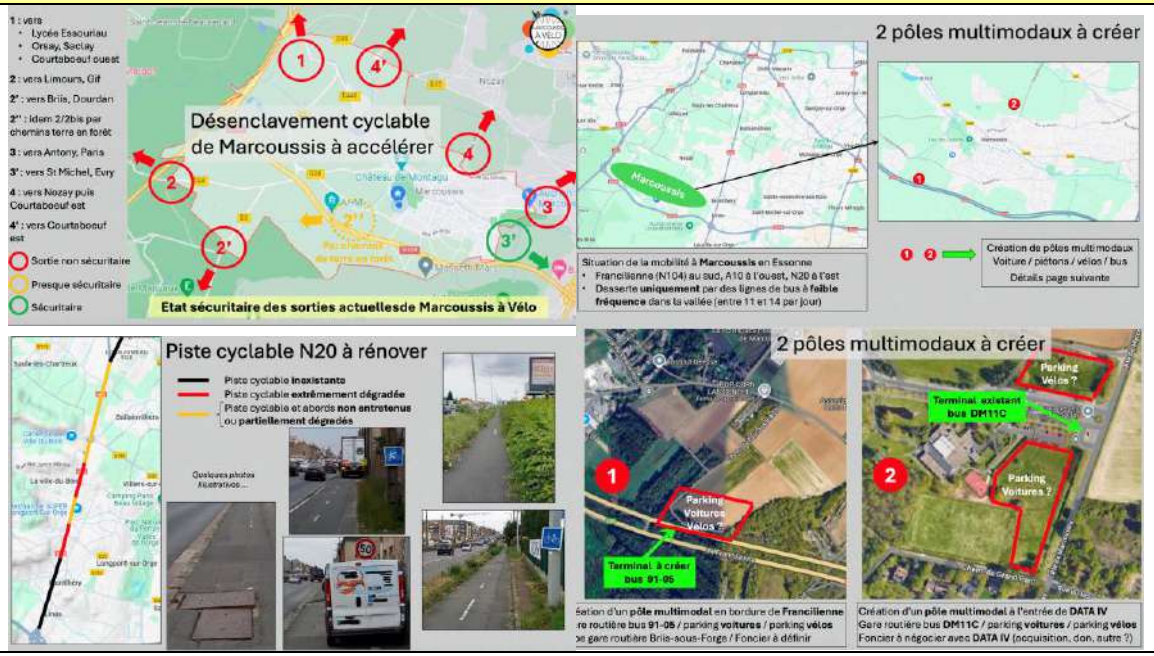
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de Sevran (93). La question de la mobilité et des transports en commun était centrale dans les discussions sur le passage à l'action pour réduire l'empreinte carbone de chacun. Plusieurs élèves ont mentionné l'inconfort des transports (en particulier du RER) dans leur secteur. Nous avons creusé le problème et cherché des pistes de solution. Le problème principal d'inconfort pour eux semble être les odeurs et la promiscuité. Les pistes de solutions évoquées sont des campagnes de sensibilisation sur l'hygiène, et l'augmentation de la taille et de la fréquence des trains. J'ai encouragé les élèves à échanger avec leurs élus sur les sujets de collectivité, mais ils semblaient peu optimistes, je me fais donc leur relais aujourd'hui.
Obs 747	X		X											**Un Anonyme de Montreuil (93) :** Compte tenu des risques d'accidents survenus pour les cyclistes, je soutiens la création d'une liaison verte, à vélo, entre **Larchant** et Nemours, dans le contexte de la forêt de Fontainebleau, de Larchant, de Nemours et l'engouement croissant des personnes pour le vélo, cette démarche me paraît très opportune.
Obs 748												X		**M. LAZARD de Chambourcy (78) :** En théorie, ce plan est séduisant. J'approuve l'ensemble du texte. J'interviens en tant qu'ancien élu municipal de Saint-Germain-en-Laye et responsable de l'ancien Conseil Local de Développement Durable afin de conseiller beaucoup d'intelligence dans son application et sa mise en oeuvre. Prioriser Piétons et circulations actives est légalement nécessaire mais doit nécessiter une bonne éducation des utilisateurs de ces moyens de locomotion. Traverser une rue les yeux rivés sur son portable est dangereux pour le piéton et l'automobiliste. Ne pas respecter les feux de signalisation et imposer les enfants à vélo sur une rue de grande circulation sont des attitudes odieuses, dangereuses et provocatrices. Refuser d'envisager que la voiture est, pour certaines professions, mères de famille et malades, un outil de travail et inconséquent pour l'économie et le vivre ensemble ! Oublier la France périphérique est un outrage à ces Français ! Trop de Fanciliens refusent tout consensus de partage des voies publiques.
Obs 749				X								X		**Un Anonyme de Rosny-sur-Seine (78) :** Les transports en commun en Île-de-France varient fortement selon que l'on se trouve en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														banlieue proche ou en grande couronne. Plus vous êtes près de Paris, plus vous avez de chances de trouver des itinéraires alternatifs en cas de problème. En revanche, en banlieue éloignée, la situation se complique. C'est souvent là que réside le principal point faible du réseau : le moindre incident peut provoquer des perturbations majeures. Il m'est déjà arrivé de devoir réserver une chambre d'hôtel près de mon lieu de travail à cause d'une interruption de ma ligne habituelle. Dans ce contexte, utiliser sa voiture devient une précaution, car même si les transports en commun sont globalement sûrs, ils ne garantissent pas toujours de pouvoir rentrer chez soi le soir. Les incidents sont fréquents : problèmes liés au « gestionnaire de réseau », arbres tombés sur les voies, personnes marchant sur les rails, bagages oubliés… La liste est longue, et ces aléas rappellent à quel point la fiabilité du réseau peut encore être améliorée.
Obs 750			**X**							**X**		**X**		**M. ROULON de Bussy-Saint-Georges (77) :** Je suis habitant de Bussy-Saint-Georges et circule entre autres sur la communauté de communes de Marne et Gondoire ainsi que sur les communautés de communes environnantes. Je souhaiterais que le point suivant soit pris en compte : ne pas abattre d'arbres pour créer une piste cyclable et dans le cas où ceci n'est pas évitable il faut compenser en nombre et en volume de feuillage de façon à garder la même captation de carbone par rapport aux arbres déjà abattus.
Obs 751	**X**		**X**									**X**		**M. ROULON de Bussy-Saint-Georges (77) :** J'habite Bussy-Saint-Georges et j'utilise les pistes cyclables de Marne et Gondoire la communauté de communes, ainsi que des communautés de communes environnantes. Je constate parfois que les abords des pistes cyclables n'ont pas été remis en état après la création de la piste : arbre cassé et non tronçonner proprement monticule de terre ou de gravats buisson massacrés à la pelle mécanique... alors qu'il serait possible d'engazonner, de planter des libres ou tailler selon les endroits, semer des plantes mellifères...
Obs 752	**X**		**X**	**X**	**X**				**X**					**M. LE MENS de Marcoussis (91) :** Ci-dessous mes réflexions et propositions relatives à ma commune de résidence, Marcoussis, une commune de l'Essonne d'environ 8500 habitants et située à 25 km au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sud de Paris. CONTEXTE : Marcoussis fait partie de la communauté d'agglomération Paris-Saclay, une collectivité de tous les contrastes, agrégeant urbanisme moderne et effréné, hautement technologique (plateau de Saclay), et communes rurbaines (dont fait partie Marcoussis). Paris-Saclay c'est 27 communes et 318 000 habitants. Marcoussis n'est qu'à 10 km d'un plateau de Saclay en plein développement, à 10 km également du pôle intermodal de Massy (RER, Tram, TGV, …) et à 5 km du Parc d'Activités de Courtabœuf, bassin d'emploi de plus de 25 000 actifs. Avec un tel potentiel d'activités et d'emplois à proximité on pourrait croire que Marcoussis est au cœur d'un réseau de transports de qualité et abondants … mais ETAT DES LIEUX : Subissant les nuisances permanentes de toutes natures (sonores, olfactives, particules, …) des flux des modes de transport à sa périphérie (trafic aérien saturé d'Orly au-dessus, autoroute A10 engorgée à l'ouest, Nationale 104 surchargée au sud, N20 bondée à l'est, traversée en son cœur de ville par une D446 aux 10 000 véhicules/jour, …), Marcoussis n'est desservie que par des lignes de bus depuis des années peu performantes : • 22 bus/jour pour rejoindre Orsay et la gare RER du Guichet en 20/25' (ligne DM10A) • 11 bus express/jour pour rejoindre Massy RER/TGV depuis Marcoussis centre en 20/25' (ligne DM11E) • 22 bus lents/jour pour rejoindre Massy RER/TGV depuis Marcoussis centre en sillonnant l'ensemble du plateau de Nozay en 40/45' les bons jours (ligne DM11A). On ne peut décemment pas la considérer comme une ligne à haut niveau de service ! Le vélo n'est pas mieux loti. Les collectivités locales, tant le département que le bloc communal, n'ont pas impulsé la dynamique nécessaire au sortir de la période COVID, fait générateur dans de nombreuses collectivités de l'accélération du développement de cette mobilité, pour lui donner la place plus importante qui devrait lui être allouée au regard des enjeux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• Le département a réduit drastiquement ses investissements dans les aménagements cyclables, met en service un nouveau Ring des Ulis infranchissable à vélo sur l'axe nord-sud et à pied sur l'axe est-ouest et ne cesse de décaler la réactualisation de son plan Vélo ! • Le bloc communal a lancé un plan vélo d'opportunité en 2020. Mais 5 années plus tard cela reste pour beaucoup du papier, les réalisations concrètes tardent et il reste impossible de sortir de Marcoussis à vélo et en sécurité sauf vers le sud-est, comme en 2019 … à l'opposé des parties du territoire en plein développement mentionnées plus haut (page 1 du document joint). Conséquences sur les modes de transport domicile/travail (source INSEE) A Marcoussis le transport individuel motorisé reste majoritaire (les valeurs entre parenthèses sont celles de l'Île de France) : • Voiture et 2 roues motorisé : 83 % (45 %) • Les transports en commun sont anecdotiques : 8% (46 %) • La marche représente 4,5 % (5%) • Le vélo est à 1,5% (4 %) • 3 % ne se déplacent pas (NC) Marcoussis, même si sa population est faible, devra faire sa part pour atteindre les objectifs assignés par le PMIDF, et même plus, car son point de départ est en fort écart de celui de la moyenne francilienne. PROPOSITIONS : La disette en transport en commun dont est victime Marcoussis et l'enclavement que subissent les vélotafeurs actuels et potentiels ont été décrits dans l'état des lieux ci-dessus. Il existe cependant des solutions pouvant être concrétisées à coût relativement contenu et dans un délai raisonnable : • Accélérer les plans vélos du bloc communal (commune, agglo) et du département pour désenclaver Marcoussis et libérer le potentiel des nombreuses et nombreux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vélotafeuses et vélotafeurs qui n'attendent que ça pour laisser la voiture au garage et effectuer leurs 5 ou 10 km quotidiens à Vélo ! (page 1 du document joint) • Rénover, entretenir et prolonger jusqu'au bas de la commune de Linas la piste cyclable longeant la N20. Elle n'est aujourd'hui prévue qu'en 2030 (VIF phase 2) mais de plus en plus de cyclistes l'empruntent ou souhaitent l'emprunter quotidiennement d'autant que la partie située dans les Hauts-de-Seine, devenue D920, bénéficie d'une cyclabilité de bonne facture (page 2 du document joint) • A 300m au sud de Marcoussis, la ligne de bus à haut niveau de services 91.05 empruntant la Francilienne permet de rejoindre Orsay RER en 20 à 25' avec une fréquence de 52 liaisons/jour. A comparer aux 22 bus/jour de la ligne DM10A présentée ci-dessus… La création d'un pôle multimodal (avec parking voitures et vélos) sur le bord de la Francilienne, proche de Marcoussis (à l'image de la gare routière de Briis-sous-Forge) permettrait de multiplier par plus de 3 le nombre de liaisons quotidiennes de Marcoussis vers Orsay RER. Cerise sur le gâteau, cette ligne emmène aussi sur le plateau de Saclay (pages 3 et 4 du document joint) • En haut de Marcoussis, sur le plateau, à la lisière avec la commune de Nozay et à l'entrée du méga datacenter DATA IV, la ligne de bus DM11C permet de rejoindre le pôle multimodal de Massy en 20 à 25' avec une fréquence de 47 liaisons/jour. A comparer avec les 11 bus quotidiens de la ligne DM11C présentée ci-dessus… Mais il n'existe pas de parkings publics voitures/vélos à cet endroit. La création d'un pôle multimodal permettrait de multiplier par plus de 5 le nombre de liaisons quotidiennes de Marcoussis vers Massy RER. Compte-tenu des excellentes relations entre la commune de Marcoussis et DATA IV et de l'existence sur le terrain de cette société de zones propices à la création de ces parkings proches du départ des bus, un partenariat public/privé pourrait certainement être mis en œuvre (pages 3 et 4 du document joint) L'ensemble de ces leviers permettrait à la commune de Marcoussis de réellement contribuer à l'atteinte des objectifs du PMIDF.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														
Obs 753				X								X		**M. DIAS de Bagneux (92) :** Aujourd'hui le développement de la ligne 4 aide beaucoup et je pense que l'accès du parc de sceaux au métro aiderait beaucoup.
Obs 754				X								X		**M. VIVIER :** Observations sur le plan de mobilité de l'Île-de-France. Le document de 400 pages ne peut qu'impressionner le lecteur, admiratif de la capacité de travail des services de la Région. De son survol, je retire une impression positive concernant l'ensemble de mesures favorables aux « mobilités douces » et à l'environnement. En revanche, l'engagement en faveur du Grand Paris Express (GPE) me paraît injustifié. A l'origine de la ligne 14 lorsque je dirigeais le service des Études de la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														RATP, puis expert à l'UITP, j'ai acquis une certaine expérience en matière de réseau de transport public. Mon opinion sur le Grand Paris Express est la suivante : - Les extensions de la ligne 14 sont utiles (j'avais d'ailleurs proposé dès 1995 l'extension à Orly) et, sans le GPE, elles auraient été réalisées de toute façon. Mais les gares de ces extensions sont inutilement surdimensionnées, comme si le projet n'était pas principalement destiné au transport des voyageurs mais à impressionner le visiteur, sommé d'être fier de la France capable de dépenser sans compter en période de vaches maigres (voir annexe). - La rocade 15, qui n'échappe pas non plus au gigantisme, aurait été plus utile si elle avait été située en banlieue plus dense (comme l'était le projet « Orbitale » que j'avais étudié avec les services de la Région dans les années 1990 sous les présidences de Pierre-Charles Krieg et Michel Giraud). - Quant aux lignes 16, 17 et 18, en zones peu denses (et qui le resteront vu le peu d'ampleur des projets d'urbanisation proches des gares de ces lignes), elles ne relèvent pas du métro. Une desserte en tram ou en bus en site propre aurait rendu un meilleur service pour un coût 10 à 20 fois moindre et ceci sans mettre en péril la survie de zones agricoles ou protégées. Les rocades 15, 16 et 18 (la 17 est plutôt une radiale qui ne dessert presque personne) restent prisonnières de la philosophie qui avait inspiré en 2010 le « Grand Huit » de Christian Blanc : transporter à toute vitesse des cadres supérieurs entre les « clusters » et les aéroports. Avec une interstation moyenne de 2,5 km, elles seront peu attractives pour une très large majorité des déplacements (dont la portée moyenne est de 4,5 km, marche exclue). La plupart des trajets de rocade en transport en commun relève soit du métro en proche couronne dense (interstations de 1 à 1,5 km au maximum), soit du tram plus en rapport avec la demande sur la quasi-totalité du tracé des rocades du GPE. En conclusion : le GPE, extension de la ligne 14 exclue, est peu utile aux Franciliens et coûtera plus de 60 milliards d'euros frais financiers inclus. Une suggestion : arrêter les travaux sur les lignes 17 nord et 18 ouest et transférer les crédits ainsi économisés au doublement du tunnel RER entre Gare du Nord et Châtelet-les Halles où les lignes B et D circulent sur les mêmes voies avec pour conséquences la limitation de la capacité de transport sur des lignes saturées, l'instabilité de l'exploitation et les incidents quotidiens (les perturbations se transmettant d'une ligne sur l'autre en s'amplifiant). Le système d'aide à l'exploitation NExTEO, prévu pour 2032, n'apportera pas d'amélioration

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														notable. Les lignes B et D transportent chaque jour ouvrable plus de 1,6 million de voyageurs, nettement plus que n'en transporteront jamais l'ensemble des lignes 15, 16, 17 et 18 du GPE. Le 24 mars 2025 Annexe Gare Villejuif Gustave Roussy La gare est gigantesque, elle occupe un immense cylindre de 50 m de profondeur comportant 7 niveaux. Les clichés ci-dessus ont été pris vers 17h30-18h un jour ouvrable (un jeudi et un lundi) de la deuxième quinzaine de mars 2025. La gare desservie par la ligne 14 est presque déserte. Le seul générateur de trafic est l'hôpital, les quelques immeubles modernes proches (hôtel, bureaux, habitations) semblent peu occupés. En 2026 avec la ligne 15 et lorsque le projet de quartier scientifique dédié à l'oncologie sera achevé (les travaux ne sont pas vraiment commencés), le trafic sera un peu augmenté mais la présence d'un « grand parc » limitera la demande de transport. Les voyageurs seront à l'aise…  
Obs 755				X	X							X		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77) :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour la décarbonation, y compris celle des mobilités, soutient l'ambition du Plan de Mobilité Île-de-France, notamment son Axe 1 visant à renforcer l'attractivité des transports collectifs. Toutefois, un véritable report modal nécessite une offre plus dense, régulière et fiable,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														notamment en grande couronne et hors heures de pointe. Aujourd'hui, la faible fréquence des trains et RER, les correspondances mal synchronisées et le manque de transports en soirée et le week-end maintiennent une forte dépendance à la voiture. Nous proposons donc : ✅ Augmenter la fréquence des transports en commun, y compris aux heures creuses. ✅ Améliorer les correspondances pour réduire l'attente en gares. ✅ Déployer les cars express avec voies réservées, dès leur lancement, avec une fréquence élevée. ✅ Prioriser la fréquence dans les investissements, au même niveau que l'extension des lignes. ✅ Assurer la compétitivité modale, pour que les transports collectifs rivalisent avec la voiture en temps et praticité. Ces mesures sont essentielles pour réussir la transition vers une mobilité bas carbone en grande couronne.
Obs 756				X								X		**<u>M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77)</u> :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, alerte sur un point clé : l'offre de transports collectifs en soirée est insuffisante, notamment en grande couronne. Dès 21h, de nombreux Franciliens n'ont d'autre choix que la voiture pour rentrer chez eux. Cette situation rend les déplacements du soir stressants, coûteux et peu sûrs. Le Plan des Mobilités affirme vouloir garantir des transports accessibles à tous, mais les mesures pour les trajets nocturnes restent limitées. Le développement du Grand Paris Express et des lignes express est une avancée, mais il ne répond pas à cette problématique. Une offre performante ne doit pas se limiter aux heures de pointe. Nous proposons donc : ✅ Étendre les horaires des bus en grande couronne, au moins jusqu'à minuit sur les axes principaux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														✅ Déployer massivement les transports à la demande (TàD), avec réservation simplifiée, accès numérique et téléphonique, et correspondances optimisées avec les derniers trains. ✅ Fixer des objectifs concrets et un échéancier pour ces mesures, absents du PDMIF. ✅ Garantir un service fiable et sécurisé, notamment pour les femmes et personnes vulnérables. Pour réduire l'usage de la voiture, les transports collectifs doivent être une alternative crédible, en ville comme en périphérie, et à toute heure. Une politique de mobilité ambitieuse doit inclure tous les temps de vie.
Obs 757	X		X									X		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77) :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour une mobilité bas carbone, souligne un frein majeur au développement du vélo en Île-de-France : les discontinuités cyclables. Aujourd'hui, de nombreux axes restent dangereux et peu adaptés, décourageant de nombreux Franciliens d'adopter le vélo pour leurs trajets quotidiens. Le Plan des Mobilités affiche une ambition louable pour les infrastructures cyclables (axe 4), mais manque de contraintes et de précisions sur les priorités. La question des discontinuités est insuffisamment traitée, alors qu'elle est un obstacle majeur. L'absence d'anticipation lors des travaux et le manque de signalisation aux fins d'aménagements aggravent cette insécurité. Nous proposons donc de renforcer l'action 4.1 sur trois points : ✅ Résorber les discontinuités cyclables prioritaires, en ciblant les itinéraires régionaux (réseau Vélo Île-de-France) et les accès aux gares, avec un plan de traitement obligatoire. ✅ Assurer un balisage clair à chaque fin d'aménagement, pour guider les cyclistes vers un itinéraire sécurisé en l'absence de piste dédiée. ✅ Intégrer la continuité des trajets cyclables lors des travaux, avec une signalisation temporaire et un itinéraire de substitution sécurisé, au même niveau d'exigence que pour les voitures. Un réseau cyclable efficace doit être continu, lisible et sécurisé, en particulier pour les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														publics vulnérables. C'est une condition indispensable pour faire du vélo un mode de déplacement du quotidien.
Obs 758	X		X							X		X		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77) :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour une mobilité bas carbone, souligne l'importance de l'intégration paysagère et écologique des infrastructures cyclables. Aujourd'hui, l'absence de continuité et de confort des aménagements dissuade encore trop d'habitants de la grande couronne d'adopter le vélo pour leurs trajets quotidiens. Le Plan des Mobilités met en avant le développement du vélo, mais il reste centré sur une approche technique, sans vision intégrée des bénéfices écologiques. Pourtant, les aménagements cyclables peuvent aussi jouer un rôle dans la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité. Nous proposons donc d'associer systématiquement au développement des pistes cyclables la plantation de haies végétales diversifiées. Cette mesure offre plusieurs bénéfices : ✅ Protection contre le vent, les intempéries et la chaleur, améliorant le confort des cyclistes. ✅ Réduction du bruit et captation des particules polluantes. ✅ Stockage de carbone, contribuant à l'objectif de réduction des émissions de GES. ✅ Création de corridors écologiques, renforçant la biodiversité. Un aménagement cyclable ne doit pas être un simple couloir, mais une infrastructure verte multifonctionnelle, au service d'une transition à la fois modale et écologique.
Obs 759			X			X	X					X		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77) :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, défend une mobilité sobre et adaptée aux besoins variés des usagers. Parmi les solutions alternatives à la voiture individuelle classique, les véhicules intermédiaires (voiturettes électriques,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														quadricycles, microcars) jouent un rôle clé pour des trajets de proximité, notamment pour le transport de charges ou l'accompagnement de personnes âgées. Pourtant, ils sont ignorés dans l'aménagement urbain et les politiques de stationnement. L'axe 9 du Plan des Mobilités aborde l'adaptation du stationnement, mais reste centré sur les voitures classiques et les deux-roues motorisés. Cette lacune freine l'essor des véhicules intermédiaires, alors qu'ils réduisent l'empreinte au sol, le bruit et la consommation énergétique. Nous proposons d'intégrer explicitement ces véhicules dans les politiques de stationnement, via : ✅ La création de places réservées en voirie et parkings publics. ✅ Des tarifs incitatifs en zones payantes et résidentielles. ✅ Leur prise en compte dans les PLU(i) et Plans locaux de mobilité. Ne pas reconnaître ces véhicules, c'est manquer un levier concret pour une mobilité plus sobre et inclusive.
Obs 760											**X**	**X**		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77) :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, souhaite renforcer l'essor de l'électromobilité en Île-de-France. Aujourd'hui, l'insuffisance des bornes de recharge accessibles freine les usagers et ralentit le passage aux véhicules électriques. Le Plan des mobilités vise 100 000 points de charge d'ici 2030 (axe 11), mais cette ambition reste limitée sans mobilisation des ressources privées existantes. Nous proposons la création d'une plateforme régionale de partage de bornes privées (parkings d'immeubles, commerces, hôtels, maisons individuelles). Ce dispositif permettrait à tout particulier ou acteur privé de proposer l'accès à sa borne sous conditions simples, via une interface numérique avec gestion horaire et compensation. ✅ Sans nouveaux travaux, il valorise des infrastructures existantes. ✅ Il améliore le Maillage territorial, notamment en zone peu dense. ✅ Il encourage l'investissement privé en bornes de recharge.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Nous demandons l'intégration de cette solution innovante dans l'action 11.4 du Plan, avec un dispositif d'expérimentation et d'accompagnement local.
Obs 761	X											X		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77) :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, souhaite encourager des alternatives à la voiture pour les trajets courts du quotidien, en particulier les déplacements scolaires. Aujourd'hui, le manque d'alternatives organisées pousse encore trop de familles à utiliser la voiture, contribuant aux embouteillages et à la pollution locale. Nous proposons que le Plan des mobilités intègre un programme régional structuré de développement des pédibus (accompagnement collectif à pied des enfants vers l'école). Cette solution simple et peu coûteuse répond aux objectifs de l'axe 14 sur l'écomobilité scolaire. ✅ Moins de trafic et d'émissions aux abords des écoles. ✅ Une meilleure santé pour les enfants grâce à l'activité physique. ✅ Un gain de temps pour les parents, avec un encadrement organisé. ✅ Une dynamique sociale renforcée entre familles d'un même quartier. Le pédibus permet d'éviter une part significative des trajets en voiture de moins de 3 km, sans nécessiter d'infrastructures lourdes. Il doit devenir une priorité opérationnelle du Plan des mobilités.
Obs 762												X		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges (77) :** Contribution du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters au Plan de Mobilité Île-de-France Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, propose une action simple et efficace pour encourager les mobilités actives au quotidien : inciter les usagers du métro à privilégier les escaliers lorsque cela est possible. Aujourd'hui, les escalators fonctionnent en continu, souvent à vide, tandis que les escaliers restent sous-utilisés. Cette situation représente une opportunité manquée d'agir sur la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														santé publique, la sobriété énergétique et la réduction des coûts de maintenance. Nous proposons d'intégrer au Plan des mobilités une mesure spécifique de nudging inspirée des initiatives menées en Suisse et ailleurs : ✅ Des panneaux incitatifs rappelant les bénéfices de la marche pour la santé. ✅ Une signalétique repensée pour rendre les escaliers plus attractifs et visibles. ✅ Une modulation intelligente des escalators pour réduire leur consommation énergétique. Cette action, peu coûteuse et immédiatement applicable, complète efficacement l'axe 14.1 du Plan en encourageant un réflexe vertueux et accessible à tous.
Obs 763				X								X		**Mme PEDEFLOUS de Bussy-Saint-Georges (77) :** Je réside en grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne), et j'utilise fréquemment les transports en commun, en particulier les bus, pour mes déplacements. Je suis donc directement concernée par la fiabilité de l'information voyageur. L'incertitude sur les temps d'attente me force parfois à préférer la voiture aux transports en commun pour certains trajets afin d'éviter le stress d'être en retard (par exemple pour un rendez-vous médical). Aujourd'hui, de nombreux arrêts de bus en grande couronne ne sont équipés que d'un panneau papier indiquant des horaires théoriques qui ne sont souvent pas respectés. Je formule donc les propositions suivantes : • Généraliser l'équipement des arrêts de bus en panneaux d'information affichant les temps d'attente en temps réel. • Garantir la fiabilité des applications d'information voyageurs, avec une coordination en temps réel.
Obs 764				X								X		**Mme PEDEFLOUS de Bussy-Saint-Georges (77) :** Je réside en grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne) et j'utilise fréquemment le bus pour me rendre à la gare RER ou pour mes activités personnelles (magasins, loisirs, etc.). Je suis directement concernée par la qualité du service de transport en commun. C'est pourquoi je souhaite formuler une proposition concernant le respect des horaires des bus.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Dans ma commune, il arrive fréquemment que les horaires de bus ne soient pas respectés, ce qui peut être très pénalisant, notamment quand les bus passent en avance. Cet état de fait entraîne parfois un repli sur la voiture pour éviter d'être en retard. Je propose donc les mesures suivantes : • Instaurer un suivi public de la ponctualité réelle des bus en partenariat avec les opérateurs. • Interdire tout passage anticipé : un bus ne doit jamais partir avant l'heure affichée à l'arrêt. • Instaurer des pénalités pour les opérateurs en cas de non-respect répété des horaires. • Associer les usagers dans l'évaluation des services, pour signaler les dysfonctionnements récurrents sur les lignes.
Obs 765												X		**Mme PEDEFLOUS de Bussy-Saint-Georges (77) :** Je réside dans une commune de grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne), et au quotidien je me déplace à pied pour accompagner mon enfant à l'école, prendre les transports en commun et faire mes courses. Je souhaite donc participer à cette consultation pour insister sur le fait que la rue doit constituer un espace sûr et praticable pour les piétons. Je formule donc comme proposition d'installer de façon massive des boutons-poussoirs à déclenchement rapide sur les traversées piétonnes, notamment à proximité des écoles, arrêts de bus ou commerces. En effet, j'utilise quotidiennement un bouton-poussoir qui se trouve sur mon chemin pour aller au centre-ville, afin de pouvoir traverser un boulevard très passant en toute sécurité, d'autant plus quand ma fille m'accompagne. Or, ce dispositif n'est pas généralisé à tous les passages piétons de ce boulevard, ce que je trouve regrettable pour la sécurité des piétons.
Obs 766									X			X		**Mme PEDEFLOUS de Bussy-Saint-Georges (77) :** Je réside en grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne). Je me déplace quotidiennement à pied et je constate dans ma ville la prolifération de véhicules lourds, qui encombrent l'espace public et aggravent la pollution de l'air en surconsommant du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														carburant par rapport à un véhicule classique. La prédominance de la voiture comme moyen de transport est déjà regrettable dans ma ville car l'offre de transports en commun y est variée (RER A, de multiples lignes de bus), mais en outre, l'utilisation de SUV, la plupart du temps conduits par des conducteurs seuls dans leur voiture, est une aberration écologique. Je propose donc l'instauration d'une tarification différenciée en fonction du poids ou du gabarit des véhicules particuliers, comme cela se fait déjà dans certaines villes françaises et européennes. Cela permettrait ainsi de dissuader certaines personnes d'acheter ce genre de véhicules polluant et, pourquoi de développer des projets écologiques grâce aux recettes de cette taxe.
Obs 767								**X**	**X**					**Mme PEDEFLOUS de Bussy-Saint-Georges (77) :** Je réside dans une commune de la grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne). J'ai choisi le mode de vie le plus sobre possible en allant au travail en transport en commun, en réalisant toutes mes activités dans la ville à pied et en limitant au strict minimum les déplacements en voiture pour les courses ou les loisirs en famille. Malgré tout, je subis les effets de la pollution de l'air, provenant notamment du transport de marchandises en camion. Je souhaite donc proposer d'instaurer une taxe visant le transport par véhicule polluant, et ce afin de promouvoir d'autres moyens de transport moins polluants comme le transport ferroviaire ou fluvial, dans le but de diminuer drastiquement les émissions de gaz à effet de serre.
Obs 768	**X**											**X**		**Mme PEDEFLOUS de Bussy-Saint-Georges (77) :** Je réside en grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne), dans un secteur périurbain où la voiture reste le mode de transport largement dominant. Parent d'un enfant scolarisé en maternelle, nous observons au quotidien les embouteillages autour de l'école de notre enfant en raison de l'utilisation massive de la voiture, ce qui augmente la pollution atmosphérique ainsi que le danger pour ceux qui, comme moi, amènent leur enfant à l'école à pied. C'est pourquoi je souhaite formuler comme proposition l'instauration de pédibus à l'échelle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de la région. Ce système non coûteux a l'avantage de faire marcher les enfants et les parents afin d'améliorer leur santé, de renforcer les liens sociaux au niveau du quartier et de limiter la pollution atmosphérique et les nuisances sonores liées à l'utilisation de la voiture.
Obs 769	X		X											**M. NOEL de Paris (75) :** A vélo au quotidien depuis 15 ans dans tout Paris + Saint-Ouen, je vois la dynamique en marche. En 2010 j'avais encore une voiture, une moto, un scooter pour Paris et … un vélo. Aujourd'hui et ce depuis 2019, je n'ai plus, que … 3 vélos dont un cargo et un pass navigo annuel pour, les jours de grosses pluies. J'ai vu l'explosion de la fréquentation des rues. C'est une excellente chose, mais les grands axes sont complètement saturés déjà. Une seule, observation donc concernant Paris, il faudrait 1 refaire les pistes les plus utilisées pour faire de l'uni directionnel 2 faire le ménage dans les trottinettes et vélos trop rapides car cela devient dangereux : déjà 2 accidents pour moi en 2025 Bref : beau projet, et pour les financements, si l'Europe trouve à s'armer, elle peut aider à apaiser les grandes agglomérations aussi.
Obs 770														**SPAM**
Obs 771														**SPAM**
Obs 772														**SPAM**
Obs 773	X		X											**M. GRALL de Saint Cloud (92)** : *Pour la V20 et V9 à Saint-Cloud* "En tant qu'usager quotidien du vélo à Saint-Cloud, je souhaite souligner l'incohérence territoriale créée par la position de la municipalité vis-à-vis du Plan de mobilités. Le Département a entrepris dans la ville voisine de Garches la création d'une piste cyclable de plus d'un kilomètre sur le trajet de la V20. Elle s'arrête quasiment à la frontière avec Saint-Cloud, au profit de bandes cyclables beaucoup plus dangereuses, notamment pour les jeunes des écoles allemandes, américaines et du lycée Santos-Dumont. Cette rupture

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de continuité cyclable est symptomatique du problème plus large que pose la position de Saint-Cloud dans le réseau cyclable métropolitain. Dans sa délibération, la mairie demande "l'adaptation du réseau cyclable structurant régional au contexte de Saint-Cloud", ce qui revient à créer volontairement une discontinuité dans le Maillage cyclable francilien. La mairie précise que les 2 axes du réseau vélo ile de France ne sont pas adaptés à son territoire : la V20 qui longe la Seine le long de la D7, et la V9 qui permet de rejoindre le pont de S-Cloud de St-Nom-la Breteche, Vaucresson, Garches. Concernant la V20, la mairie a déjà été déboutée de son opposition à ce trajet lors de l'enquête publique de 2021. Concernant la V9, cet axe est structurellement nécessaire pour permettre le franchissement de la rupture urbaine créée par la voie SNCF sur le territoire de St-Cloud dans un contexte topographique difficile avec un dénivelé de +120 m sur moins d'un 1km de la largeur avec des passages à +15%. La seule alternative pour franchir à vélo la voie SNCF est une route communale la RD50 sur laquelle la mairie refuse de réaliser un quelconque aménagement cyclable malgré les demandes de l'assos vélo locales Cette approche va à l'encontre de l'esprit du Plan des mobilités qui vise à créer un réseau cohérent à l'échelle régionale. Les comptages effectués montrent que de nombreux cyclistes traversent Saint-Cloud quotidiennement entre Paris, Suresnes, Boulogne et d'autres communes. L'absence d'infrastructures dédiées sur notre territoire communal constitue donc un obstacle majeur à la politique régionale de mobilité. Je demande que le commissaire enquêteur rappelle l'importance de la continuité territoriale des aménagements cyclables et recommande fermement l'intégration de Saint-Cloud dans le réseau cyclable structurant sans adaptations qui en diminueraient l'efficacité
Obs 774			X	X		X		X						**Une Anonyme de Maincy (77)** : Habitante et élue de la commune de Mancy elle formule dans un document annexé plusieurs remarques sur différentes actions du PDM. En résumé : Action 1.1. Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience Elle constate que les Seine-et-Marnais subissent la mauvaise qualité de service de la ligne RER D et sur la ligne R qui relie Melun à Paris en 25 minutes avec des trains « courts » aux horaires de forte affluence. Le Week-end il est fréquent d'avoir des trains courts alors

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														que le quai est bondé de personnes voulant rejoindre Paris. Elle propose de remplacer le verbe « conforter » par « assurer » dans l'intitulé de l'action 1.1. <u>Action 1.2. Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit</u> Les lignes R et RER D ont connu de nombreux week-ends de travaux ces dernières années. Elle déplore l'absence d'information en amont des week-ends et la programmation des travaux lors d'un week-end d'élections. <u>Action 1.3. Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance</u> Pour permettre le report des utilisateurs de la voiture sur le bus, il est impératif d'assurer la fiabilité. Elle constate pour la ligne de bus 3613 une non qualité très élevée (24% non-réalisé en octobre 2022). Il doit y avoir un indicateur spécifique de qualité de service pour les lignes rurales qui ont une offre limitée. Tout comme pour le RER, elle demande de mettre en place un remboursement partiel de l'abonnement de transport lors des épisodes de non-qualité de service. <u>Action 1.6. Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs</u> Il convient d'informer en temps réel des difficultés des différents transports collectifs (annulation/retard). Les Maincéens ne disposent pas d'une information fiable sur les bus qui circulent. L'application « IDFMobilité/horaire/sélection du bus 3613) indiquant que le bus circule alors qu'il ne circule pas. Il faut que l'ouverture des services d'appel téléphonique soit calée sur celle des horaires de fonctionnement des bus et qu'elles apportent de l'information fiable. <u>Action 1.8. Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne</u> Améliorer l'interconnexion n bus, train : il serait judicieux de pouvoir acheter un billet unique Maincy-Pars (bus + train). <u>Action 2.1. Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne</u> Il faut être plus ambitieux : plutôt que « planifier » il faudrait passer à la mise en œuvre ; l'intitulé de l'action 2.1. devrait donc être « améliorer la mobilité piétonne ». La Région pourrait allouer des moyens (ingénierie et financier) à l'élargissement/création de trottoirs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														afin de mettre en place des circuits en adéquation avec l'environnement urbain de chaque commune. Autres remarques Suivi : Il convient également de communiquer systématiquement aux communes tous les mois les indicateurs de suivi des transports en commun disponibles sur la commune (ONR, suivi de régularité et fréquentation) Financement : Il serait opportun de mettre en place un péage pour les camions en Île-de-France afin de financer entre autres les transports en mode collectif, les pistes cyclables et l'élargissement ou la création de trottoir. Matériel roulant pris en charge par IDF Mobilité : Nous subissons pour notre ligne 3613 le morcellement des responsabilités. Transdev, le prestataire indique que la mauvaise qualité de service est due au matériel roulant défectueux qui doit être fourni par Île-de-France Mobilité. Le syndicat régional de transport est de son côté incapable de nous donner des dates de changement du matériel et rejette en partie la responsabilité sur Transdev qui n'assurerait pas un maintien de ces matériels roulants. In fine, alors que le service n'est pas assuré, ni Transdev, ni IDF Mobilités ne sont pénalisés financièrement et il n'y a aucune raison que les choses changent.
Obs 775				X										**Mme PERUJO de Gambais (78)** : *Ligne N* Nécessité d'avoir des trains desservant les zones éloignées de Paris rapidement et cela même le week-end = non aux omnibus systématiques = a minima 2 directs par heure de pointe.
Obs 776	X		X							X				**M. ANDRADE de Bussy-Saint-Georges (77)** : *Vélo et biodiversité* Je fais 10 km à vélo pour aller travailler. J'apprécie ce mode de transport économique et pour ma santé. Mais le manque de continuité et de sécurité des pistes cyclables me pousse

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														souvent à prendre ma voiture. J'utilise aussi mon vélo pour les trajets courts, mais les chemins sont inconfortables, peu sûrs et souvent très minéraux. Selon moi les aménagements cyclables sont sans vision écologique et paysagère. Le plan devrait intégrer des solutions favorisant la biodiversité et l'adaptation climatique. Je propose d'associer la plantation de haies végétales diversifiées au développement des pistes cyclables. Les haies offrent de nombreux avantages : elles protègent contre le vent, réduisent la pollution sonore et piègent ine partie des particules du trafic. Elles stockent du carbone, contribuent aux couloirs écologiques. Les haies doivent être diversifiées, implantées en pleine terre et entretenues durablement. Je souhaite que le Plan des mobilités d'Île-de-France intègre cette vision paysagère et écologique pour encourager une transition écologique. Une infrastructure agréable et verte incite à changer ses habitudes de déplacement
Obs 777														**SPAM**
Obs 778	**X**		**X**											**<u>Un Anonyme du Plessis-Trévise (94)</u>** : *Développement des pistes cyclables en banlieue* Il y a un manque flagrant de pistes et aménagements cyclables dans certaines villes de banlieue (notamment celle où je réside) car la volonté de la mairie de faire des voies séparées de la chaussée n'est pas réalisable sans reprendre le plan de circulation (voies trop étroites). En tant que cycliste, je souhaite à minima des tracés au sol, c'est toujours mieux que rien, ainsi que des panonceaux. La volonté de certains maires de privilégier « le tout voiture » dans notre région n'est pas raisonnable.
Obs 779	**X**		**X**					**X**						**<u>M. LECLERCQ</u>** : *Objectif 2025-2026, CO-INNOVATION MÉTHODOLOGIQUE*

IDÉES DE SERVICES POUR NOTRE BESOIN VITAL, LA MOBILITÉ

Bon à savoir https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/21089_LOM-1an-4-VF.pdf

Henri.leclercq@club-internet.fr *
Télécontact : 06 79 35 99 12
Proxicontact : 91130 Ris-Orangis

Membre Comité quartier et ATCV
Des idées **à transmettre**
Mars 2025

À votre bon soin personnel pour **tous** les automobilistes Juniors à Seniors
car, sans voiture ou sans permis qu'elle est **NOTRE MOBILITÉ ?**

AUTOMOBILISTES, interrogeons-nous sur NOTRE LOGISTIQUE** ?

** https://www.qualitairsea.com/newsroom/guide-du-transport-international/articles/transport-de-voitures-defis-et-opportunites-de-la-logistique-automobile

LA MOBILITÉ est l'un des premiers besoins fondamentaux, de tous les êtres humains, de tout le monde, de nous toutes et tous à tous les âges de la vie, surtout aux âges avancés !

LA MOBILITÉ avec permis de conduire une automobile permet d'être seul au volant pour des **déplacements** terrestres toutes distances ! ⇒ Grâce à la roue !

LA MOBILITÉ sans permis de conduire*** une automobile interdit d'être seul au volant, pour des déplacements terrestres toutes distances, oblige de faire appel à un **« aidant », chauffeur, voiturier, avec permis de conduire pour ASSURER NOTRE MOBILITÉ** !

LE VOISINAGE : rues, îlots, quartiers tout près aller à pied et tout loin aller, en, avec… ?

LA PROXIMITÉ du plus prés au plus loin, toutes les possibilités sont utiles **pour faciliter tous nos déplacements** personnels, professionnels et avant tout médicaux, santé !

Principaux moyens pour se déplacer sont **1.** l'automobile, la voiture, le VTC, le VSL et… !
⇒ **VTC** https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F31027 ⇒ **VSL** https://resolutionsante.com/15331

⇒ À PARTIR DE 2027, DES SOLUTIONS URBAINES ET RURALES SONT REQUISES
***https://www.publicsenat.fr/actualites/societe/permis-de-conduire-le-projet-de-loi-europeen-visant-a-mettre-fin-au-permis-a-vie-cristallise-les-tensions ⇒ ⇒ ⇒ **Permis de conduire : le projet de loi 2027 !**

LE VOITURAGE définition web :

« Le voiturage est une pratique consistant à transporter des personnes ou des marchandises d'un point à un autre en utilisant un véhicule [1]. C'est l'ancienne appellation du transport terrestre [2]. Le terme désigne l'action de voiturer[3][4] et est associé au transport avec une voiture[5].»

Besoin d'être voiturer ? Quand, où, comment ?
S'inspirer d'expériences sources d'idées ! ⇒ HL, et …
exemple : https://acteurspublics.fr/webtv/emissions/les-rendez-vous-de-la-ditp/gregoire-tirot-des-solutions-concretes-elaborees-au-plus-pres-du-terrain-grace-aux-laboratoires-dinnovation-territoriale

MOBILITÉ, voiturer à la demande **IDÉE** Bonne, fausse, **à étudier ?**

Créer un réseau national ? ***S'inspirer des services atypiques automobile, d'une TPE innovante prototype en organisations qui a travaillé de 1970 à 1990 afin de réaliser, sous l'égide d'une « Instance nationale », un réseau nationale de voisins communicants, relayeurs , « agents de liaison », ou parrains, etc…*** de proximité réelle dans des quartiers parmi les **34945** communes France
avec candidats, accréditation à une enseigne… [GHM]
Page@1/4/+++ à suivre… Présentation de 20 années de travail avec consommateurs
***N.B. +++ idées : TAE-3i post VAE, rationaliser** ce qui peut l'être, **« freiner »** la circulation automobile …

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 780			X	X					X					**Mme LIORA de Colombes (92) :** *Prolongement métro Colombes* Je profite de l'enquête publique en cours concernant la prolongation du métro 3 jusqu'à Colombes, qui serait bien évidemment un grand pas en avant pour le développement économique de Colombes et de ses villes limitrophes, et qui permettrait de réduire considérablement le nombre de voitures sur la A86 que nous respirons au quotidien dans le quartier de l'arc sportif, pour vous interpeler sur les transports à améliorer dans le présent, et non pas juste dans le futur. Je suis habitante du quartier de l'arc sportif (résidence Cœur de Seine), où nous avons une ligne de bus (276) qui dessert la ligne de métro 13 (Asnières Les Courtilles) en 10 minutes, très rapide donc, seulement ce bus passe 2 à 3 fois maximum par heure en heure de pointe, n'est jamais à l'heure annoncée, voit son service se terminer à 22h et ne fonctionne pas le dimanche. C'est largement insuffisant. J'attire également votre attention sur le fait que depuis Cœur de Seine/Safran il n'y a aucun bus qui permet d'accéder à la gare du stade (TER J) qui se trouve pourtant à plus de 15 minutes à pied en marchant bien. J'ai contacté les services de la mairie pour demander que soit étudiée l'implantation d'une station velib dans le quartier de l'arc sportif aux alentours du site de Safran et du nouveau parc public pour permettre l'accès sans voiture à nos commerces et à ceux du centre-ville, au parc, aux salariés de safran, à la gare du stade, à la ligne 13 station Les Courtilles, et au RER C à Gennevilliers. L'an dernier on m'a répondu que ce serait à l'ordre du jour en 2025, cette semaine on m'a répondu que ce n'est pas d'actualité car ils rajoutent déjà une station velib dans le centre-ville pour « resserrer le Maillage »…en dehors du centre-ville on n'entre même pas dans ce fameux Maillage. On devait aussi voir le tramway être prolongé pour 2024 dans notre quartier, mais finalement le projet a près de 10 ans de retard, impacté par les JO et la guerre qui touche l'Ukraine. Tout ça pour exprimer que bien entendu avoir un jour le métro ce serait une énorme amélioration pour la ville et ses habitants, mais s'il y a de l'argent, je préférerai qu'il soit investi pour développer une offre de transports qui améliore nos vies aujourd'hui, pas en 2050. Donnez la priorité au développement de l'accès aux transports existants par TOUS les colombiens.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 781	X			X				X						**Avis de la ville d'ETAMPES (91)** : La commune émet un avis défavorable au vu des éléments suivants : 1. Manque de projets de transports en commun jusque dans les territoires les plus éloignés de la capitale et dans les zones rurales Il serait opportun d'apporter des garanties aux territoires plus ruraux quant à la pérennisation et au développement des transports en commun de surface. A l'heure actuelle, trop peu de solutions sont apportées pour améliorer l'utilisation des transports en commun sur le territoire ; le RER C connaissant de nombreux problèmes de fiabilité et les bus ne desservant pas suffisamment les communes du Sud-Essonne. 2. Inquiétude des besoins foncier logistique sur le territoire, concentrée sur les franges de la métropole Concernant la question des axes de transport favorisant la logistique, l'attention est attirée sur le refus de voir le développement des entrepôts logistiques engendrer une densification et une saturation des axes sous l'égide de la spécialisation des axes de transit sur du poids lourds. Le territoire Sud-Essonne est déjà fortement impacté par le trafic desservant le nord du département et de la région, et rejoignant les plateformes situées dans les départements voisins. Le sud de la RN20 est peu adapté à un développement du fret logistique car accidentogène. Un point d'attention est également à porter sur l'évolution du fret ferroviaire courte distance. Il est indispensable de ne pas générer des plateformes en grande couronne qui permettent de réduire globalement les émissions mais qui génèrent les nuisances environnementales sur les territoires. 3. Besoin de sécurisation et de limitation des nuisances (actuels et futurs) sur les axes structurants du territoire Les propositions de partage de la voirie sur le Sud de l'Essonne sont extrêmement limitées, même à moyen terme. Les questions de partage de voirie bus/vélo/véhicule restent très éloignées des possibilités de territoires ruraux comme le Sud-Essonne, territoire traversé par un axe structurant (RN20) qui assure un accès aux bassins d'emplois pour lesquels les citoyens dépendent du véhicule personnel.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														L'enjeu de la sécurisation et de la limitation des nuisances reste prioritaire. Les potentielles nuisances pouvant impacter le territoire dans le cadre d'un partage de la voirie sur l'axe structurant que représente le RN20 sont déjà manifestes. Si le partage de voirie occasionne des nuisances liées aux difficultés de circulation, notamment plus au Nord du département, les répercussions se feront grandement sentir sur les population du territoire pour qui l'automobile reste indispensable.
Obs 782			X											**Mme MODONI FRANCESCA de Larchant (77)** : *Idem observation @293.*
Obs 783			X											**M. MODONI de Larchant (77)** : *Idem observation @293.*
Obs 784													X	**Mme FLEUROUX** : Demande d'aide, hors sujet.
Obs 785				X	X				X					**M. LE MENS de Marcoussis (91)** : En addition à ma contribution déposée et validée hier 24/03/25 à 18h09 je souhaiterais ajouter les deux compléments suivants – la création du pôle multimodal sur la N104 permettant aux Marcoussissiens de bénéficier du bus rapide de la ligne 91.05 leur permettrait également de rejoindre Evry directement en à peu près 30 mn contre 1h10 actuellement - en cohérence de l'objectif de diminution de la pollution, des émissions de GES et de l'accidentalité routière, sur l'ensemble du réseau routier Francilien, y compris concédé, plafonner la vitesse maximale autorisée à 90 km/h dès maintenant puis à 70 km/h en 2030 - contre actuellement 110 km/h sur le réseau public et 130 km/h sur le réseau concédé.
Obs 786				X										**M. VINCENT de Paris (75)** : *Prolongation métro ligne 4 au nord* Le métro ligne 4 au nord est l'un des rares métros à ne pas passer le périphérique (porte de Clignancourt). Pourtant les quartiers de Saint-Ouen et Saint-Denis juste derrière sont en plein développement (DGSI, avenue Michelet, Puces de Saint Ouen, Pleyel). Un prolongement et raccordement au Hub de Pleyel me semble indispensable. Il permettrait entre autres aux voyageurs de Pleyel de rejoindre Gare du Nord.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 787			X											**M. GAUTIER de Saint-Germain-en-Laye (78)** : La forme de service public adaptée aux trajets à faible trafic ou aux trajets courts très fréquentés est certainement le véhicule sans chauffeur, disponible à la demande par téléphone ou au contraire, en rotation permanente là où le trafic est important. Il me paraît donc indispensable de réaliser dès maintenant les infrastructures nécessaires pour ce type de service (bornes de localisation, de guidage....) et de le promouvoir par des actions volontaristes, en commençant par des expériences in situ. On nous parle beaucoup de marche à pied mais il faudrait aussi aménager correctement les voies de circulation des piétons : séparation avec les pistes cyclables, revêtement de sol en dur et drainé, prolongement en dehors de la zone urbaine pour les liaisons avec les centres commerciaux, les accès aux forêts, aux parcs....
Obs 788														**SPAM**
Obs 789	X			X										**M. DE GRAAF de Gazeran (78)** : *Développer des pistes cyclables* Je constate que dans ma ville (Gazeran) je suis dans l'incapacité d'aller à ma gare en vélo ou de porter ma fille à l'école sans passer par des routes globalement dangereuses (trafic routier conséquent ou routes étroites). Le fort développement de la ville et l'absence d'infrastructure pose problème. Les distances à parcourir sont pourtant faibles (moins de 2km) et à destination (par exemple la Gare) il n'y a pas d'infrastructures dédiés pour y garer mon vélo de façon sécurisée. Je note par ailleurs pour parler de la Gare, que la fréquence de passage est assez faible (passé 8h40 il n'y a plus de train avant 10h) et le soir il n'y a pas de régularité non plus (pas de train au départ de Montparnasse à 21h10, il n'y en a qu'un à 20h10 et 22h10). Par ailleurs il n'est pas rare d'avoir des trains cours aux horaires de pointe (matin comme soir) ce qui est très inconfortable au vu du nombre de passagers (voyager debout de Montparnasse à Gazeran debout dure 40 minutes).
Obs 790														**SPAM**
Obs 791												X		**M. LEFRANCOIS de Chennevières-sur-Marne (94) :** Pour rappel, la déclaration des droits de l'homme: "Article 13 1. Toute personne a le droit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat." Le plan des mobilités doit le rappeler, et veiller à cette liberté.
Obs 792				X										**<u>Un Anonyme de Clamart (92) :</u>** *Prolongement tramway T10* Ce projet de prolongation du T10 de la place du Garde à Clamart jusqu'à la gare de Clamart est insensé pour tout un tas de raisons: - Les liaisons entre ces deux destinations existent déjà par des lignes de bus existantes (190,189) ou en y affectant le Clamibus toujours vide. Aucune étude sérieuse n'a été effectuée pour appréhender la fréquentation de cet ouvrage, notamment dans la journée. - Le coût du projet est estimé à 700 M€, ce qui est énorme, eu égard à la situation financière de la Région et des communes et sera selon toute vraisemblance largement dépassée, voire explosé - Ce projet va induire des travaux titanesques en centre-ville déjà affecté depuis 5 ans par ceux de la piétonnisation du centre et la rénovation ubuesque du stade Hunebelle. Tous les résidents des zones de travaux vont être durablement affectés par ces travaux (bruit, poussières, difficulté de circulation, etc...). Le parc de la Maison Blanche, une des rares aires de verdure et de jeux pour les enfants (il suffit de voir sa fréquentation les mercredis et lors des vacances scolaires) va être dénaturé, voire amputé et défiguré et pour le moins indisponible pendant la durée des travaux. - Le trajet emprunté est risqué, eu égard à la présence des carrières dans Clamart. – Les habitants de Clamart n'ont pas été sérieusement consultés, si ce n'est lors de simulacres de concertations, la décision de ce prolongement s'apparentant fort à un fait du prince. Il serait urgent de faire une véritable étude d'impact et d'opportunité, totalement indépendante, pour présenter aux citoyens un projet avec des alternative à une solution enterrée qui est une réelle aberration. Hélas, l'avis des citoyens ne semble pas compter beaucoup dans ce projet.
Obs 793	X													**<u>Mme HAMERSTEHL Avis de la ville de Corbeil-Essonnes (91)</u> :** La ville donne un avis favorable avec une réserve concernant l'évolution significative du règlement sur le stationnement des vélos sur la voirie, jugée inadaptée aux caractéristiques de la ville (le projet prévoit l'obligation d'aménager 1 place vélo pour 2 places voitures sur voirie). Il conviendrait de l'adapter en fonction de la densité des zones

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														urbaines.
Obs 794	X													**Mme MONDINOT du Port-Marly (78)** : *Transformation de la RN86 en réseau magistral* Vu la pollution et la nuisance sonore qui existent déjà à cause du trafic sur la RN86, vu que Le Port Marly est déjà coupé en deux par les axes majeurs, notamment la N13 et la RN86, et que les habitants souffrent à cause de la pollution et du bruit, je suis contre le changement de la RN86 en réseau magistral. Notre ville a déjà été sacrifiée. Nous donnons déjà assez.
Obs 795				X										**Un Anonyme du Port-Marly (78)** : Il est impensable d'imaginer un axe magistral passant à Port Marly sachant que je pensais que nous étions déjà au maximum de passage de camions, je n'ose imaginer.... Le bruit existant et la pollution sont déjà des nuisances importantes et l'écologie me parait être reléguée au second plan. Je suis évidemment absolument contre une augmentation de trafic dans Port Marly.
Obs 796			X	X					X					**Une Anonyme de Vaucresson (92)** : Je suis favorable à prendre les transports en commun ou à faire du covoiturage mais pour aller travailler à Poissy alors que J'habite à Vaucresson je dois prendre un premier bus qui va au centre de Versailles (Arrêt Europe) alors que traverser le pont de Vaucresson pour se rendre à Versailles est juste un enfer de circulation puis prendre un deuxième bus pour m'emmener jusqu'à Poissy. Résultat 1h15 de transport. Alors qu un transport en commun qui partirait de Saint Cloud puis Garches puis Vaucresson puis La Celle Saint Cloud et le Chesnay pour enfin finir à Poissy serait beaucoup plus simple et rapide et éviterait des bouchons. Versus en voiture 20 minutes. Par ailleurs sur le pont de Vaucresson nombreux chauffeurs viennent de Versailles et passent le pont embouteillant la circulation car ils repartent ensuite sur Paris en faisant un demi-tour après le pont. Pourquoi cette circulation n'est-elle pas modifiée ?
Obs 797				X								X		**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *Pole public des transports* Le PLM affirme les nouvelles modalités de contractualisation de l'exploitation des réseaux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														D'abord les bus puis après ce seront les lignes de tramway, de train et de RER. Ce serait une obligation légale, vu comme une opportunité pour Île-de-France Mobilités, alors même qu'elle n'est imposée que sur le réseau ferré et reste facultatif pour le réseau bus. Ce choix a été fait sans consultation des usagères et usagers, ni des salarié.es des transports, ni des élu.es francilien.nes. L'actuel réseau de bus de la RATP a donc été divisé, par IDFM, en 12 secteurs géographiques (lots). Ce seront donc 12 prestataires différents qui seront opérateurs du réseau. C'est toute l'Histoire de la région parisienne et emblématique de la France, qui disparaitra au profit d'un réseau disloqué, pour des investisseurs dont le seul objectif sera de faire fructifier leur investissement. Un véritable réseau de transport doit avoir pour unique objectif de répondre au bien vivre des franciliens, en l'occurrence, en mettant en place toutes les actions nécessaires. Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagé « dans une transition écologique et solidaire et se positionne comme pionnière avec des solutions ambitieuses pour lutter contre le réchauffement climatique » en pratiquant la gratuité. On ne peut attendre de la décision de privatisation prise par la Présidente d'Ile de France Mobilité un meilleur suivi de la qualité de service des transports. Ils doivent rester dans leur totalité publique. Cela n'empêchera pas de mettre en place les actions du PLM.
Obs 798				**X**										**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *Violences faites aux personnes lors de leurs déplacements* Le PLM ignore totalement les violences, verbales, physiques, psychologiques, vécues par les femmes, les personnes âgées, fragiles, différentes, lors de leurs déplacements. La sécurité n'est vu qu'en terme de circulation routière. Sécurité pour faire face aux effets du réchauffement climatique en termes de résilience du système de mobilité, risques d'inondation, etc. Certes, le PLM cherche à préserver la « santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, au bruit et aux vagues de chaleur, et le stress lié aux déplacements, en développant l'activité physique (modes actifs) et en améliorant la sécurité routière est un enjeu majeur. » Le PLM doit être complété par l'écriture de cet enjeu majeur, la violence quel qu'elle que soit et pour toutes et tous, décliné en actions spécifiques visant à l'amélioration de la sécurité des personnes lors de leurs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														déplacements. Ainsi les acteurs œuvrant dans les différents moyens de transport publics, doivent être formés à recevoir les personnes agressées, des lieux adaptés à chaque moyen, en particulier dans le métro, doivent être aménagés pour cet accueil, un ou des numéros de téléphone mis en place, une communication régulière, l'arrêt à la demande pour les bus développé y compris dans la journée, cette liste n'étant absolument pas exhaustive. Un indicateur doit être élaboré pour chaque action, le point de départ étant pour une fois connu. Il est de zéro.
Obs 799												X		**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *Ecriture des scénarios et gouvernance* Une fois de plus ce document, complexe, technique, répétitif, avec page 23 : Guide de lecture du présent document, ce qui n'est pas une table des matières, a été établi sans aucune consultation des habitant.e.s. Pourtant, page 16 : « De l'automne 2022 à l'automne 2023, deux grandes phases ont été suivies : l'identification des défis et des actions possibles, puis la définition des objectifs et du plan d'action. Ce processus a impliqué une concertation étroite avec les acteurs de la mobilité en Île-de-France pour intégrer leurs retours et propositions (250 participants de 120 organismes différents impliqués) ». Mais qui sont les acteurs de la mobilité sinon les habitants eux-mêmes ? Des ateliers de travail, thématiques, un questionnaire en ligne, un séminaire, ont été élaboré mis en place mais avec les EPCI et les Départements, associations d'usagers (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), collectivités, services de l'État et opérateurs publics, représentants des acteurs privés des transports et de la mobilité (opérateurs, conseillers en mobilité). Aucune réunion publique directe avec les habitants. La MRAE le souligne page 23 de son évaluation : » De plus, ces scénarios auraient pu, comme suggéré dans l'avis de cadrage préalable, être mis en débat public » Alors comment l'axe 14 qui consiste à : « Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements. Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable Développer l'écomobilité scolaire. Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés », va être vraiment

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														réalisé ? Quels sont les franciliens qui en ont connaissance ? Quels sont les moyens qui vont être mis en place pour leur faire connaitre, pour qu'ils s'en emparent afin qu'ils participent réellement à la transformation de leurs déplacements et donc à l'amélioration de leur cadre de vie, à la diminution drastique nécessaire et attendue des différentes pollutions : air, sol, particules fines, bruits, à l'amélioration de leur santé et à la réduction du réchauffement climatique ? Ce plan de mobilité est un document, une fois de plus, qui est totalement éloigné des préoccupations des franciliens parce qu'il n'a pas été écrit, étudié avec eux. Et il ne sera pas suivi non plus par eux car il en est de même pour la gouvernance décrite, qui une fois de plus, les ignore. Le PLM et les PLM des collectivités locales doivent être modifiés afin de donner une place primordiale aux habitant.e.s.
Obs 800	X		X											**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *Action 8 : mieux partager la voirie urbaine* L'enjeu est de conforter la démotorisation des ménages en les reportant vers des mobilités alternatives attractives, grâce à un meilleur partage de l'espace public entre les modes et les usages au profit des modes actifs et des transports collectifs. » Co-voiturage, ubérisation, free-floating, telles semblent être les nouvelles mobilités. Or, de nombreux autres moyens de mobilité individuels sont mis sur le marché tels que trottinettes, gyropodes, monoroues, cyclo mobiles légers. Leur usage est réglementé par le code de la route : âge, vitesse maximale autorisée suivant le lieu, circulation sur les pistes cyclables, stationnement, etc. Et surtout ils ne doivent pas gêner les piétons. Le piéton doit être prioritaire sur la voirie urbaine et le PLM doit prescrire clairement des obligations pour le vivre ensemble avec les modes individuels motorisés : - Prendre en compte ces nouveaux moyens alternatifs et définir les conditions de partage des espaces surtout dans les centres-villes piétonisés y compris leurs stationnements - Compléter le partage de véhicules par un cadre de convention avec les entreprises de location de véhicules souples en libre-service. Les indicateurs doivent être définis en fonction du respect des obligations du code de la route et parfaitement mesurer la qualité de service telle qu'elle perçue par les piétons.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 801				X								X		**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *Axe 13 : FACILITER L'ACCÈS AU TERRITOIRE FRANCILIEN POUR TOUS LES TOURISTES INTERNATIONAUX ET NATIONAUX* Cet axe développe l'arrivée des touristes comme étant « le premier élément de l'expérience des touristes en région Île-de-France ». Et considère qu'il est nécessaire voire obligatoire de mettre en place « une importance particulière aux conditions d'arrivée » de ces touristes. Ainsi « l'accès en transports en commun à ces points d'entrée majeurs va se renforcer grâce à la mise en service des grands projets de transport, le Grand Paris Express en particulier. » Le point 13.1.2 développe « les services réguliers librement organisés de cars longue distance » et « pose par ailleurs la question des conditions de leur accueil en Île-de-France, afin de faciliter l'arrivée des voyageurs empruntant ces services (espaces d'accueil, bonne connexion aux transports collectifs franciliens) tout en limitant les nuisances pour les riverains et les impacts négatifs sur les transports du quotidien. » L'une des actions décrites consiste à vouloir « limiter les nuisances pour les riverains et la circulation locale, notamment celle des services réguliers de bus et cars organisée par Île-de-France Mobilités. » Les EPT sont les acteurs concernés par ces limitations. Les cars venant de l'aéroport de Beauvais déposent les touristes et ou voyageurs à la station de métro Université Saint Denis, ligne 13. Ils stationnent sur le parking réservé de la RATP y compris et particulièrement de nuit. Non seulement il s'agit de l'une des lignes les plus chargée du réseau de métro mais rien n'est mis en place pour faciliter l'accès aux guichets, le passage des portillons, l'accès au métro devient quasi impossible à certaines heures. Ainsi comme le souligne très justement la MRAE dans son rapport : « … le stationnement des bus aux abords de certains sites fréquentés pouvant générer des tensions croissantes, dans un contexte où l'Île-de France compte parmi les premières destinations touristiques mondiales. » Les bus RATP circulent de fait difficilement, les habitant.e.s subissent la dangerosité de la circulation non régulée, circulation d'autant plus difficile par l'augmentation induite de ces cars, la pollution en particules fines, la pollution au bruit des cars et des touristes qui

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														cherchent comment prendre les transports pour se rendre à Paris ou ailleurs. Les rames dès cette tête de ligne sont surchargées d'autant plus qu'un voyageur généralement à un ou plusieurs bagages. L'action 13.1.2 ne prend en compte que les services de bus et de cars et ignore donc totalement les lignes de métro. Le dépôt des touristes par car venant de Beauvais doit être interdit au point d'entrée de la ligne 13 ainsi que pour toutes les villes et/ou territoires concernés par ce sujet. Cette interdiction nécessite une étude complémentaire sur les conséquences et afin que les déplacements en transports en commun des habitants soient privilégiés. Les PLM doivent être modifiés en fonction de cette interdiction. Les indicateurs de contrôle de cette action pour l'ensemble des arrivées de touristes doivent être plus qu'incitatifs. Ils doivent clairement l'usage des transports en commun par comparaison avec l'usage quotidien des habitants franciliens, la facilité d'accès, le nombre de guichets, de portillons, le temps d'attente depuis l'arrivée sur place à la rame ou bus RATP.
Obs 802												**X**		**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *Les indicateurs de suivi* Pour chacune des actions deux séries d'indicateurs sont définies : « des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du plan, définis en fonction des objectifs chiffrés fixés par action, des indicateurs d'impact du plan sur la mobilité et l'environnement. L'établissement de ces indicateurs repose le plus possible sur la compilation de données existantes, fiables, pérennes et mises à jour régulièrement » Mais il est écrit page 128 : « Toutefois, la construction d'indicateurs numériques n'est pas possible pour l'ensemble des actions ; dans ce cas, des objectifs d'évolution (augmentation, diminution, maintien…) ont été privilégiés. » Comment des indicateurs nommés « de suivi » peuvent l'être si un point zéro (valeur initiale) et un point objectif (la cible) ne sont pas définis comme le souligne l'avis de la MRAE ? Le PLM doit donc être modifié. Chacun des indicateurs de chacune des actions doit être complété par un Indicateur de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Développement Humain. Le PLM doit être significatif d'une amélioration certaine des déplacements des franciliens et donc de leur espérance de vie, de leurs conditions de vie, telles que leur condition d'accès à l'ensemble des services publics, des lieux de sociabilité (théâtres, cinémas, médiathèques, équipements de loisirs, sportifs, etc.), d'accès aux soins, à l'éducation et à la vie professionnelle. Pour les habitants en milieu urbain dense en particulier, un indicateur d'accès aux espaces de respiration, tels que forêts, parcs, squares, jardins, proximité de l'eau tel que fleuves, rivières, lacs doit être créé. Les indicateurs devront prendre en compte pour tous et toutes la facilité d'accès suivant le type de transport en privilégiant les services publics de transports et le vélo, ainsi que les aménagements permettant la facilité de l'usage, du bien-être, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.
Obs 803		X	X											**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *La mobilité des personnes vieillissantes* L'un des enjeux définis dans le PLM est, page 15 : « Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens ». En particulier, le corps du texte souligne : « Dans le futur, la croissance démographique va décélérer et le vieillissement de la population s'accélérer. ». Et cela alors même que « Cependant la croissance des transports collectifs sera dès lors moindre que celle observée sur la précédente décennie. » Ce moindre investissement peut être compris face à l'investissement important réalisé et rappelé dans le document, souvent aux détriments de la perte des terres agricoles nourricières, espaces verts existants, jardins ouvriers, des nouvelles lignes de métro, du GPE, des nouveaux tramways ou de leur prolongement. Mais il ne peut pas être retenu face à la réponse à apporter aux déplacements des personnes vieillissantes. Bien au contraire il est obligatoire de continuer le développement des transports en commun publics, de repenser les trajets actuels pour systématiquement desservir les équipements publics, de santé, de loisirs, les espaces verts (parcs, squares, etc.), les commerces, de multiplier les arrêts, des arrêts obligatoirement mieux aménagés, protégés des intempéries. Cela participera de fait à la sécurité de ces personnes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vieillissantes. Les indicateurs doivent être élaborés prenant en compte l'ensemble de ces éléments dont des indicateurs sur l'amélioration de la sécurité telle que la diminution des accidents de trajets, la moindre fatigue de ces personnes, leur participation à la vie sociale, etc. En parallèle, des moyens de transports spécifiques doivent être mis en place. Navettes de gabarit inférieur, plus souples, acceptant les personnes accompagnantes, gratuit, desservant les services de vie sociale et des services spécifiques, à la demande. Cela ne remplace en aucun cas le service public des transports mais doit bien être complémentaire. Les mêmes indicateurs sont élaborés pour ces moyens de transports avec un indicateur complémentaire du service rendu tel que : prise en charge des personnes, accompagnement, etc. C'est la somme des indicateurs de ces 2 ensembles, complémentaires, service public des bus et service spécifique prévu pour les personnes vieillissantes qui doit être faite et examinée.
Obs 804				X										**Mme MERCIER de Saint-Denis (93)** : *Fréquences de passage des rames de métro* Le PLM prend en compte pour répondre à un meilleur développement des services publics du transport, contenir la saturation, par exemple, page 20 : les futurs aléas climatiques, page 56, pour les bus l'accroissement des fréquences, etc. Cependant, je n'ai pas trouvé dans le document une disposition sur l'amélioration de la fréquence des rames de métro. Il est proposé page 62 « : 2.2.2 Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires », page 66 « : 2.4.1 La mobilité touristique en Île-de-France ». Mais visiblement sans aucun objectif d'amélioration de cette fréquence, visé. Ce ne sont pas les annonces comme, toujours pour l'exemple, faites sur la ligne 13 à chaque évènement ayant lieu au stade de France : « en raison d'un (match) au stade de France ce (dimanche soir), une forte affluence sur la ligne 13 est attendue. Merci de votre compréhension. » Et ce alors qu'une fréquence de 10 mn entre les rames est relevée. Un objectif ambitieux, à la hauteur de ce que devrait être la région Ile de France, sur la ligne 13 d'une fréquence de rame ramenée à 90 secondes avait été étudié. Cet objectif

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														doit être mis en place sur l'ensemble du réseau RATP. Non seulement créateur d'emplois industriels, il participera pleinement à la réduction, naturelle, des déplacements individuels.
Obs 805				X										**Mme SCHWEBLIN de Hardricourt (78)** : *Mobilité Meulan en Yvelines-Hardricourt* De nombreuses résidences sont en construction sur ces deux communes ce qui correspond à environ une centaine d'appartements sur chaque commune : la circulation actuelle étant déjà à la limite de la saturation, qu'est-ce qui est envisagé pour drainer le nouveau flux de conducteurs qui va être associé à cet accroissement de population ? (Les récents arrêtés interdisant la circulation des poids lourds dans ces communes qui ont permis de décongestionner la circulation sont parait-il remis en cause par le préfet). - La ligne J desservant Meulan-Hardricourt a un trafic qui varie entre un train toutes les vingt minutes et un train toutes les quarante minutes. Serait-il possible d'avoir un peu plus de trains ? - Aucune piste cyclable n'existe en particulier pour traverser la Seine entre Meulan et Les Mureaux. Le pont étant très étroit, les cyclistes empruntent le trottoir. Ne vaudrait-il pas mieux accoler une passerelle ou leur dédier un trottoir ? La ligne EOLE ouvrira en 2017 et de nombreux habitants voudront se rendre aux Mureaux pour la prendre, il est urgent d'étudier des solutions pour éviter les embouteillages permanents à venir. Je n'ose pas parler du doublement du pont de Meulan qui est un serpent de mer depuis plus de quarante ans.
Obs 806				X										**Une Anonyme de Châtenay-Malabry (92) :** Idem Obs 608
Obs 807				X										**Un Anonyme de Châtenay-Malabry (92) :** Idem Obs 608
Obs 808			X											**Une Anonyme :** *Nouvelle ligne de covoiturage D938* Dans le contexte actuel d'ouverture de trois premières lignes de covoiturage visant à améliorer la desserte du plateau de Saclay, il semble nécessaire de réfléchir à la possibilité d'une ligne de ce type qui relierait la gare de St Rémy les Chevreuse à Versailles. Une telle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ligne permettrait de relier deux importants pôles de transports et pourrait sans doute contribuer à désengorger la très empruntée D938, qui est un axe structurant pour l'Essonne comme les Yvelines car traversant le plateau de Saclay. Cela permettrait de desservir la vallée de Chevreuse, St Quentin en Yvelines et la communauté de communes Versailles Grand Parc, suivant un axe qui serait complémentaire de la future ligne 18 (la D938 croisera en effet la ligne 18 à son point de moindre desserte, c'est à dire entre les futurs arrêts de Guyancourt et Christ de Saclay).
Obs 809				X										**Mme CAVROIS de Joinville-le-Pont (94)** : *Bus 112 Vincennes à Joinville le Pont* Merci d'ajouter des bus 112 de Vincennes à Joinville le Pont. Tous les autres bus de la gare routière de Vincennes vont et viennent par pour le 112 on attend le soi dans le froid 20 à 30 minutes souvent. Quand le bus est trop plein on ne peut pas monter.
Obs 810	X		X				X							**M. LOMBART de Saint-Rémy-l'Honoré (78)** : *Extension des moyens de transport alternatifs aux zones rurales* L'axe d'amélioration 6.1 d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux ne couvre pas la connexion avec les zones rurales. Si on veut limiter la voiture au départ des zones rurales : - il faut qu'il y ait des parkings gratuits aux abords des centres bus ou train pour y laisser la voiture (tous ces parkings passent payant petit à petit, et donc les gens préfèrent faire quelques km de plus dans leur voiture plutôt que s'arrêter à la gare et payer le parking....) - qu'il y ait plus de parking vélo aux abord des gares (c'est l'axe 4.2 mais qui n'est pas mis en prioritaire en zone rurale) => donc on continue de prendre la voiture. - et il faut des moyens alternatifs pour rejoindre les petites villes/villes moyennes qui sont plus denses en transports alternatifs à partir de la zone rurale. Aujourd'hui les offres de trottinettes ou de vélo ne vont pas jusqu'aux zones rurales limitrophes, donc on doit toujours démarrer avec la voiture, et ensuite comme on ne peut pas laisser la voiture, on ne peut pas basculer sur un mode alternatif. - l'axe 1.5 veut développer le TAD, ce qui est bien : il est actuellement sur une plage horaire trop réduite, il doit être compatible avec les offres des autres transports (dernière heure

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'arrivée des trains...). Pour éviter les annulations et les fausses réservations de place, peut-être faire payer à la réservation. en tout cas il en faut bcp plus aujourd'hui, car aujourd'hui il faut réserver très en avance et les horaires sont trop réduits => du coup pas d'alternative à la voiture encore une fois. et enfin je n'ai pas trouvé d'axes qui propose d'inverser les déplacements (le service vient à la personne, plutôt que la personne se déplace vers le service): avec le vieillissement de la population, et les personnes qui doivent voir des médecins, aller faire les courses, aller à la bibliothèques... pourquoi ne pas réduire leurs déplacements, en incitant une offre de services de camionnettes ambulantes de commerces (boulanger, boucher, maraicher...), offres ambulantes culturelles, ou tour du village de médecin, pour amener au plus proche des gens et régulièrement les services principaux afin de limiter leur besoin en déplacement?
Obs 811				**X**										**M. GIBAULT de Malakoff (92)** : *T10 pour aller où ?* Il est question de prolonger le T10 jusqu'à la gare de Clamart, des travaux d'études préparatoires sont lancés. Or ce projet est aberrant, extrêmement coûteux (dû notamment à plus de 2km de souterrain à creuser sous l'agglomération) sans rapport avec l'utilité et le trafic qui peuvent en être attendus. A la gare de Clamart il y aurait certes une correspondance avec la future (et toujours attendue vu ses multiples reports) ligne 15 faisant doublon avec celle de Châtillon-Montrouge que les utilisateurs T10 peuvent déjà rejoindre par le T6 dans des conditions aussi bonnes; depuis Béclère le T10 ne saura pas faire mieux que l'actuel T6. La traversée du bois de Clamart serait une atteinte irrémédiable à un espace naturel préservé. S'il est absolument indispensable d'y dépenser un argent public se faisant rare, alors une fois arrivé à la place du Garde, plutôt que d'entrer en souterrain sous Clamart, ne serait-il pas plus simple et surtout plus économique de continuer le tram aérien vers la gare d'Issy-ville, station suivante de la susdite ligne 15, la voirie actuelle étant suffisamment large pour ne pas empêcher les lignes actuelles de bus (et en outre ça desservirait l'hôpital Percy désormais participant au service du public).
Obs 812		**X**		**X**					**X**					**Mme GERVAIS de Cergy (95)** : J'emprunte le RER A à Cergy Saint-Christophe jusque Nanterre ou La Défense. Je trouve

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														qu'il n'y a pas assez de RER, il faut souvent attendre 15 à 20 min entre 2 RER (pour l'aller et le retour). Pourquoi ne pas proposer des RER directs depuis Achères par exemple (pour desservir toutes les gares entre Cergy et Achères et direct Nanterre pour changement de conducteur SNCF/RATP) ? Aussi, ce serait bien de penser aux nuisances sonores que font les RER A et trains L sur le nouveau quartier de la ZAC des Linandes (allée Fleurie à Cergy). Enterrer les rails ou mettre des murs anti-bruit ? Les rails étant en contre bas, les bruits résonnent dans les étages très tôt le matin et tard le soir. Il devrait y avoir plus de places assises au niveau des plateformes sans devoir descendre ou monter les escaliers des RER A. Etant en situation de handicap, lorsque le RER est bondé, je ne peux pas passer pour aller demander une place assise. En ce qui concerne les bus, j'ai emprunté la ligne 1201 mais j'ai arrêté depuis la grève (je le reprendrais peut-être un jour...) Je ne comprends pas pourquoi lorsque le bus est terminus Gare Cergy St Christophe, le bus fait tout un détour pour déposer les passagers loin de l'entrée de la gare. Pourquoi ne pas prendre la même route que celle pour aller à Gare de Pontoise ? Résultat : obligé de courir pour ne pas rater le RER à quelques minutes près (je suis en situation de handicap donc dur pour moi). Sinon, attente de 15 à 20 min le prochain (en espérant qu'aucun souci ne survient !) et arriver en retard au travail. Aussi, je trouve que les chauffeurs de bus conduisent beaucoup trop brusquement, même assise il faut se tenir parfois.
Obs 813														**SPAM**
Obs 814												X		**Anonyme de Draveil :** Compartiment à vélo Mettre plus de compartiment à vélo comme dans la moyenne européenne
Obs 815			X				X		X			X		**Communauté d'Agglomération Coulommiers Pays de Brie** : Dans le cadre de l'enquête publique organisée du 28 février au 31 mars 2025 par la Région Ile-de- France sur son Plan des mobilités, je souhaite porter à votre attention les enjeux identifiés par la communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie pour améliorer la mobilité des habitants de son territoire.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Parmi ces enjeux, l'amélioration de la qualité de service sur la ligne P du Transilien constitue une priorité. Comme j'ai eu l'occasion de vous le signaler dans mon courrier du 4 mars dernier, les usagers des différents axes subissent régulièrement des retards et des suppressions de train, qui nuisent gravement à la qualité de leur vie au quotidien. La fiabilité de ce service est également indispensable pour la vitalité de notre territoire rural et sa capacité à attirer des entreprises, des emplois, des touristes mais aussi des étudiants et professionnels de santé. Comme le Plan des mobilités en Ile-de-France le rappelle, la place des modes individuels motorisées reste essentielle pour le déplacement quotidien des habitants. Aussi, la communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie soutient pleinement les projets de déviations routières sur son territoire à savoir : le contournement Coulommiers / Mouroux, la déviation de Maisoncelles-en-Brie et la déviation de Chailly-en-Brie. Ces infrastructures sont indispensables pour sortir le trafic de transit de nos centre-bourgs et améliorer la mobilité des habitants. C'est pourquoi, la communauté d'agglomération demande leur intégration dans le tableau référençant les projets, page 265 du plan d'actions, afin d'enrichir les mesures 7.1.1 et 7.1.2 en faveur du déploiement d'une route multimodale. Cette enquête publique est également l'occasion pour l'agglomération de rappeler les autres enjeux identifiés dans sa contribution au SDRIF-E : * Renforcer les liens entre les pôles du territoire et avec les territoires limitrophes (desserte de la zone commerciale de Couilly-pont-aux-Dames, liaisons de bus entre Coulommiers et la Ferté sous Jouarre, entre Coulommiers et Crécy la Chapelle et vers Meaux), ® Renforcer l'offre de transport à la demande, • Création d'aires multimodales, notamment à Coulommiers, Sammeron et la Ferté Sous Jouarre, combinant stationnement, desserte en transports en commun et espace de covoiturage, • Rénovation des pôles gares (notamment Crécy la Chapelle, Coulommiers, etc.), • Travail sur la mise en œuvre de liaisons douces, avec notamment la création d'une voie verte réversible sur l'ancienne voie ferrée entre Coulommiers et La Ferté-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Gaucher. Enfin, la communauté d'agglomération partage les réserves exprimées par la Ville de Coulommiers sur les mesures prévues par le plan de mobilités pour les communes de la même strate que Coulommiers : • Généraliser le stationnement payant à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transports collectifs. Imposer une tarification pour le stationnement conduirait à faire peser une nouvelle dépense sur les ménages, dans un contexte où le pouvoir d'achat est déjà amoindri et menacerait l'attractivité de nos commerces de proximité. • La définition de normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs et dans les logements neufs. La suppression de places de parking semble inadaptée dans une commune périurbaine telle que Coulommiers, qui structure un vaste territoire rural. La saturation de certaines lignes de bus tout comme les dysfonctionnements réguliers de la ligne P fragilisent, de surcroît, l'offre de mobilités alternatives. L'effet de polarité exercé par la commune, mis en exergue dans le document par ailleurs, rend indispensable l'usage de la voiture pour la très grande majorité de nos concitoyens. • Les mesures 4.2.3 et 4.2.4 de l'axe 4 portant sur le développement du stationnement pour les vélos sur la voirie appellent les mêmes réserves. Appliquer un ratio de places de stationnement selon les strates de communes et envisager leur implantation sur voirie serait préjudiciable dans un territoire rural encore très dépendant de la voiture. A l'exception des réserves exprimées sur les mesures impactant la ville de Coulommiers et des attentes exprimées dans cette contribution à l'enquête publique, la communauté d'agglomération s'inscrit en cohérence avec la majeure partie des enjeux identifiés par le Plan des mobilités en Ile-de-France, comme la volonté d'apporter des réponses aux besoins de mobilité des Franciliens, le souhait d'assurer le droit à la mobilité pour tous, notamment pour les PMR, en favorisant l'accessibilité des voiries et des espaces publics, l'orientation vers des pratiques durables, la préservation de l'environnement ou encore l'idée que le fret ferroviaire doive contourner l'Ile-de-France.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 816									X			X		**M JOUVE de Paris :** Plus de places pour les vélos La société évolue vers la mobilité douce et c'est super. Afin d'accompagner ce changement sociétal, il serait très intéressant d'offrir plus de places pour les vélos dans les trains, notamment RER et Transilien. Et de prioriser les lignes où l'affluence commence à devenir un problème comme Gare du Lyon-Montargis, notamment les week-ends. Pourquoi pas des wagons dédiés uniquement aux vélos afin d'éviter toute friction avec les usagers sans vélos.
Obs 817				X		X						X		**Anonyme de** Paris : vélo et découverte de nos belles régions De plus en plus de personnes réalisent leurs trajets vélo+train par choix écologique/économique/gain de temps, mais aujourd'hui, très peu de places existent pour ranger son vélo dans les trains sans encombrer le passage et gêner les autres passagers, créant parfois quelques tensions... Il est temps d'offrir un vrai espace vélo/poussette/trotinettes... aux extrémités des trains pouvant contenir AU MOINS une dizaine de 2 roues! Et aussi, le pass liberté+ est une grande réussite, l'étendre à d'autres régions serait un réel atout sans avoir à acheter un billet à Dreux (par exemple) pour se rendre à Paris. Les 15 € pourraient être débités directement sur la carte (même si 2.50 € serait une affaire!).
Obs 818	X						X					X		**M BRAC de la PERRIERE de Châtres :** En tant que Mairie d'une petite commune, nous essayons de développer des cheminements via des liaisons douces à l'extérieur de l'agglomération mais nous rencontrons de grosses difficultés relatives aux points suivants : - délais pour obtenir la maitrise du foncier trop long et procédure très complexe, - liaison intercommunales difficiles à synchroniser entre les communes, - traversées des voies départementales (dont nous n'avons pas la maitrise), - manque d'accompagnement sur la partie administrative et technique. De ce fait, même après plusieurs années de travail, nos projets n'avancent que très peu.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Concernant le RER V, nous y sommes très favorables et espérons qu'à terme il puisse être prolongé. Les accès aux gares RER et train doivent être facilités. Les places de stationnement sont en nombre insuffisant et doivent rester gratuites ou du moins accessibles financièrement.
Obs 819					X							X		**M LUIS de Vincennes :** itinéraire de bus plus fiable Je travaille dans la zone industrielle de Bussy-Saint-Georges et j'habite à Vincennes. Je prends les transports en commun tous les jours : d'abord le RER, puis le bus 2244. A certaines périodes, le bus n'est pas régulier et a de nombreux retards. J'ai même des collègues qui renoncent à le prendre à cause de ces dysfonctionnements. Nous avons déjà eu des retards quotidiens de 30 minutes pendant un mois complet. Je propose un suivi plus rigoureux du bus afin d'assurer un service fiable. En cas de retard prévu, il serait également important d'en être informé afin de pouvoir s'adapter. Cela encouragerait aussi certains collègues à privilégier le bus plutôt que leur voiture.
Obs 820	X				X							X		**Anonyme de Paris :** Renforcement des places réservées au vélo dans les trains (courte et longue distance) Fervent utilisateur du vélo à Paris et en région parisienne, je suis souvent limité dans mes déplacements par l'absence de place ou le manque de place pour les vélos dans certains trains. Le vélo étant en fort développant il serait nécessaire de renforcer l'accueil de ceux-ci dans les moyens de transport. La solution consistant à plier un vélo dans le train n'est pas compatible avec la plupart des vélos (notamment électriques) vendus aujourd'hui.
Obs 821			X									X		**M QUITIAN de Bussy saint Georges :** Encourager le covoiturage via les applications dans la zone industrielle de Bussy-Saint-Georges Nous avons travaillé sur le plan de mobilité employeur de notre site et, dans ce cadre, nous avons mené une enquête de mobilité auprès des employés de notre société travaillant à Bussy-Saint-Georges. L'enquête a révélé qu'une grande partie des salariés utilisant leur voiture de manière individuelle seraient prêts à faire du covoiturage. Cependant, ils ne trouvent pas de collègues avec qui le faire au sein de l'entreprise. Ils seraient en revanche

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														prêts à partager leur trajet avec des employés d'entreprises voisines, mais ils ne connaissent pas ces personnes. Il existe déjà des applications comme BlaBlaCar Daily pour mettre en relation les covoitureurs, mais elles restent peu connues et peu utilisées à Bussy. Nous proposons qu'IDF Mobilité mène des actions de sensibilisation dans la zone industrielle sur les outils de covoiturage afin d'encourager le partage de véhicules et d'augmenter la densité de covoitureurs dans la zone industrielle de Bussy.
Obs 822	X													**M QUITIAN de Bussy saint Georges :** Développement de l'infrastructure cyclable vers Bussy-Saint-Georges et aux alentours Nous avons travaillé sur le plan de mobilité employeur de notre site et, dans ce cadre, nous avons mené une enquête de mobilité auprès des employés de notre société travaillant à Bussy-Saint-Georges. L'enquête a révélé qu'une partie des salariés serait prête à remplacer la voiture par le vélo s'il y avait plus d'itinéraires cyclables sécurisés vers la zone industrielle de Bussy et ses alentours. Nous proposons qu'Île-de-France Mobilités développe davantage de pistes cyclables en garantissant leur continuité. Actuellement, certaines pistes sont interrompues, ce qui rend les trajets à vélo/trottinette dangereux, notamment dans la zone industrielle où il y a une grande circulation de poids lourds.
Obs 823	X				X									**M BUI de Cesson :** Allons vers la mobilité du futur, qui sera moins carbonée, plus sobre et plus accessible. Insistons sur la connexion de nos territoires et de ses habitant·e·s, sur la préservation de notre environnement, sur le soin de notre santé, sur l'accessibilité financière et sociale des futurs modes de déplacement. Préparons les gens et les infrastructures au partage serein des voies, aux nouvelles habitudes telles que la mobilité active, la multimodalité, l'usage de fonction et non de biens de consommation (ex : vélos libres accès, véhicules partagés). Levons les freins du changement et stimulons la désirabilité de ce futur : affichons les économies que l'on pourrait réaliser en utilisant moins sa voiture. Expérimentons des voies moins bruyantes, plus sûres, moins polluées, plus vertes et fraiches. Montrons les exemples qui réussissent ailleurs (ex : les véhicules partagés au sein de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														petits villages, les vélos partagés dans les métropoles, les bus canadiens avec des porte-vélos à l'avant, la mobilité aux Pays-Bas). Montrons l'exemple en organisant des événements locaux comme la rando des 3 châteaux à vélo par exemple, ou des villes pilotes dans la région. Pour ce faire, reposons nous sur les associations locales. Déconstruisons le monopole qu'a la voiture sur l'imaginaire de la mobilité. Elargissons le champ des possibles pour innover. N'oublions personne dans cette nécessaire transition. Présentons les cobénéfices que la mobilité du futur apportera**.**
Obs 824						**X**								**Mme ROBBE de Sermaise** : *correspondances avec pass liberté +* Je souhaite attirer votre attention sur la facturation du pass liberté+ lors de correspondances, exemple: sur le trajet Sermaise -Paris si direct par le RER C une facturation par contre si on prend le RER C jusqu'à Dourdan puis le Bus Dourdan-Massy puis le RER B jusqu'à Paris cela correspond à 3 facturations pourtant on a fait le même trajet sans plus de temps! De même dans le sens retour: je prends le métro jusqu'à Austerlitz, là pas de correspondance pour Sermaise, obligation d'aller à pied à la gare de Lyon pour reprendre un RER vers Juvisy, à nouveau 2 facturations! Double punition! Quelques endroits sont exemptés de double facturation mais ils sont peu nombreux par rapport aux multiples situations qui demandent plusieurs validations, cela rend les tarifs inégaux en fonction des trajets. Il me semblerait plus juste que la facturation soit valable un certain temps dans lequel on peut prendre différentes correspondances avec sorties ou non sans être facturé plusieurs fois d'autant que les travaux ou autres perturbations obligent régulièrement à changer l'itinéraire!
Obs 825									**X**			**X**		**Mme ROBBE de Sermaise** : *Vélo RER* J'attire votre attention sur la difficulté à accéder avec un vélo jusqu'au quai ou de sortir dans certaines gares du RER C entre autre celle de Sermaise, il est en effet difficile de monter des escaliers en poussant son vélo, de même passer des tourniquets avec un vélo s'avère compliqué.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 826												X		**M VALENTIN de Paris :** *Régularité des Bus* Serait-il possible de revenir à une offre avant Covid pour la Ligne 95 (avoir des intervalles de 10 minutes à 18h/19h ne me semble pas approprié pour rendre cette offre de transport attractive).
Obs 827					X							X		**Anonyme de Beauchamp** : *Proposition pour les transports en Ile De France.* Commencer les travaux rapidement pour la ligne 19. Prolongé le tramway T2 après le pont de Bezons. Terminer le bouclage à Paris du tramway T3a - T3b.
Obs 828	X													**Anonyme de Larchant :** *Pour la création d'une liaison verte, à vélo, entre Larchant et Nemours* Les habitants et visiteurs de Larchant, ainsi que les amoureux de ce village du Pays de Nemours, réclament depuis longtemps la création d'une piste cyclable sécurisée reliant Larchant à Nemours, et plus particulièrement à la gare de Nemours Saint-Pierre. Je suis habitant de Larchant et amateur cycliste avec enfants. Cette infrastructure est essentielle car Larchant ne dispose pas de transports publics, et le vélo représente souvent la seule alternative à la voiture. Actuellement, de nombreux habitants, jeunes et moins jeunes, doivent emprunter des routes dangereuses pour se rendre à la gare quotidiennement. De plus, l'absence de pistes cyclables limite l'accès touristique à Larchant, un site majeur de la Seine-et-Marne. Cette demande, largement soutenue par la population locale, s'inscrit parfaitement dans les objectifs du plan de mobilité d'Île-de-France, notamment en ce qui concerne le développement du vélo, la sécurité routière et le tourisme. Conformément à l'ambition régionale de tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 et de garantir un accès équitable à la mobilité pour tous, la réalisation de cette piste cyclable est une priorité. Malgré nos échanges avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de Seine-et-Marne, les avancées sont pour l'instant insuffisantes. Nous espérons vivement que la mise en œuvre du plan de mobilité permettra enfin la création de cette liaison douce, qui valorisera l'ensemble du Pays de Nemours.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 829	X				X							X		**Commune de Claye Souilly :** la commune émet un avis favorable sur le projet de plan des mobilités d'Ile-de-France ; assortit cet avis des réserves suivantes : Que le tracé actuel de la ligne express 20 soit sanctuarisé tel que visible sur le plan joint à l'action 1.4 (page 162) ; Que le projet identifie la distance entre Bois-Fleuri et Claye-Souilly comme une coupure urbaine à résorber dans son action 8.2 (page 282) ; Que le projet de plan des mobilités intègre, dans son axe 4, le projet cyclable entre Claye-Souilly et Villeparisis, porté par la commune ; Que le projet veille à préserver l'équité entre franciliens du cœur de l'agglomération et ceux de la grande couronne, en s'assurant, notamment, que les efforts dans la lutte contre les nuisances phoniques soient similaires sur l'ensemble du territoire ;
Obs 830												X		**M ARNAIS de Paris :** *Sur les Bus Parisiens* Je ne me déplace à Paris qu'en bus. Je suis retraité donc j'ai tout mon temps, heureusement. Je constate que les intervalles entre 2 bus sont souvent incohérents Attendre 25 minutes un bus (par ex. à la gare de l'est), est-ce normal ? Puis en voir 2 (voire 3) arriver en même temps, est-ce normal ? L'autre gag est le service partiel : le bus s'arrête en milieu de ligne et ne va pas plus loin. Débrouillez-vous. La vitesse de circulation des bus n'est pas faite pour les gens pressés. Les travaux dans Paris sont incessants sans que jamais l'impact sur la circulation des bus ne soit pris en compte... Je n'ai JAMAIS vu un véhicule se faire verbaliser car garé sur la voie bus. Beaucoup des conducteurs de bus se fichent totalement de leur rôle et des voyageurs. Ce qui arrive dans leur bus ne les CONCERNE PAS Au global, ce n'est pas la catastrophe mais ça file un mauvais coton
Obs 831	X											X		**Anonyme :** *Multiplier les pistes cyclables protégées autour de Paris* – Créer des sortes de voies rapides cyclables pour rejoindre Paris depuis la banlieue

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 832		X					X							**<u>Anonyme de Paris</u> :** *Stationnement en double file non-sanctionné aux abords des gares* Les alentours des gares (notamment parisiennes) sont souvent embolisés parce que des automobilistes (VTC, familles) stationnent en double file ou sur des arrêts de bus pour déposer/récupérer des passagers, et ce même lorsqu'il existe des déposes minutes ou des parkings. Pour prendre l'exemple de la gare de Lyon que je connais le mieux, des voitures stationnent devant la gare bvd Diderot (jusqu'à la coulée verte), et rue de Chalon dans le tunnel. Impact : - blocage du trafic puisqu'une file est inutilisable - impossibilité pour les usagers PMR de monter dans les bus (puisque les bus ne parviennent plus au bord du trottoir) Dans la mesure où il s'agit d'un comportement systémique, seule une vidéo-verbalisation de ces comportements incivique peut fonctionner (ex : La zone commerciale Aéroville à côté de l'aéroport Charles de Gaulle le met en œuvre avec succès). Cette action permettrait de fluidifier le trafic autour des grands axes sur lesquels les gares sont posées, ainsi que de contribuer à l'accessibilité des bus (donc de la ville en général).
Obs 833	X	X		X		X						X		***Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre* :** *Avis de Michel Leprêtre, président de l'EPT* Le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France (PDMIF) constitue un document stratégique majeur pour l'avenir des déplacements dans la région. Il vise à répondre aux défis du changement climatique, de l'évolution démographique et des mutations économiques tout en garantissant une accessibilité renforcée pour tous les usagers. En tant que Territoire fortement impliqué dans les enjeux de mobilité durable et inclusive, nous saluons l'ambition affichée. Cependant, certaines orientations méritent d'être précisées, adaptées et renforcées pour garantir une mise en œuvre efficace et équitable. Nous structurons notre avis en quatre parties : une analyse de la cohérence générale du projet, une évaluation de son impact sur notre territoire, une appréciation des modalités de mise en œuvre et enfin, des propositions d'amélioration. Nous sommes inquiets de la dégradation du niveau de service des transports en commun, notamment des RER, du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Tramway T12 et de nombreuses lignes de bus. La réussite du PDMIF nécessite de mettre fin à la galère de transport des usagers. La contribution est développée en pièce jointe. Le PDMIF représente une avancée pour la transition vers une mobilité plus durable en Île-de-France. Toutefois, nous appelons à une prise en compte renforcée des spécificités locales, notamment dans les territoires les plus dépendants de la voiture. Un effort doit être porté sur la mise en œuvre effective des mesures et la concertation avec les acteurs de terrain. Nous appelons également à une vision plus ambitieuse de la gouvernance du projet, avec des engagements financiers et méthodologiques clairs, afin de garantir une exécution cohérente et efficace. Notre territoire reste engagé pour contribuer activement à la réussite de ce plan et accompagner la transition vers des mobilités plus inclusives et respectueuses de l'environnement. C'est dans cet esprit que nous travaillons à l'élaboration de notre propre Plan de Mobilité Territorial. **Pièce jointe** : Introduction Le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France (PDMIF) constitue un document stratégique majeur pour l'avenir des déplacements dans la région. Il vise à répondre aux défis du changement climatique, de l'évolution démographique et des mutations économiques tout en garantissant une accessibilité renforcée pour tous les usagers. En tant que Territoire fortement impliqué dans les enjeux de mobilité durable et inclusive, nous saluons l'ambition affichée. Cependant, certaines orientations méritent d'être précisées, adaptées et renforcées pour garantir une mise en œuvre efficace et équitable. Nous structurons notre avis en quatre parties : une analyse de la cohérence générale du projet, une évaluation de son impact sur notre territoire, une appréciation des modalités de mise en œuvre et enfin, des propositions d'amélioration. Nous sommes inquiets de la dégradation du niveau de service des transports en commun, notamment des RER, du Tramway T12 et de nombreuses lignes de bus. La réussite du PDMIF nécessite de mettre fin à la galère de transport des usagers. **1.** Cohérence générale du projet • Nous reconnaissons l'ambition du PDMIF de favoriser une mobilité plus durable

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et inclusive, en cohérence avec les objectifs nationaux et européens de transition écologique. • L'accent mis sur le développement des transports en commun, le renforcement du réseau ferroviaire et l'amélioration de l'intermodalité constitue une avancée positive et nécessaire pour réduire la dépendance à la voiture individuelle.  • Toutefois, nous regrettons que certaines orientations ne prennent pas suffisamment en compte les spécificités des territoires périurbains et ruraux, où l'offre de transport reste insuffisante. Ces territoires, qui concentrent une partie importante de la population francilienne, risquent de rester en marge du développement des mobilités durables si des efforts particuliers ne sont pas entrepris. Des zones blanches persistent sur le territoire. Je demande un engagement de l'État et de la Région Île-de-France pour mener les études de prolongement de lignes structurantes de transport, telles que prévues dans le contrat de plan Etat-Région (transformation d'Orlyval, prolongement des lignes 10,14 [dont une gare à Morangis] et 18 notamment) • Les questions du financement et de la faisabilité des projets annoncés restent en suspens. Le document cadre reste souvent généraliste sur ce point, sans préciser clairement les moyens alloués pour assurer l'exécution des mesures proposées. Par ailleurs, le plan doit mieux articuler les politiques de mobilité avec l'aménagement du territoire afin d'éviter les déséquilibres territoriaux et de garantir une cohérence entre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														urbanisme et déplacements • Impact sur notre territoire Notre territoire, caractérisé par une forte dépendance à la voiture individuelle, doit faire l'objet d'une attention particulière en matière d'offre alternative (transports collectifs, modes doux, covoiturage). Sans un investissement accru pour ces solutions, la transition vers une mobilité durable restera difficile. • La couverture du réseau de transports en commun, bien qu'améliorée dans le projet, ne permet pas encore d'assurer une réelle équité entre les zones urbaines et les espaces moins denses. Les lignes existantes souffrent encore d'une offre insuffisante aux heures creuses et en soirée, limitant les alternatives crédibles à l'usage de la voiture • Le développement des infrastructures cyclables et la mise en place de solutions innovantes de mobilité partagée sont encourageants, mais nécessitent un accompagnement technique et financier renforcé. Ces initiatives doivent être soutenues par une politiue d'incitation plus marquée pour encourager leur adoption par les usagers • Les projets de nouveaux pôles d'échanges multimodaux doivent être accélérés pour répondre aux besoins des usagers et désengorger certaines lignes saturées. Une meilleure articulation avec les politiques locales de transport et d'aménagement est essentielle pour éviter un effet de report sur la voiture. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite doit être une priorité dans tous les projets de développement, avec des engagements plus précis et contraignants en matière d'adaptation des infrastructures existantes. • La question des tarifs de transport, notamment vers les aéroports, soulève des préoccupations majeures. L'augmentation des tarifs sur ces trajets pèse lourdement sur les usagers occasionnels et accentue une fracture entre les populations ayant accès à ces infrastructures et celles qui en sont exclues. Une tarification plus juste et accessible est essentielle pour garantir l'équité entre les usagers franciliens. De plus,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 cette question accentue les phénomènes de parkings illégaux d'Athis-Mons à Vitry-sur Seine. • L'offre de transport de nuit et en horaires décalés reste insuffisante, particulièrement pour les travailleurs en horaires atypiques et les voyageurs reliant les hubs aéroportuaires. Il est indispensable de renforcer l'amplitude des services pour répondre à ces besoins spécifiques. **2.** Modalités de mise en œuvre • La réussite du PDMIF repose sur une gouvernance efficace et une articulation claire entre les différents acteurs (Région, intercommunalités, communes, opérateurs de transport). Une coopération renforcée est indispensable pour éviter les incohérences et les doublons dans la mise en œuvre des actions prévues. • Nous recommandons une concertation approfondie avec les collectivités locales afin d'adapter au mieux les mesures aux réalités de terrain. Les dispositifs de participation citoyenne doivent être développés pour intégrer les attentes des habitants et favoriser l'acceptabilité des projets. La mise en place d'indicateurs de suivi et d'évaluation est indispensable pour mesurer l'impact réel des actions engagées et ajuster les politiques si nécessaire. Un bilan annuel des avancées du PDMIF permettrait d'assurer un suivi transparent et d'identifier les ajustements nécessaires • L'accès aux financements doit être clarifié et sécurisé pour garantir une mise en œuvre rapide et efficace des projets prévus. La répartition des responsabilités

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														financières entre les différentes collectivités et acteurs doit être mieux définie pour éviter les blocages budgétaires.  • Un effort particulier doit être fait sur la communication autour du PDMIF afin de sensibiliser les usagers aux évolutions des mobilités et de favoriser l'adhésion au changement. **3.** Propositions d'amélioration • Renforcement de l'offre de transports en commun en moyenne et grande couronne, avec un effort particulier sur la fréquence et l'amplitude horaire des services pour répondre aux besoins de tous les usagers, y compris en horaires décalés. • Développement des solutions de mobilité innovantes (navettes autonomes, véhicules partagés, incitations au télétravail) adaptées aux besoins des territoires péri urbains peu denses, afin d'apporter des alternatives crédibles à la voiture individuelle. • Révision des politiques tarifaires pour garantir un accès équitable aux infrastructures, notamment sur les trajets vers les aéroports et les gares TGV, afin d'éviter une surcharge financière injustifiée pour les usagers. • Accélération cyclables et meilleure sécurité 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les investissements et garanties financières dans les infrastructures iétonnes pour favoriser des modes de déplacement actifs, avec une .irisation des itinéraires pour encourager leur usage. • Agir ensemble contre la libéralisation des transports en commun qui dégrade fortement de nombreuses lignes de transport. • Meilleure prise en compte des enjeux de logistique urbaine et de transport de marchandises, notamment pour réduire l'empreinte carbone du secteur et éviter les conflits d'usage avec les autres modes de transport. • Expérimentation de dispositifs incitatifs pour encourager l'abandon progressif de la voiture individuelle dans certaines zones (tarification attractive, subventions pour les alternatives, adaptation de la fiscalité locale). • Nous demandons l'inscription en urgence par IDFM d'une étude sur le devenir d'Orlyval qui risque le démantèlement et la perte de son potentiel. Conclusion Le PDMIF représente une avancée pour la transition vers une mobilité plus durable en Île-de-France. Toutefois, nous appelons à une prise en compte renforcée des spécificités locales, notamment dans les territoires les plus dépendants de la voiture. Un effort doit être porté sur la mise en œuvre effective des mesures et la concertation avec les acteurs de terrain. Nous appelons également à une vision plus ambitieuse de la gouvernance du projet, avec des engagements financiers et méthodologiques clairs, afin de garantir une exécution cohérente et efficace. Notre territoire reste engagé pour contribuer activement à la réussite de ce plan et accompagner la transition vers des mobilités plus inclusives et respectueuses de l'environnement. C'est dans cet esprit que nous travaillons à l'élaboration de notre propre Plan de Mobilité Territorial.
Obs 834					**X**									***M BRIEND*** **d'Antony :** En tant qu'antonien et circulant à la fois à pied, en vélo ou en voiture, ci-dessous mes observations : Ce Plan Mobilité va dans le bon sens et l'objectif de réduction de 15 % de l'usage de l'automobile, augmentation de 15 % de déplacement en transport en commun

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et un triplement de l'usage Vélo à horizon 2030 semble raisonnable. Cependant pour inciter l'usage des transports en commun deux conditions doivent être réunies : 1- Disposer de transport en commun fiable ce qui n'est pas le cas du RER B Antony qui est confronté à de nombreux retards provoqués par : Problème de signalisation, malaise voyageur, personnes sur les voies, bagages oubliés… 2- Faire en sorte que le temps de trajet transport en commun soit au moins équivalent au temps de trajet voitures. Dès lors qu'un temps de trajet est moitié plus rapide en voiture, ce qui est souvent le cas en particulier lorsqu'il y a des correspondances, l'usage du véhicule sera préféré… Sur Antony, j'observe de nombreux secteurs qui nécessitent une réorganisation des différents modes de circulation : • Axes structurants D 920 et D986 A hauteur de la station RER Croix de Berny, absence totale de voie vélo sur la D986 et parking Vélo inadapté (en dehors du local vélo réservé aux détenteurs de carte Navigo) à la station RER B Croix de Berny. • Absence de voie vélo dédiée à l'approche du croisement D920 et rue Auguste Mounié. Plus globalement le réseau Vélo sur la commune d'Antony manque de cohérence et de continuité
Obs 835					X		X							**M de DINECHIN de Paris :** *Lignes de car le week-end* J'aimerais davantage de cars en circulation le w-e dans l'Essonne, le Val d'Oise et les Yvelines semblables aux fort pratiques liaisons des Seine et Marne express. Il faut que les cars acceptent des voyageurs dans les 2 sens de circulation rurale gare et vice versa matin et soir ex Bonnières sur Seine La Roche Guyon Gasny Il faut régulariser l'achat de billet pour les bouts de lignes ferroviaires Malesherbes, Château-Thierry, Creil, Gisors.....Moi je voyage toujours gratuitement car il n'y a pas moyen d'acheter de billets panachés IDF région aussi bien aux guichets, sur les automates que sur SNCf Connect ou TER. Dernier exemple impossible d'acheter un billet La Ferté sous Jouarre (SetM) Nogent l'Artaud (Aisne) au guichet de la gare de Chelles. Service assuré par un Transilien Paris est Château-Thierry
Obs 836				X	X							X		**M JEREMY de Paris :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Habitant du 13e arrondissement de Paris et intéressé par les problématiques et politiques de transports à l'échelle du Grand Paris et plus largement de la région Île de France, je souhaite contribuer au débat sur le Plan des mobilités en Île de France 2020 -2030, particulièrement sur l'Axe 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs ». Concernant l'horizon 2030 sur la thématique des transports collectifs, cet horizon parait particulièrement court, et la présentation faite du PDMIF concerne très majoritairement des projets qui s'ils ne sont pas déjà en travaux, sont actés et engagés, celui-ci étant soumis à enquête publique à la moitié de la période qu'il doit couvrir. Peu d'éléments prospectifs permettent de se projeter dans la phase « post mise en service » du Grand Paris express, et peu de choses permettent d'anticiper les nouvelles dynamiques de mobilités induites par ce changement de dimension du réseau. L'articulation avec le SDRIF-E adopté en 2024 est peu explicite sur ces aspects (en particulier avec le Chapitre 5 – Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité), et aurait gagné à plus de clarté. Plusieurs constats préliminaires viennent en préambule de cette contribution, dont certains ne sont pas abordés dans ce PDMIF : 1. Des déplacements de banlieue à banlieue qui se développent, une réponse forte mais encore partielle avec le Grand Paris Express. Une centralité de Paris qui reste marquée et qui ne doit pas être négligée. 2. Seules les lignes 7 (seulement la branche Villejuif au sud), 13 (sur les deux branches) et 14 vont diamétralement croiser la ligne 15 en plus des 5 lignes de RER. 3. Les lignes 1, 4, 5, 8, 9, 11 et 12 la croiseront seulement sur une extrémité. Des projets existent pour rendre les lignes 1 (à Val de Fontenay) et 12 (à Issy RER) diamétrales. 4. Des projets (sans horizon défini) pour connecter à la ligne 15 les lignes 2 à Suresnes, 3 à Bécon-les-Bruyères et 10 à Saint-Cloud et Les Ardoines. 5. Le Val d'Oise, particulièrement Argenteuil (110 000 habitants), est en attente d'un renforcement de sa desserte et d'une liaison rapide et fiable avec Paris ainsi qu'avec les autres centralités franciliennes. 6. Dans Paris, des phénomènes de saturation chroniques sont observés sur l'Axe Montparnasse – Saint-Lazare actuellement assuré par les lignes 12 et 13. 7. Le fonctionnement par branche des lignes 7 et 13 est régulièrement interrogé, il limite la fréquence et impacte la fiabilité d'exploitation de ces deux lignes majeures du réseau. Un sujet qui risque de se renforcer avec la mise en service

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de la ligne 15 qui devrait engendrer une croissance de leur fréquentation sur des branches déjà en situation de fragilité. Peu des 75 projets présentés au SDRIF-E (voir annexe) sont ainsi mentionnés dans ce PDMIF, ce qui aurait permis de tracer de grandes orientations pour l'avenir et de garantir l'articulation entre les deux exercices. Finalement, ni le SDRIF-E ni le PDMIF ne permettent d'avoir un état de l'avancement de réflexion engagée sur ces différents projets, ni un horizon, ni une priorisation, ni une méthode. Sur les projets mentionnés dans le SDRIF-E, plusieurs appellent des commentaires et gagneraient à être abordés dès le PDMIF 2030 : • M16 / M17 Ouest (?) Nanterre La Folie – Saint- Denis Pleyel via Colombes (projet n°44) Proposition de tracé : Saint-Denis Pleyel >Vieux Saint-Ouen – Village Olympique (correspondance ligne M4 – voir proposition infra) > Clichy (Carrefour Rue des 3 pavillons / Général Roguet / Claude Debussy) > Gabriel Péri > Colombes > Les Vallées > La Garenne Colombes > Nanterre La Folie • M10 – Prolongement Est jusqu'aux Ardoines Envisager une deuxième phase via Vitry RER et Mairie de Vitry plutôt que les Ardoines • M19 (?) Nanterre > Argenteuil > CDG S'assurer de la complémentarité avec T11 (déplacement du prolongement Ouest via un tunnel vers Nanterre la Folie / Nanterre Université ?) et section M16/M17 Ouest et étudier les alternatives (voir proposition infra). Partant des constats préliminaires, l'étude de plusieurs projets complémentaires ou alternatifs à ceux mentionnés au SDRIF-E et qui viendraient renforcer l'articulation au réseau existant avec le Grand Paris Express est proposée, ils sont présentés dans la pièce jointe à cette contribution : I. Nouvelle Liaison de Créteil Université à Val d'Argenteuil via Paris (M20 ? ou M19 alternative) voir présentation jointe : Cette nouvelle Ligne multi dimensions et hyperconnectés impliquerait plusieurs évolutions structurelles à l'échelle du réseau de métro : 1. Le débranchement de la lignes 7 – branche vers Mairie d'Ivry 2. Le débranchement de la ligne 13 – branche vers les Courtilles 3. Un prolongement Nord vers Argenteuil 4. Un prolongement Sud-Est vers Créteil Université 5. Un tronçon central qui permettrait de créer une liaison rapide entre Montparnasse et Saint-Lazare (2 stations intermédiaires contre 8 avec la ligne 12 et 6 avec la ligne 13) et des effets de désaturation sur les lignes 6, 12 et 13 notamment. 6. Suppression des stations Brochant, Porte d'Italie (et éventuellement Porte d'Ivry) L'hypothèse de tracé est la suivante : Val d'Argenteuil > Argenteuil Hôpital > Stade Yves du Manoir > Colombes > Les Courtilles (puis toute la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														branche hors Brochant > Rome > Saint-Lazare > Franklin D. Roosevelt > Invalides > Montparnasse > Denfert-Rochereau > Place Coluche > Place de Rungis > Maison Blanche > Porte de Choisy (puis toute la branche) > Fort d'Ivry > Vitry sur Seine RER > Le Vert de Maison > Créteil Université Cette ligne desservirait 10 communes et 4 départements (Val d'Oise, Hauts-de-Seine, Paris et Val de Marne), 24 à 27 stations dont 18 en correspondance avec 14 des 18 lignes de Métro 5 RER, 3 Transiliens et 5 Tramway. II. M4 – Prolongement Nord vers Les Grésillons Via Stade du Dr Bauer, Mairie de Saint Ouen, Vieux Saint-Ouen – Village Olympique III. M13 – Prolongement Nord à Stains – La Ceriseraie IV. T5 - Prolongement nord-est jusqu'à la Gare M17 de Gonesse en plus de la création d'une correspondance T5 / T11 à Suzanne Valadon afin de renforcer la desserte de Garges Sarcelles. V. T9 – Prolongement Nord à Place d'Italie Permettre la correspondance avec les lignes M14 à Maison Blanche (par la voie publique) et M5 / M6 / M7 à place d'Italie Etudier le report des terminus des bus de banlieue de Porte d'Italie à Place d'Italie (pour faciliter les correspondances). VI. T11 – Alternative Ouest (voir présentation jointe M19 + T11) Argenteuil > Pont de Bezons > Nanterre La Folie en remplacement du M19 proposé. En compensation, le renforcement de la desserte de Sartrouville peut s'imaginer par un prolongement Nord du T2. L'alternative ici proposée abandonne également par la desserte directe par le M19 de Ermont-Eaubonne (RER C et Transiliens J et H) et de Garges-Sarcelles (proposition compensatoire de prolongement du T5 vers M17 à Gonesse). Le lien direct entre la Défense et Aéroport CDG pourra être assuré par le prolongement Ouest de M17. La section Ouest de la ligne M17 (non confirmée à date) plus pertinente que la ligne 19 proposée, notamment au regard de la densité habitants / emplois des zones desservies (voir proposition de tracé supra). Argenteuil, en toutes hypothèses, serait ainsi relié à la Défense via T11 via tunnel, et à Paris via la ligne 20 proposée supra (dont une correspondance avec la ligne 15). VII. Tarification Concernant la Tarification, et s'agissant de l'évolution depuis le 1er janvier 2025 : La confusion entre le ticket à 2€50 et le ticket à 2€ interroge sur la pertinence de cette distinction. Un ticket à 2€50 pour tout le monde qui permet la correspondance tous modes serait plus pertinent, associé à un ticket « bus » uniquement à 1€50 par exemple (pour éviter la confusion entre lignes de tram concernées ou non par le ticket bus tram).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														De même, les titres permettant l'accès aux aéroports sans surcoût ne sont pas nécessairement clairement indiqués. La simplification de la gamme tarifaire est à louer mais certaines complexités peu compréhensibles subsistent. PIECE JOINTE DE 9 PAGES Analyse du projet pressenti de ligne 19 et alternative proposée  Annexes - Projets listés dans le SDRIF-E par typologie Projets de transports collectifs listés dans le SDRIF-E 2040 validé en 2024 **Parmi les projets du SDRIF-E sont mentionnés des infrastructures en construction ou en phase de projet avancée sur des infrastructures lourdes, que l'on retrouve au PFMIF (15 projets sur 75) :**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie (projet n°1) • CDG Express (projet n°2) • M1 : Prolongement à Val-de-Fontenay (projet n°6) • Grand Paris Express : M15, M16, M17, M18 (Projets n° 9, 11, 12, 14, 19 et 37) • T1 : Prolongement Est jusqu'à Val de Fontenay et Ouest jusqu'à Nanterre puis Rueil- Malmaison (projets n° 20 et 21) • T7 : Prolongement Sud à Juvisy-sur-Orge (projet n° 23) • T8 : Prolongement Sud à Rosa Parks (projet n°24) • T10 : Prolongement Nord à Fort d'Issy - Vanves - Clamart (projet n°16) • Câble C1 (projet n°34) En matière d'infrastructures lourdes, figurent **également 26 projets exploratoires non mentionnés au PDMIF,** et particulièrement : • M1 : Prolongement Ouest à Nanterre La Boule ou La Garenne-Colombes (projet n° 53) • M2 : Prolongement Ouest à Rueil-Suresne-Mont-Valérien (projet n° 59) • M3 : Prolongement Est à Montreuil et Ouest à Bécon-Les-Bruyères ou Les Vallées (La Garenne-Colombes) (projets n° 58 et 60) • M4 : Prolongement Sud à Châtenay-Malabry (projet n°56) • M5 : Prolongement Sud à Place de Rungis (projet n°8) • M7 : Prolongement Nord à Mairie de Drancy (projet n° 51) • M9 : Prolongement Est à Montreuil-Hôpital (projet n° 52) • M10 : Prolongement Ouest de Boulogne à Saint-Cloud et Est à Ivry puis Vitry les Ardoines (projets n° 7 et 48) • M11 : Prolongement Est à Noisy-Champs (projet n° 49) • M12 : Prolongement Sud jusqu'à Sèvres (projet N° 50) • M14 : Prolongement Sud à Morangis (projet n° 54)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• M18 **:** Prolongement Est Montgeron-Crosne-Boissy Saint Léger et Ouest à Nanterre la Folie (projets n° 46 et 57) • M19 (?) : Liaison Nanterre La Folie - Argenteuil - Triangle de Gonesse (projet n° 66) et liaison Cergy - Argenteuil (projet n° 65) • M16 / M17 Ouest (?) Nanterre La Folie - Saint-Denis Pleyel via Colombes (projet n°44) • T3b : Prolongement Ouest de Porte Dauphine à Pont du Garigliano (projet n° 17) • T4 : Bouclage dans le centre de Montfermeil (projet n° 72) • T9 : Prolongement Sud d'Orly Ville à l'Aéroport d'Orly (projet n° 18) • T11 : Prolongements Est (Noisy-le-Sec - le Bourget) et Ouest (Sartrouville - Epinay-sur- Seine) (projets n°4 et 5) • T13 : Prolongement de Saint-Germain-en-Laye à Achères ville puis de Achères ville à Cergy-le-Haut (projets n° 5 et 15) • Câble : Vélizy-Villacoublay - Pont de Sèvres (projet n°61) Sont également mentionnées 4 lignes de Navette Fluviales (projets n° 62, 63, 64 et 73), les aménagements pour les lignes de Cars express (projet n° 75), 19 projets de Bus ou d'infrastructure TCSP (projets n° 13, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 38, 39, 42, 46, 47, 55. Des projets d'amélioration du réseau ferroviaire (projets n°41 et 45), ou des dessertes (projet n° 40 RER E Est+) ainsi que 3 ajouts de gares (projets n° 67, 68 et 71 sont également prévus. Deux projets d'intérêt national sont enfin mentionnés (Gare TGV Aéroport d'Orly, projet n° 70, et ligne nouvelle Paris-Normandie (projet n° 74).
Obs 837		**X**							**X**			**X**		**Mme MERCIER de Saint Denis :** *Contribution du collectif bus de Saint-Denis* A Saint Denis, les bus ne desservent plus l'hyper centre-ville depuis juillet 2023. Les trajets des lignes de bus 153, 253, 239, ont été détournés de ce Centre-Ville au profit de la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														piétonnisation totale de celui-ci sur un large périmètre. Les conséquences sont lourdes pour les habitant.e.s de quasiment tous les quartiers populaires de St Denis (Saussaie, Floréal, Courtille, Mutualité, Franc-Moisin, La Plaine) qui ne peuvent plus fréquenter les nombreux équipements publics, privés, de santé, de culture ou commerciaux de leur ville qu'au prix de nombreuses ruptures de charge, correspondances, temps d'attente, achat de tickets supplémentaires. Pour beaucoup, en particulier les seniors, les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite, cela s'est traduit par des changements de médecin par exemple, le renoncement à des activités culturelles ou sociales, voire une assignation à résidence et la perte de liens sociaux. La vie quotidienne s'est tellement compliquée pour tous et toutes qu'il s'agit d'un sentiment de relégation. Cela a créé une grave inégalité, et même une discrimination entre les Dionysien.ne.s. Les nombreuses difficultés entrainées, le préjudice subi, forcent les habitant.e.s à se déplacer en voiture. Cette palliation est strictement contraire d'une part aux dispositions que les villes doivent prendre pour la préservation de l'environnement et l'adaptation au réchauffement climatique. Le PM IDFM doit affirmer clairement son rôle renforcé en matière d'organisateur des transports dont les bus sont de véritables lignes de vie du quotidien des Franciliens et des lignes de vie de la ville entre tous ses quartiers. Il doit veiller à ce que chaque projet de rénovation urbaine respecte la loi n°2005 102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite par ailleurs « loi handicap ». Par le Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014, imposer des critères de priorisation des arrêts qui doivent être situés dans un rayon de 200 m d'un pôle générateur de déplacement ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou âgées sachant que le périmètre de marchabilité retenu pour les personnes à mobilité réduite est de 200 m. Des indicateurs de qualité d'usage, d'accessibilité, de distance inter arrêt, de confort environnemental, visuel, auditif, etc., des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, mesurent le préjudice qui peut être subit en cas de modification des lignes de bus. Et amener Ile de France Mobilité à émettre un avis défavorable au projet.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 838												X		**M MIRAT de Taverny :** *Liaison A15 périphérique* Il y avait un projet de liaison entre l'A15 et le périphérique parisien fut un temps car le pont de Gennevilliers est tous les jours boucher et pas que aux heures de pointe, je sais que la voiture n'est plus la priorité aujourd'hui mais ça faciliterais énormément la vie de ceux qui vivent dans le 95 ou ceux qui passe par la A15 pour rejoindre Paris, et moins de bouchon = moins de pollution,
Obs 839									X					**M MIRAT de Taverny :** *Ligne Transilien H* utilisant la ligne H pour me rendre sur Paris, je trouve ça dommage que les derniers trains soit aux alentours de 22h30 la semaine, (je ne sais pas pour le week-end) car quand je sors le soir sur Paris le dernier train H est trop tôt pour moi je pense ne pas être le seul dans ce cas-là, ce qui fait je ne peux pas utiliser les transports en commun pour mon trajet je dois donc utiliser la voiture et c'est dommage
Obs 840		X							X					**Anonyme de Saint Denis :** *desserte par bus du centre-ville de Saint-Denis* les déviations des lignes 153 et 253 pour éviter le centre-ville ont fortement pénalisé les personnes handicapées dont je suis (et tout ça pour mettre en place des équipements hideux qui défigurent les abords de la basilique). Partout en France on favorise les transports publics dans les centres, sauf à Saint-Denis. Caprice du maire
Obs 841							X					X		**M ROSANÈS de Saint Denis :** *Jardinières installée pour réduire des possibilités de stationnement* Le président de Plaine commune parle beaucoup d'ouverture et d'inclusion mais agresse les habitants du quartier de la mutualité à Saint Denis de différentes façons. En interdisant les bus en centre-ville le Maire de Saint Denis empêche les habitants d'accéder aisément au marché ou à la mairie. En fermant la rue Robert Desnos, il les oblige à faire un long détour pour aller en centre-ville. Aujourd'hui il fait modifier les rues pour supprimer 80% des places de stationnement sous prétexte que les habitants n'auraient pas besoin de stationnement parce qu'ils auraient des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														garages. En réalité beaucoup d'habitants n'ont aucune solution de stationnement et les autres ont le droit d'accueillir des amis et de la famille. La politique de la municipalité est vécue comme une violence incompréhensible. À la fin ce sont les plus précaires, locataires d'une chambre ou d'un petit appartement qui seront punis. Dans un quartier pavillonnaire où il y a beaucoup de plantations entretenues par les habitants, les jardinières municipales deviendront rapidement des dépotoirs où les animaux viendront faire leurs besoins et certaines personnes jeter leurs déchets. Par ailleurs, le choix des emplacements est fait sans consultation des habitants et a pour résultat de priver de lumière les maisons et/ou les plantations d'habitants
Obs 842				X	X		X					X		**Anonyme :** *Fluidité et cohérence* Pas facile de trouver le lien pour déposer un avis à partir d'un téléphone. Sur le site du registre, pas de lien non plus pour l'adresse de messagerie ! Sur la région Ile-de-France, il est essentiel de travailler sur la fluidité des trafics, tous trafics confondus. Tramways, bus, pistes cyclables doivent être aussi plus cohérents. Évitons de dépenser des milliards pour le prestige de la capitale, grand Paris express, et pensons aux utilisateurs du quotidien. La densification des communes de la périphérie, plutôt mal desservies, augmente encore le flux de véhicules de tous genres. À Taverny par exemple, la ville est déjà saturée par la circulation, l'autoroute A115 pose problème sur deux sorties, le stationnement est problématique. Pourquoi vouloir encore augmenter la population Les pistes cyclables n'arrivent nul part, celles qui sont utiles sont vendues par la commune à des intérêts privés et sans enquête préalable.... Tout ce qu'il ne faut pas faire.
Obs 843												X		**M ROSANÈS de Saint Denis :** *Ligne de bus RATP 153* Le maire de Saint Denis a décidé que la ligne de bus 153 ne pourrait plus passer par le centre-ville de Saint Denis. Cette disposition prive de nombreux habitants de la ville d'un accès au marché, aux services municipaux, etc. Je ne sais pas s'il existe d'autres villes qui prennent ce genre de décision contre les transports publics.

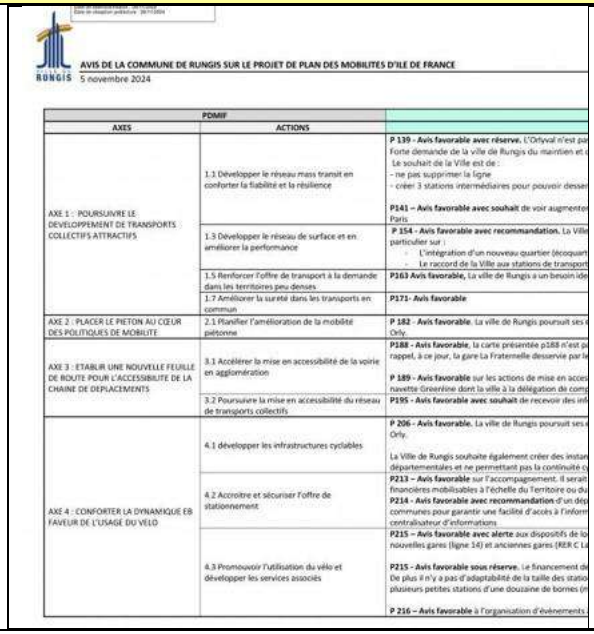
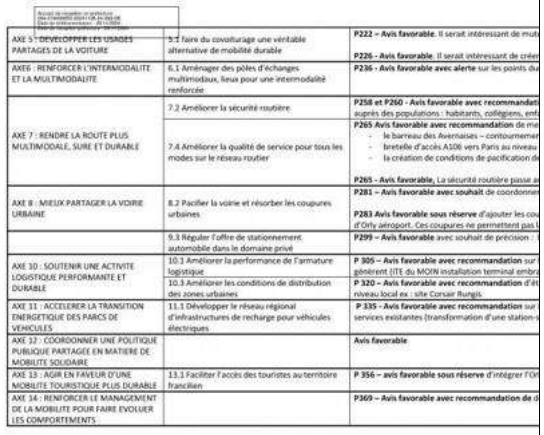
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 844		X	X		X									**Anonyme de Boulogne-Billancourt :** *Bus Versailles/Paris bus PC Express* contributions importantes Mes contributions portent sur le secteur sud-ouest des Hauts de Seine et Paris. La première étant de prolonger la ligne de bus 171 du Pont de Sèvres à la Porte d'Auteuil. Cela contribuerait à améliorer les déplacements entre Versailles et Boulogne et entre Versailles et Paris en alternative au RER C. J'ai choisi la porte d'Auteuil car il y a de fortes chances que les deux tramways 3 a et b soient prolongés dans le cadre du bouclage de cette ligne. La voirie pour rejoindre la porte de Saint Cloud est plus étroite pour le projet. A la porte d'Auteuil il y a la ligne 10 du métro pour aller rive gauche et les bus de la porte d'Auteuil PC et 32 Permettent rapidement d'aller dans le 16ème à la Porte Mailot voir à la Muette. C'est un énorme avantage pour les PMR. La deuxième contribution est la création d'un PC bus Express RATP qui desservirait les principales portes de Paris en empruntant le périphérique et la voie de covoiturage. Pour un budget faible par rapport au métro cela contribuerait à favoriser des déplacements rapides pour aller à l'autre bout de Paris entre la Porte d'Auteuil et la porte de Pantin philharmonie par exemple. Avec une fréquence élevée est circulant le soir et les week-ends ce bus permettrait des déplacements pour les loisirs et professionnels rapides surtout pour les PMR. Cela constituerait aussi une alternative au métro pour aller de la porte d'Auteuil à la Philharmonie de Paris par exemple les trajets en bus express éviteraient de prendre la ligne 10 du métro et de changer deux fois surtout à République!
Obs 845												X		**Anonyme de Boulogne-Billancourt :** *métro ligne 10 Ivry* Ma contribution parle du projet de prolongement de la ligne 10 du métro on parle surtout des tracés. Je propose un vrai débat sur le nom du terminus voir la couleur de la ligne qui a une couleur ocre jaune proche du jaune du RER C. Pour ma part cela porterait sur le nom du terminus à Ivry projeté dans un premier temps ou pas. C'est Ivry Gambetta qui est proposé partout. Je propose de donner un autre nom pour éviter le doublon avec Gambetta et ne pas faire comme pour Boulogne jean Jaurès

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														un doublon. Voici quelques idées de noms à mettre en avant: Ivry-Galilée, Ivry carrefour de Brandebourg, Ivry Confluences, Carrefour Brandebourg-Galilée La ligne pourrait avoir un tracé marron plus foncé comme sur le lien ci-dessous. Elle serait moins confondue au RER C. ttps://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/ivry-sur-seine-94200/l-association-pour-le-prolongement-du-metro-10-jusqu-a-ivry-nait-ce-jeudi-10-02-2016-5532657
Obs 846					X									**Anonyme de Châtenay-Mala*bry* :** Je suis favorable au prolongement de la ligne 4 du métro depuis la station Bagneux - Lucie Aubrac jusqu'au T10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy - Palaiseau RER B et C Gare TGV Toutes ces réalisations contribueront grandement à désenclaver notre ville qui n'était desservie avant l'arrivée du T10 que par quelques lignes de bus et le RER B à Antony et Sceaux pour accéder au réseau des transports d'Île de France. En désengorgeant le trafic sur la ligne B du RER les répercussions positives seront immédiates du sud des Hauts de Seine, à l'Essonne jusqu'aux Yvelines. Le bénéfice sur la santé physique et mentale des populations sera appréciable
Obs 847					X							X		**Anonyme d'Issy les Moulineaux :** *prolongement ligne 12 au sud (Mairie d'Issy à Meudon)* Je soutiens le prolongement de la ligne 12 du métro depuis Mairie d'Issy vers Issy RER, le carrefour de la Ferme, et idéalement Meudon-sur-Seine. Ce projet : Améliore la mobilité : trajets rapides entre Issy et Meudon, sans passer par Paris. Désengorge : allège les lignes 9, 13 et RER C, avec connexion à la ligne 15 à Issy RER (2026). Développe : soutient les quartiers Léon Blum et Meudon-sur-Seine (logements, bureaux). Écologique : favorise le métro et le T2 au détriment de la voiture. Recommandations : Prioriser avant 2030, après la ligne 15 sud. Financer via IDFM, Région, collectivités et privés (études 2019 : 1,25 M€). Étudier Meudon-sur-Seine pour le T2. Inscrit au SDRIF 2013, ce projet doit être une priorité pour une mobilité durable.
Obs 848		X			X									**Anonyme d' Issy les Moulineaux :** *modernisation station Meudon sur Seine(T2)* Modernisation Meudon-sur-Seine (T2) Suite à l'effondrement de 2023, je propose :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Stabilisation du sous-sol (carrières). Ascenseur et escalator quais/partie haute pour PMR.Les PMR, seniors, et familles accèdent enfin à la partie haute sans dépendre d'escaliers. Quais élargis, abris modernes. Prévoir un lien avec la potentielle extension de la ligne 12. Pour une station sûre, accessible et attractive.
Obs 849	X	X												**Une anonyme** Un plan des mobilités île de France est intéressant à concevoir mais il ne faut pas oublier la population des personnes âgées et les personnes handicapés qui ont des difficultés à se déplacer. Faire énormément de déplacements pour aller en centre ville ou devoir aller en centre-ville à pied ce n'est pas évident. Les bus sont importants. Aussi certaines villes ont des pistes cyclables mais elles ne sont que très peu utilisés ! Les conducteurs se voient contraint à des embouteillages monstres à cause de cela. Il faut réellement penser à l'utilité des pistes cyclables dans certaines villes. Enfin l'aménagement des routes en réduisant les files à une file ce n'est pas forcément fluide cela crée des embouteillages et amènent les voitures à émettre plus de gaz du au stationnement prolongé lors des embouteillages
Obs 850			X			X								**Un anonyme de CHATENAY MALABRY** Je suis favorable au prolongement de la ligne 4 du Métro jusqu'au T 10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau car après le ticket unique proposé par la région Ile de France, ce sera à nouveau un excellent accélérateur pour les Chatenaisiens d'utiliser uniquement les transports en commun, et ainsi participer à la lutte contre le réchauffement climatiques et réduire la circulation automobile en Ile de France. De plus, la ligne 4 est moderne est entièrement automatisée, elle est donc de nature moins assujettie aux pannes matérielles ou pénurie de conducteurs RATP que d'autres transports en commun actuels.
Obs 851				X		X								**Un anonyme de CHATENAY MALABRY** : Je suis favorable au prolongement de la ligne 4 du Métro jusqu'au T 10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à Massy-Palaiseau car après le ticket unique proposé par la région Ile de France, ce sera à nouveau un excellent accélérateur pour les Châtenaisiens (et les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														franciliens) d'utiliser uniquement les transports en commun, et ainsi participer à la lutte contre le réchauffement climatique et réduire la circulation automobile en Ile de France. De plus, la ligne 4 est moderne est entièrement automatisée, elle est donc de nature moins assujettie aux pannes matérielles ou pénurie de conducteurs RATP que d'autres transports en commun actuels.
Obs 852				X		X								IDEM 850 et 851. Semble copié collé ou erreur…
Obs 853				X										**Mme SANCHEZ de LARDY** - amélioration indispensable de la fiabilité des transports (je circule sur la ligne c entre paris et le sud Essonne) qui souvent en pâtit (les aléas climatiques étant souvent en cause) - nécessaire remise en place des trains en soirée. Ces trajet sont actuellement très compliqués et entravent grandement les activités en soirée. Il est dommageable pour la vie professionnelle, mais aussi intellectuelle, sociale et culturelle, de considérer qu'une liaison de qualité entre Paris et la banlieue n'est nécessaire qu'en journée. - Le mode dégradé de liaison par bus de remplacement mis en place depuis trop longtemps (et encore sans échéance semble-t-il) parait indiquer un mépris pour ces déplacements.
Obs 854				X										**Mme OSTER de VAIRES sur MARNE** : Les travaux de la ligne P sont trop impactant, avec une fin de service à 22h30 en semaine et 23h le week-end, sans compter des week-ends sans train. Quand on a un métier avec des horaires décalés ou que l'on souhaite tout simplement profiter de la vie culturelle parisienne, on se retrouve bloqués pour rentrer chez soi. Sans parler qu'il n'y a pas de visibilité sur les travaux : le calendrier est annoncé au dernier moment. En 2022, j'ai choisi de m'installer en banlieue proche, d'investir à cet endroit pour un meilleur cadre de vie et pour des raisons financières, et je me retrouve pénalisée au quotidien. La région doit entendre ses utilisateurs et mieux communiquer sur les travaux à venir, être transparents sur les horaires et s'adapter à la vie des utilisateurs. Tout le monde ne fait pas 8h-17h, certaines personnes travaillent en horaires décalés, les solutions de bus ne permettent pas de ramener toutes ces personnes chez elles. Il faut avancer!

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 855	X	X		X	X		X	X	X					**La mairie de RUNGIS** Contribution de la mairie. Délibération 24-089 du 26/11/2024 et pièce jointe en annexe. Elle reprend les actions et y apporte de commentaires. Avis favorable avec réserves : - Ne pas supprimer la ligne ORLYVAL - Créer des stations (Antony, Wissous, Rungis) - Augmenter la fréquence de la ligne C - Intégrer les nouveaux quartiers aux dessertes de bus - L'accessibilité PMR - Développer Veligo sur nouvelles gares - Désengorgement du carrefour de l'Europe Val de marne - Résoudre les discontinuités cyclables (avec 91 et 94) - Développer le fret ferroviaire - Etre vigilant sur les nuisances (bruit, ..cf site CORSAIR)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 AVIS DE LA COMMUNE DE RUNGIS SUR LE PROJET DE PLAN DES MOBILITES D'ILE DE FRANCE 5 novembre 2024 
Obs 856	X		X	X		X		X						**ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE DE FRANCE** Pièce jointe de 7 pages : Approuve les actions 1, 2, 3, 4, 6, 8, 12 et 13. Action 1.1 : Développement pôle VCB contestable Préserver la petite ceinture ferroviaire Développement mass trafic pas absolu, idem fret ferroviaire Action 1.3 Responsabilité gestionnaire voirie Préserver des espaces bus dans les nouveaux quartiers Développer des lignes bus transrégionales

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Action 1.8 Développer la monétique Tarification scolaires Elargir Liberté plus aux provinciaux Axe 2 : Favoriser la marche Axe 3 : Améliorer l'accessibilité ligne 6 Augmenter le nombre escalators ascenseurs Axe 4.1 : Attentif au partage vélo, bus Axe 8 : Etre attentif au partage piéton bus… ne pas trop favoriser le vélo Axe 8.1 Réflexion sur les conséquences de l'augmentation livraison à domicile Axe 12 : Uniformiser les aides accordées, intégrer les ademandeurs d'emploi et bénéficiaires de l'ARE Axe 13 : Améliorer les services vers le hors Paris, Parcs naturels et iles de loisirs B mise en œuvre du plan : Renforcer les moyens humains Produire un rapport qualité annuel
Obs 857	X				X									**M. ALLIOT de BOISSY SOUS ST YON** Habitant et travaillant dans une zone catégorisée "ceinture urbaine" selon l'INSEE, je me déplace régulièrement (plusieurs fois par semaine) à vélo pour me rendre sur mon lieu de travail mais aussi pour effectuer des courses ou me rendre à des rendez-vous. Le développement des déplacements à vélo sur ce territoire nécessiterait plus de liaisons sécurisées et séparées des autres voies de circulation entre les différentes communes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Certaines routes s'avèrent difficilement partageables avec les voitures et dangereuses pour les nouveaux moyens de déplacement personnels. Ces liaisons permettront également de relier plus facilement les gares RER sur ces communes pour encourager une multimodalité plus sobre. Ces itinéraires entre les différentes communes ne représentent bien souvent que des liaisons de 2 ou 3 km maximum pour relier 2 zones d'agglomération. Ces liaisons sont le plus souvent au milieu des champs et pourraient être assez facilement aménagées, parfois des voies communales pourraient également être aménagées et utilisées pour ces modes de déplacement. Cette démarche de développement doit impérativement être prise en compte par les communes et communautés de communes locales.
Obs 858						X	X			X	X	X		**LA FNTV Ile de France (asso professionnelle de transporteurs)** Contribution en p jointe de 6 pages Plaidoyer pour l'utilisation du bus et du car Inquiétude sur interdiction des vignettes CRIT'AIR 2 Développer l'offre alternative motorisation au diesel (électricité, gaz..) Autocar maillon stratégique pour une mobilité touristique durable et inclusive Autocar mode de transport économique et social Régulation circulation et stationnement des cars de tourisme privés : soutien de la démarche vers la création de zones de stationnement réservées. Se dit prête à collaborer avec la région pour la rédaction de charte allant dans ce sens.
Obs 859														Idem n° 858
Obs 860				X		X								**Mme BOUKAIS de VILLENOY** Nous souhaiterions tous un retour des trains le soir jusqu'à 1h du matin du lundi au dimanche sur la ligne P ! Les bus de substitutions ne peuvent pas transporter 200 personnes comme les trains et les conducteurs de bus sont complètement fous ! Ils traversent même les terres- pleins des ronds-points ! Aussi, il serait judicieux de mettre plus de trains entre Paris Est et Château Thierry aux heures de pointes, un tous les quarts d'heure au minimum ! Je me suis évanouie mardi dans le Paris Est Château Thierry de 17h49 car il y avait trop de monde et qu'il faisait trop chaud. Il ne faut pas s'étonner des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														malaises voyageurs qui peuvent causer des retards et interruptions de trafic dans ces cas là ! Aussi, vu les retards qu'il y a eu l'hiver dernier à cause de l'effondrement des talus, j'attends toujours la campagne de dédommagement Navigo !
Obs 861		X								X				**Mme BAUDOT de FERROLLES ATTILLY** Les objectifs de mobilités durables me paraissent ambitieux par rapport aux enjeux environnementaux notamment en termes de pollution de l'air et de consommation énergétique. Cependant, je n'ai pas trouvé de chapitre concernant les mobilités spécifiques pour les personnes en situation de handicap, quels sont les projets d'adaptation pour ces publics ? au niveau de l'accessibilité et mobilité ?
Obs 862	X			X		X	X	X				X		**ADOR 5ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DU POLE ORLY-RUNGIS** : Extrait de la contribution de l'ADOR: Engagés depuis 2005 dans des démarches de mobilité durable, notamment à travers la réalisation d'un plan de déplacement inter-entreprises, les membres de l'Association pour le Développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR) partagent les grands objectifs présentés par la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités dans le nouveau plan de mobilité. Toutefois, l'ADOR souligne l'importance cruciale d'un réseau routier performant pour le bon fonctionnement des activités économiques du territoire. Elle insiste sur la nécessité de prendre en compte et d'adapter les solutions aux spécificités locales afin de s'assurer que le nouveau plan de mobilité ne néglige pas les besoins des entreprises et des salariés. Pour atteindre ces objectifs, les grands opérateurs économiques réunis au sein de l'ADOR insistent sur la nécessité d'un renforcement massif des actions et des moyens. Ils demandent notamment : • La résorption des coupures urbaines, obstacle majeur à l'utilisation des modes actifs. • La désaturation routière engendrée par l'existence d'infrastructures incomplètes et sous-dimensionnées par rapport aux besoins économiques. Celle-ci est indispensable pour répondre aux besoins de l'activité logistique et industrielle du pôle, nonobstant des actions de décarbonation des activités engagées. • L'amélioration significative de l'offre de transport en commun de nuit, offrant des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														alternatives crédibles aux nombreux salariés travaillant en horaires atypiques. • Le renforcement et la création d'une offre de transport en commun de jour, reliant les nouveaux lieux de résidence des salariés aux pôles d'emploi. Ces actions sont indispensables pour répondre aux spécificités du territoire, à savoir, l'importance des salariés en horaires atypiques, la présence importante d'emplois non télétravaillables • L'importance des infrastructures routières et ferroviaires indispensables au bon fonctionnement des activités logistiques, commerciales et de production, infrastructures qui peuvent être utilisées par des véhicules décarbonés ; • Les coupures urbaines générées par les voies de communication et leurs incidences sur les modes actifs. Pièce jointe 8 pages Intégration d'ORLYVAL dans la tarification francilienne et création de gares Etude sur la prolongation rapide de la ligne 18 Développement de lignes de car express (la SEMMARIS gestionnaire du MIN) envisage la création d'une gare routière. Développement des infrastructures cyclables et des plans vélo prposant des itinéraires intégralement sécurisés et lisibles. Places de stationnement adaptée dans les PLU locaux Création de parkings relais (Thiais Orly) Extension des horaires de bus et transports collectifs
Obs 863										X				**M. BESNARD de DEUIL LA BARRE** Pas de gare en plein champs au triangle de Gonesse pour la ligne 17, préserver ces terres agricoles d'une exceptionnelle qualité est désormais incontournable
Obs 864	X			X			X							**Délibération de la commune de Combs-la-Ville** Avis favorable avec réserves : Demande la prolongation de la ligne TZEN 1 L'augmentation du nombre de places de stationnement notamment dans les logements neufs S'interroge sur la capacité à mettre en œuvre la politique de stationnement du vélo

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 865	X				X							X		**M. BESNARD de DEUIL LA BARRE** Il est désormais incontournable de favoriser les déplacements en vélo en développant les voies cyclables sécurisées, l'accès aux autres transports (gares SNCF, trams et RER), les lieux de stationnements sécurisés à proximité immédiate des points de rassemblements de cyclistes (transports collectifs, commerces, services publics, ...). Les primes à l'achat de vélos pourraient être étendues et plus conséquentes. Laisser plus de place dans les transports collectifs pour les vélos, est aussi primordial pour inciter à son usage et ne pas gêner les autres voyageurs. Poursuivre également le développement des signalétiques en indiquant sur les quais l'emplacement des montées des cycles lors de l'arrêt des rames de trains ... Faire aussi de la communication afin de faire connaître et respecter ces signalétiques aux autres usagers.
Obs 866	X											X		**Mme TOLNER de MENNECY** : Très favorable à l'orientation générale du plan. Particulièrement favorable au développement du réseau de pistes cyclables. Ne pas négliger les routes de campagne svp. Le traffic est certes moins dense qu'ailleurs mais les automobilistes roulent souvent de manière très, très dangereuse. Autres remarques à ce sujet: - mettre en place en système uniforme de signalisation (direction, piste ou chemin) - mettre en valeur et intégrer les chemins ruraux et routes secondaires dans les schémas de déplacements à vélo en rajoutant des panneaux. Actuellement, on peut se retrouver à la fin d'une piste, sans savoir par où continuer en sécurité. - garantir la traversée en tout sécurité des axes routiers. En banlieue et milieu rural, on peut avoir des chemins ruraux cyclables mais aucune traversée des routes très passantes n'est prévue. Il faudrait mettre en place des feux tricolores qui se déclencheraient sur demande - il faudra lutter contre les motocross sur les chemins ruraux mais aussi sur les pistes cyclables en grave Concernant l'intermodalité - les parkings à vélo en gare SNCF devraient aussi être accessibles sans abonnement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- les accès pour vélos (poussettes etc) aux quais semblent tomber souvent en panne, c'est très stressant ... Surtout favoriser de vraies pistes, le partage de la route est trop dangereuse pour les cyclistes.
Obs 867				X			X					X		**Mairie d'ANDILLY** Délibération du 11 décembre 2024/ AVIS DEFAVORABLE Déplore le caractère prescriptif du plan : Recours à la voiture nécessité dans le territoire En matière d'urbanisme et de police de la voirie En matière de financement
Obs 868				X										**Madame BOURNAZEL de CLAMART** : Je suis farouchement contre le prolongement du T10 jusqu'à la gare de Clamart : près de 1 Milliard de dépenses pour seulement 3,5 km et au minimum 8 à 10 ans de travaux pharaoniques endurés par la ville et ses habitants, sans parler des expropriations engendrées par ces travaux. Des citoyens se sont mobilisés pour assister aux ateliers et proposer des solutions alternatives, mais il semble que les acteurs du projet n'en tiennent aucunement compte. Alors que rien n'a été encore décidé, la Région communique en affirmant que le prolongement du T10 vers la gare de Clamart se fera, c'est incompréhensible. Je pense sincèrement que cette somme pourrait être orientée vers des chantiers de mobilités qui nécessitent une rénovation comme certaines lignes de RER dont chacun constate chaque jour des retards dûs à la vétusté des lignes
Obs 869	X			X	X		X			X	X			**Mme LINTANF d'ETAMPES** : Vélos : pistes cyclables quasi inexistantes et pas entretenues (branches, racines, trous, ...), ralentisseurs ou barrières rendant les passages des vélos difficiles notamment avec des sacoches ou vélos cargo, pas de parking à vélos sécurisé hormis aux gares, organisation de la circulation faite pour les voitures - Bus intramuros : bus trop grand par rapport à la taille des rues de la ville, bus non fiable par rapport aux horaires (si sont en avance n'attendent pas l'heure de départ), trajets empruntés, peu de passage et pas le soir (les activités de loisirs/sportives du soir doivent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														se faire en voiture), - train/RER : pas assez de direct direction Paris (1h minimum en RER, 30 minutes en TER), quand il y a des travaux Paris/Etampes en bus de substitution = 2h (pas de liaisons semi direct) Bus liaisons communes externes : pas de bus réguliers en dehors des cars scolaires pour circuler entre les communes environnantes (voitures indispensables notamment pour accompagner les jeunes aux activités ou chez des copains) Divers : l'hôpital général n'est pas raccordé par un trottoir (ni piste cyclable) du centre ville = obligé de marcher sur une route très passagère jour et nuit. Besoin de reverdir nos parkings pour limiter l'excès de chaleur et faciliter l'écoulement de la pluie. Pas d'accès simple pour aller étudier à Orsay ou à Evry. Beaucoup se retrouvent à prendre un logement ou utilisent la voiture et participent aux nombreux bouchons. PROPOSITIONS : - Vélos : créer des pistes cyclables favorisant l'utilisation du vélo pour faire ses déplacements en ville, aménager des espaces pour garer son vélo au niveau des lieux clés tels que zones de commerce, espaces sportifs, zones touristiques, supprimer les obstacles rendant compliquer le passage d'un vélo sur les itinéraires qui leur sont dédiés ou en zones partagées. Rendre certaines zones le cyclistes prioritaires à la place des voitures, créer des marquage aux sols rendant lisibles le fait qu'il peut y avoir des vélos. Développer les axes Etampes/Morigny, Etampes/Ormoy, Etampes/Etréchy, Etampes/Saclas (des communes à moins de 15km) - Bus intra muros : installer des panneaux indicateurs qui informent dans combien de temps arrivent les prochains bus, réorganiser les tournées pour rendre plus attractifs leurs utilisations, permettre de les utiliser le soir pour ne pas utiliser sa voiture pour aller aux sports. Réduire les parkings pour amener les habitants à utiliser les transports en commun ou le vélo. - Train/RER : permettre de pouvoir davantage avoir de TER pour aller dans les communes proches direction Orléans. Rajouter des directs Paris toute la journée pour encourager à ne pas prendre sa voiture notamment en dehors des horaires de travail, lors de travaux prévoir des bus semi direct Paris/Juvisy/Brétigny/Etampes pour raccourcir la durée du voyage

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Bus liaisons communes proches. Permettre d'aller à La Ferté Alais, Dourdan, Angerville, Méréville, Pithiviers en bus toute la journée sans faire la tournée de tous les petits villages qui rendent les trajets trop longs et donc encouragent l'utilisation de la voiture. - Divers : créer un accès à l'hôpital général de la rue Bonnevaux pour piétons et cyclistes trouver un mode de transport collectif pour permettre aux étudiants de se rendre dans la zone universitaire d'Orsay y compris Evry. Actuellement, les jeunes de la d'Etampes et sa région n'ont pas de trajets simple et rapide pour aller étudier. Merci de ne pas oublier les communes éloignées de paris limitrophes des régions, nous sommes aussi des franciliens.
Obs 870				X										**Mme POLINE de SAINT GERMAIN EN LAYE** Sur st germain en laye (78100), les bus devraient être améliorés: -il n'y a pas de bus scolaire, du coup le matin les bus sont bondés -il n'y a pas de bus le soir en semaine après 22h à part une "navette toute les heures" -le dimanche il y a un bus toutes les heures sans compter le manque de chauffeur qui rend les horaires aléatoires
Obs 871	X		X	X	X		X			X				**Mme NAGEL et des habitants de la commune de BONDOUFLE :** Dans le prolongement de notre visite à la permanence tenue ce jour 27 mars 2025 en mairie d'Évry-Courcouronnes, nous vous prions de trouver ci-joint notre contribution à l'enquête publique, en tant que représentants des habitants de Bondoufle (91), à partir de l'expérience souvent difficile des usagers des transports. Pèce jointe 6 pages Pas envisageable de pouvoir se passer de voiture à court terme : Ex pas d'aménagement dans le nouveau quartier HQE ; Nombre insuffisant de laces de stationnement Atteinte objectifs environnementaux et diversification des usages par une offre diversifiée, adaptée et efficace (bus, RER, vélo…). Sur les transports en commun : - Offre limitée, instable peu fiable, adaptée aux scolaires et aux zones d'activités - Aucun bus direct Bondoufle gare RER

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- 1,5 heure pour un lycéen se rendre à Corbeil, pas de transport pour Orsay pour les étudiants, - Nécessité de déployer un réseau de cars express - Renforcer le TAD Jointe une pétition sur les nouveaux itinéraires et horaires depuis le 01/01/2024 Sur la pratique du vélo : - Créer et sécuriser des pistes cyclables - Etablir une signalisation claire - Installer de vrais parkings à vélo sécurisés - Mieux partager l'espace public - Soutenir les associations qui réparent les vélos. Pièce jointe de six pages
Obs 872				X										**UNE ANONYME DE LIVRY sur SEINE** Nous habitons Livry-sur-Seine (77), les horaires des bus ne sont pas adaptés aux horaires des collégiens et lycéens de la ville de Vaux le Penil qui sont les établissements de secteur. Les élèves doivent soient rentrer à pieds ou doivent attendre pratiquement 30 minutes (pour le lycée) pour avoir un bus.
Obs 873												X		**Association de la Défense des Usagers de la Ligne P (ADULP)** Après consultation des documents disponibles en ligne et lors de permanences, il apparait un hiatus clair entre les orientations proposées et la réalité que l'ADULP rencontre sur le terrain : Les transports transitions, sur le papier, permettent déjà aux usagers des solutions en partie décarbonates…mais ceux-ci sont entravés, en réalité, par les suppressions, ralentissements, absence de personnels etc. Ce n'est donc pas les orientations d'IDFM qui sont en cause, mais bien le différentiel entre les cadrages théoriques, (ce qu'ils encourent au plan de leur réalisation), et surtout leur réalisation. En effet, si les modifications proposées dans le cadre de cette enquête sont mises en œuvre de la même façon que les modifications actuelles, (absence de cadrage concret par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														IDFM vis-à-vis deSCNF Réseau notamment), qu'attendre de ce plan de réalisation-ci ? En conséquence, l'ADULP émet un avis défavorable dans l'optique de faire comprendre à IDFM que ces plans à 5-15 ans doivent être suivis d'une réflexion plus globale sur ses modalités de réalisation, ce qu'ils impliquent à terme en terme de synchronisation pour les écomobilités (parkings gratuits pour les usagers à la sortie des gares, parkings spécifiques pour le co-voiturage et mise en place de navettes de type « dolmus », développement pro-actif des TaD, retour méthodologie revue entièrement par IDFM concernant les trains en soirée et des substitutions viables, meilleure synchronisation avec les offres de bus, plus de bus, rames entièrement dévolues au voyages avec vélos…) Bref, ce n'est pas sur le fond que nous émettons cet avis, mais bien pour remettre en cause la forme et la méthodologie d'IDFM quant au suivi et à la réalisation des projets de ce type.
Obs 874														**Mairie de BONDY** : Par délibération du 14 décembre 2024, le Conseil municipal de la Commune de Bondy a émis un avis favorable Cf délibération en PJ aucun commentaire
Obs 875	X			X		X			X	X				**M. BATY de TREMBLAY EN FRANCE** Ma ville est très mal desservie par le RER B, vétuste, inconfortable, sans régularités, avec une gare très déshumanisée. Il n'y a peu de personnels, plus de guichets grande lignes depuis plusieurs années, il faut aller à Paris ou chercher sur le numérique, pas facile pour les personnes âgées. Depuis plus de trois ans nous subissons le soir et sur de nombreux week-ends l'absence totale de circulation des trains pour raison de travaux et de construction des voies du CDG Express. De ce fait, beaucoup d'entre nous ne peuvent plus aller à des réunions d'associations ou un spectacle le soir ou le week-end à Paris. Les vies citoyennes et individuelles sont bouleversées, amputées. De plus, la plupart de nos voitures sont sous le coup de la ZEF a l'intérieur de la A86. Ainsi après 50 ans de service à la population de la capitale l'accès nous y est interdit. C'est une discrimination insupportable ! Le CDG Express, train direct Gare de l'est Paris Gare de l'Est à Roissy CDG (25 euros le trajet) fera le parcours toutes les 7 minutes. Réalisé avec plus de deux milliards de fonds

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														publics, il empruntera en partie les voies du RER B et serait prioritaire d'où son appellation de « Train des riches ». Comment accepter cette injustice d'être entassé dans un RER bondé, sans confort, pendant que sur le même parcours, quelques touristes et leurs bagages passe à toute vitesse dans un train vide. Même les salariés de la plateforme aéroportuaire ne pourraient pas l'utiliser avec leur Pass Navigo. C'est une forme d'apartheid mise en place par les gouvernements successifs, les aménageurs de la Métropole du Grand Paris, ADP et la SNCF ; Se déplacer autour de nos villes à proximité des autoroutes A1, A3, A104 devient aussi de plus en plus compliqué. L'absence de ferroutage, de mise du fret sur des trains, de création de plateforme multimodales à Roissy, Garonor et Drancy, etc.., pour des livraisons du dernier kilomètre en véhicules propres, conduit à une saturation quotidienne et permanente des voies de circulations par des milliers de camions qui font le contournement de la capitale. Les voies de circulation des villes riveraines sont quotidiennement asphyxiées. La qualité de vie est profondément dégradée, les Gaz à Effet de Serres et des Nox dans l'air s'amplifient. Il est aussi indispensable de stopper la mise en concurrence et la privatisation des lignes de bus et du rail qui détruisent un Maillage, une qualité et une régularité des transports en commun public de proximité déjà trop faible. Cette politique de Mme Pécresse se traduit de la vente à la découpe, des démissions de salariés et des suppressions d'emplois, une multiplication des opérateurs qui se disent incapables, incompétents pour faire face a la demande des usagers. Sans des transports en commun publics de très grande qualité, ponctuels, confortables il est très difficile de prétendre concurrencer le service de déplacement porte-à-porte que procure l'automobile. Ce n'est pas mieux pour les pistes cyclables, la discontinuité entre les villes sont insuffisamment traitées, c'est un frein majeur au développement de la pratique du vélo. Le réseau cyclable n'est efficace que s'il est de qualité, continu, lisible, équipé, protégé et sécurisé. Pour faire acquérir une culture du déplacement en circulation douce des pistes cyclables bien aménagées doivent desservir les collèges, les lycées et les universités, avec des parkings sécurisés, des voies permettant le passage facile d'un bassin de vie ou d'emplois à l'autre.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 876				X	X									**Un anonyme** : Je suis favorable au prolongement de la ligne 196 de Massy-Palaiseau vers Villebon. Cette idée apparaît dans le schéma de transports de la communauté d'agglo Paris-Saclay. Cela permet d'avoir une ligne de bus côté RER C de Massy vers Palaiseau (en passant par le boulevard de la grande ceinture) puis Villebon-Village. Actuellement, aucun bus de ville ne permet de relier Massy côté RER C à Palaiseau Carte en PJ 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 877	X			X		X					X			**M. LECONTE de PARIS** Décarboné, vraiment ? On peine à recycler les piles LR03 depuis des années et désormais on prône les vélos avec des batteries 100 fois plus grosses. Je ne parle pas de celles des voitures, des bus et des poids-lourds. Made In China. Donc acheminées par bateau, beaucoup plus polluant ! 2 - Il faut prendre les transports, soit, mais c'est hors de prix! En 2025,1 ticket de métro n'est pas compatible Paris, intra-muros avec un bus et un tramway ! Suivant le travail et les horaires, la fiabilité des transports n'est pas sérieuse. Il faut laisser sa voiture ou sa moto au vestiaire, mais il faut payer une carte de résident ! Les horodateurs avec l'immatriculation du véhicule, reconnaissent pour les amendes la catégorie du véhicule, sûrement grâce à la carte grise, mais ne reconnaît pas la voiture en tant que résident avec cette même immatriculation ! C'est beaucoup plus cher si l'on ne l'est pas, et se garer 1 h en bas de chez soi pour charger sa voiture coûte une fortune. Je pense que l'on se moque un peu du monde. On peut regarder aussi du côté du tarif de la SNCF et des trains pour pallier la pollution ! Honnêtement, qui peut se payer les tarifs pratiqués ? Enfin, il y a aussi une rentabilité dans les services des villes, je ne vois pas la conduite de beaucoup de chauffeurs s'améliorer, outre le fait qu'ils conduisent trop vite donc polluent plus, ils font prendre aux autres usagers comme les cyclistes, beaucoup de risque.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 878				X	X									**M. DE ROCHEBOUET de BOULOGNE-BILLANCOURT** Proposition concernant l'axe Boulogne Plaisir. Il existe bien une ligne mais qui circule très peu pourtant il pourrait y a voir plus de bus dessus. Je propose que le 5117 circule plus souvent voire en créant une nouvelle ligne de bus RATP en reprenant son itinéraire avec comme modèle le 291 par autoroute et couloirs de bus. Beaucoup de voitures circulent encore, surtout sur cet axe. Une vraie ligne serait bénéfique pour les déplacements loisirs et professionnels. L'accès à la ligne N du transilien serait plus facile à la gare de Plaisir Grignan pour aller vers Dreux ou Mantes la Jolie. De plus elle serait en correspondance avec d'autres bus qu'elle croise qui desservent d'autres axes le T2 la ligne 9 et 10 du métro et la ligne 15 du GPE. merci beaucoup Pj carte  Cette ligne qui emprunte en partie l'autoroute est actuellement trop peu fréquente. Ma proposition est de créer à partir de cette ligne une ligne beaucoup plus fréquente la semaine et le week-end comme il existe entre Boulogne et Vélizy avec le 291. Cela contribuerait à la diminution de l'utilisation de de la voiture et du taxi entre ces deux points et dans la zone traversée. De plus en train depuis Boulogne le trajet est très compliqué cette ligne serait donc plus que jamais complémentaire. Elle rejoint la ligne N à Plaisir Grignon pour la prendre vers Mantes La Jolie ou Dreux. Au pont de Sèvres il y aura la ligne 15 du métro GPE en 2026 ce qui est un atout important.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 879				X										**Mme FRIQUE d'ACHERES** Prolongement du 13 jusqu'à ACHÈRES Terminus à Achères mais aucun arrêt n'est prévu sur le territoire de la ville d'Acheres... Aucun intérêt pour la ville ses habitants et les commerces. Tout au profit de st Germain et poissy...encore et toujours. Le service de bus est à revoir... totalement, d'autant plus que le T13 ne sera d'aucune utilité
Obs 880								X		X				**Association La VOIX du VILLAGE d'EVRY-COURCOURONNES** : Pour la préservation des espaces et paysages naturels, des continuités écologiques, de la biodiversité et de la qualité de vie des habitants de la vallée de la Seine" Document en PJ Sur l'axe 10 du plan : opposition pour des motifs environnementaux entre autres au doublement par Haropa-port de la surface du port d'Evry. Demande la préservation des atouts patrimoniaux de ce tronçon de la seine (berges, parcs, châteaux, site d'Etiolles, ENS….)
Obs 881	X		X									X		**Mme BOUSSAC (CLAP VELO) de PARIS** En tant que consultante spécialisée dans l'aménagement de parkings vélos en Île-de-France, j'accompagne quotidiennement des copropriétaires confrontés à la problématique croissante du stationnement vélo dans les parties communes de leurs immeubles. Le programme AlvéolePlus, qui facilite et finance la création de stationnements vélos sécurisés est menacé d'extinction fin 2025. Une aide régionale sur le même modèle qu'AlvéolePlus pour le stationnement vélo en copropriété serait un levier clé pour atteindre les objectifs de report modal de la région. Les collectivités devraient arrêter de cofinancer des vélos (et investir plutôt cet argent dans des parkings vélos et des pistes
Obs 882				X								X		**Mme MICHALON d'Issy les Moulineaux** Prolongement de la ligne 12 jusqu'à Meudon Étant native d'Issy les Moulineaux depuis 67 ans j'aurais aimé voir le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Meudon car j'habite rue Marcel Miquel à la limite de la ville de Meudon et il me faut mettre 30mn à pied quand je ne trouve pas de bus pour rejoindre la station de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														métro de Mairie d'Issy ! Et j'ai une autre proposition à faire, ce serait d'équiper chaque station de métro soit d'un Escalator ou bien d'un ascenseur, car toutes ces marches c est vraiment insupportable pour une personne ayant des difficultés à marcher et impossible pour une personne handicapée. Dans d autres pays chaque station possède soit un ascenseur ou un Escalator. A Paris cela me paraît invraisemblable !
Obs 883	X		X			X					X	X		**CCI Paris IDF** la Chambre souhaite mettre l'accent sur les enjeux du monde économique en matière de mobilité. A ce titre, elle insiste notamment sur la nécessité de : - favoriser l'accès aux zones d'emplois excentrées et aux tiers lieux, -mieux prendre compte les fonctions économiques dans le partage de la voirie, -privilégier l'expérimentation avant d'imposer des restrictions et systématiquement associer les professionnels en amont des projets mais aussi lors du suivi et de l'évaluation des impacts -renforcer les politiques incitatives visant à accompagner les acteurs locaux à l'intégration des enjeux logistiques-accompagner le déploiement des PDM inter-employeurs de soutiens financiers pérennes et stables Une pièce jointe explicite cette observation également déposée sur le registre de la commune de (CF Obs du registre de Paris 15)
Obs 884				X										**Une anonyme de Bagnolet** *Prolongement ligne 3 - Bagnolet La Noue* Dans une logique de développement équilibré de la région et d'amélioration des mobilités, je souhaite que la prolongation de la ligne 3 soit étudiée jusqu'au quartier de La Noue à Bagnolet. Cette extension permettrait de mieux desservir ce secteur, de désenclaver le quartier et d'offrir aux habitants une alternative de transport plus efficace et durable.
Obs 885	X													**Mme HOUZIAUX d Saint Maur des Fossés** *Pistes cyclables/ accessibilité handicap* Un problème de continuité urbaine, d'espace sécurisé dédié et de lisibilité : Continuité : lorsqu'on se trouve sur une piste cyclable il n'est pas rare que l'on ai, au cours du parcours, besoin de traverser pour poursuivre de l'autre côté de la route puis retraverser à nouveau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														De méme certaines pistes cyclables s'arrêtent abruptement. Espace sécurisé dédié : les pistes ne sont pas toujours assez large pour permettre un dépassement. Hors il y a une grande disparité de vitesse des bicyclettes. Cette difficulté risque de décourager les nouveaux cyclistes, qui se sentent pressés par les habitués. Les voies en sens contraire sont peu repérées par les automobilistes qui ne laissent que rarement spontanément l'espace prévu aux bicyclettes (parce que ce sens contraire n'est pas assez visible). Des panneaux plus fréquents et un marquage au sol coloré pourraient faciliter l'identification. Lisibilité : il n'est pas rare que l'on soit sur une piste cyclable, arrivé à un carrefour et se trouve à chercher et trouver très difficilement la site de celle-ci (qui existe pourtant). Là aussi un marquage coloré et un revêtement continu permettrait de suivre simplement. La ville d'Évreux pourrait servir d'exemple sur ce sujet. Commencer par une accessibilité réelle aux fauteuils, et poussettes. (Pas de lampadaire au milieu du trottoir, passage effectivement abaissés pour traverser).
Obs 886	X			X		X								**M.LESEMBRE de Méry/Oise** *Egalité d'accès* Le Val d'Oise, bien que très peuplé et très jeune est le département systématiquement oublié dans l'aménagement des transports. D'ailleurs il vient d'essuyer une grève très longue du peu de bus qui y circule. Combien d'années où de schémas faudra-t'il avant que cela ne change ? Dans les propositions faites, rien ne concerne le 95. Sauf si il s'agit de Roissy qui est déjà bien desservit. En longitudinal, même des communes de plus de 10 000 hab n'ont aucun bus le weekend end, et depuis 10 ans une restriction de circulation dès 22h30 en permanence. Systématiquement, les départs en vacances sont empêchés et les retours aussi, les journées du patrimoine nous sont interdites depuis 8 ans alors que nous sommes à 20 km de paris. Curieusement, les jeux olympiques ont démontré que tout pouvait fonctionner sans anicroches. Nous sommes donc en droit d'attendre le même service pour ceux dont le forfait transport ne cesse d'augmenter. Serait-ce pour payer la revue de la présidente de région qui nous l'a envoyé en multi exemplaires par foyer ? Il est temps d'étudier une liaison Cergy Roissy ferroviaire à tarification normale. Arrêter de se gargariser de pistes cyclables se limitant à de la peinture au sol, à entretenir le réseau déjà

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														existant et créer de vraies voies en site propre Entretenir le réseau routier car un pneu de vélo ne peut rivaliser avec celui d'un SUV pour subir l'état des routes actuel. Demander à des cyclistes de participer à l'élaboration de ces voies cyclables. Un changement de trottoir tous les 30 mètres n'est pas gage d'utilisation aisée si on veut favoriser le velotaf Légiférer sur les patinettes électriques (casque assurance vitesse) Etablir un règlement clair et simple de l'utilisation de transports en communs par d'autres véhicules (patinettes et vélo en heure de pointe sont un calvaire pour les autres usagers tout comme le téléphone. Apres tout, si j'ai un moyen de me déplacer pourquoi je ne l'utilise pas ?)
Obs 887				X								X		**M. DELEPLACE de Bagnolet** *Prolongement à l'Est du Metro 3 au Plateau de La Noue (Bagnolet/Montreuil)* Un plateau isolé par son dénivelé et par l'échangeur Périph'/A3 mais si proche de Paris. 10 000+ habitants qui n'ont que des bus actuellement. Le Tribunal administratif en cours de construction. La Cour Nationale du Droit d'Asile en cours de construction. Le prolongement à l'Est de la ligne 3 avec un arrêt sur le Plateau de La Noue, le haut du Parc Départemental des Guilands, les tribunaux.. avec une connexion sur la ligne 9 "Mairie de Montreuil" serait TRÈS utile
Obs 888				X								X		**Mme LAFON de Bagnolet** *Consultation La Noue* Il faut que la ligne 3 se prolonge jusqu'à La Noue pour désenclaver ce quartier si vivant et habité
Obs 889	X													**M. CLEVY de Saint Cloud** En tant que résident Garchois à la limite de Saint-Cloud et me rendant quotidiennement à Saint-Cloud et cycliste quotidien, je souhaite attirer l'attention du commissaire enquêteur sur la contradiction entre la position de la municipalité de Saint-Cloud et les obligations légales issues de la LOM. La ville demande la suppression des prescriptions relatives au stationnement vélo sur voirie et dans les constructions neuves, alors que ces mesures sont non seulement conformes à la loi mais essentielles pour encourager la mobilité durable. L'article L. 1214-2 du Code des transports stipule clairement que les plans de mobilité doivent viser "l'amélioration des mobilités quotidiennes" et "la diminution du trafic

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														automobile». L'adaptation demandée du réseau cyclable au "contexte" de Saint Cloud apparaît comme une tentative d'éviter l'application des mesures favorisant les mobilités douces, alors même que la commune voisine de Garches a démontré la faisabilité technique de tels aménagements dans un contexte topographique similaire.Je demande donc que le Plan de mobilité soit appliqué sans atténuation à Saint-Cloud, avec des objectifs chiffrés et un calendrier précis de mise en œuvre.
Obs 890				X								X		**Une Anonyme de Montreuil** *Prolongement de la ligne 3 à "La noue"* Je suis pour un prolongement de la ligne 3 à la noue (93100 Montreuil) d'ici 2030
Obs 891				X										**M. NICOLAS de Jouy/Morin** je fais suite à votre enquête publique pour vous suggérer de remettre la ligne de train en fonction situé entre coulommiers et la ferter gaucher car le traffic automobile s'intensifie énormément en déplaçant la population sur le secteur du grand Paris limite ile de france les bus n'étant déjà pas suffisant au quotidien et peine donc énormément à contribuer au bon développement économique de cette bout de périphérie de l'île de France il serait aussi judicieux de compléter une offre de bus pour les hameaux enclaver comme le notre à savoir pouligny ou aucun arrêt de bus n'a jamais été installer alors que des enfants vont à l'école et sont obliger d'empreinter une route relativement dangereuse ainsi que des personnes âgées qui ne sont plus en mesure de conduire leur véhicule afin de pouvoir effectuer leurs courses ou bien se rendre a leur rendez-vous médicaux alors que d'autres hameaux dispose de se service publique pourquoi autant de différences entre certains hameaux?? enfin pourquoi ne pas créer un tram entre provins la Ferté Gaucher Coulommiers voir même Montmirail pour désenclaver tous ces petits hameaux laisser à l'abandon depuis toujours par l'île de France aussi bien au niveaux transport que au niveaux emploi aucune vrai intention de la part de l'île de France à vouloir valoriser l'implantation de société à fort niveau de revenus ou même à moyen revenu car ce triangle de société coulommiers la ferte gaucher provins paie des salaire toujours plus bas (smic)et aucune volonté n'est réellement imposer à faire venir de gros groupe à forte valeur ajoutée.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 892				X					X		X			**Mme VIARD de Puteaux** *Transition énergétique ?* Je suis atterrée par les objectifs affichés. D'ici 2030 environ 25 milliards d'euros auront été investis dans le Grand Paris Express afin de réaliser une lourde infrastructure de transports collectifs. Les travaux auront bouleversé des quartiers, généré des nuisances gigantesques afin d'enterrer les nouvelles lignes. En dépit de cet investissement, la Région fixe un objectif somme toute assez faible d'augmentation de la proportion de déplacements en transports collectifs pour 2030 par rapport à 2019. Comment est-ce possible? (Cf avis de la MRAe, p2.) Je note que la marche reste quasiment inchangée dans cette planification (nombre de déplacements identiques par rapport à 2019 dans un contexte de légère baisse des déplacements.) J"attends de la Région qu'elle aide les intercommunalités dans la sécurisation de parcours piétonniers afin de développer ce mode de déplacement au lieu de prévoir son quasi maintien au niveau constaté en 2019). L'augmentation apparemment substantielle de la part du vélo dans ces déplacements aboutira à un résultat global dérisoire du fait de son niveau actuel en dehors du territoire de la ville de Paris. Cette part restera faible parce que la sécurisation d'axes structurants restera encore exceptionnelle. Un tel manque d'ambition dans la transition énergétique laisse à penser que la majorité à l'Assemblée régionale vit dans un monde alternatif dans lequel on peine à tirer les conclusions du Changement climatique. J'attends des élus qu'ils anticipent la situation future défavorable que nous devrons affronter et non qu'ils laissent les choses quasiment inchangées. J'attends de l'ambition, de l'audace que je ne vois pas ici. La part des modes individuels motorisés doit baisser. C'est le rôle de la planification d'organiser cette baisse. Elle serait bénéfique à tous. Aujourd'hui la pollution de l'air et l'insécurité routière sont un tribut trop lourd consenti au bénéfice des transports individuels motorisés. Je pense que ce plan devrait être retravaillé en ce sens. Merci à tous ceux qui ont contribué à la préparation d'un quasi non plan. Un grand merci aux auteurs du document de la MRAe qui éclaire ceux fournis par la Région et permet d'en avoir une vision globale et non parcellaire et de bien identifier les enjeux et de souligner la faible évolution par rapport à 2019.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 893				X										**M. HILAIRE de Longjumeau** *Augmentation du nombre de bus pour PARIS* j'ai constaté une insuffisance du nombre de bus en direction de PARIS le samedi (pour la porte d'Orléans) je souhaiterai donc une augmentation du nombre de navette du bus 9115 (ex DM151). transitant par LONGJUMEAU
Obs 894				X	X	X								**Un Anonyme d'Evry Courcouronnes** *Pour un RER D direct EVRY PARIS en moins de 30 minutes, revoir le T12*. Je félicite les rédacteurs de ce document très complet de plan de mobilité 2030. Ayant habité en petite couronne et maintenant en grande couronne avec un emploi à Paris, je me permets de faire des observations à mon échelle personnelle. Pour ce qui est d'Evry-Courcouronnes en termes de mobilité. La ville possède des chemins piétons et des passerelles permettant de passer au-dessus des voies de circulations automobiles. Cependant, ces modes de circulations sont mal référencés sur les applications type Google Maps qui ont tendance à faire passer les vélos sur les routes avec voitures. Avant de recréer de nouvelles pistes cyclables, je pense il faudrait faire en sorte de mieux signaler celles existantes. De plus je trouve génial le fait d'avoir un opérateur de vélos/trottinettes en libre-service qui est Pony. Il mériterait d'être étendu aux communes environnantes Ris, Corbeil, Soisy... afin d'inciter à davantage de mobilité cyclable. En effet, cette solution permet à chacun de ne pas devoir être propriétaire de son équipement et évite les soucis de stockage en immeuble qui ne disposent pas de locaux vélos. Il faudrait penser à un système d'abonnements mutualisés avec le pass Navigo comme c'est le cas du Velib. Pour l'instant le frein pour ma part est le cout du déplacement de 23centimes la minute et 1euro de frais de déblocage. L'abonnement n'est proposé qu'aux étudiants. Le tramway T12 est un projet de mobilité inter départemental qui permet de relier Evry à Massy ; ville en plein boom avec l'arrivée du métro, du musée Pompidou et peut-être du futur stade PSG, elle aura la chance d'être reliée à Orly en moins de 10 minutes avec le métro 18. Je ne l'ai jamais utilisé. Il faut 40 minutes en tram T12 pour Evry Massy contre 20 minutes en voiture. Evry est d'ailleurs à moins de 15kilometres d'Orly mais ne dispose pas de vrai moyen de transports adaptées à la ville préfecture qu'elle est. Il faut 45 minutes de RER D pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														rejoindre Evry à Paris. Je souhaite que de ce plan de mobilité 2030, soit corrigé la mauvaise déserte d'Evry qui n'a pas bénéficié du métro du Grand Paris, en faisant du RER D actuel la possibilité de créer une liaison directe à Paris en moins de 30 minutes. De même pour la gare de Grand Bourg. Etudier un prolongement du métro 14, 18 à Evry ? Etudier un prolongement du T12 pour mieux desservir Evry, et faire en sorte que les habitants utilisent ce tram, faire des parkings relais de la RN7 afin d'encourager à laisser sa voiture dès la grande couronne. Voir pour faire en sorte que les ZAC de Villabé Ikea Evry soient mieux reliées avec le tram ou métro, tout comme Carré Senart où de bouchons monstres se forment. Pour moi la priorité absolue c'est faire en sorte que le RER D devienne en termes de service/fréquence un métro. Qu'il circule de manière fiable, arrêter toutes ces correspondances à Juvisy, le faire fonctionner en soirée. Et réduire les arrêts pour un trajet plus rapide. ET prolonger le T7 de Juvisy à Evry
Obs 895				X										**Mme DAVID de Bagneux** *prolongement de la ligne 4* Par ma contribution à l'enquête publique, je souhaite attirer votre attention sur le prolongement de la ligne 4 du métro. Le prolongement de la ligne jusqu'à Bagneux Lucie Aubrac est un vrai plus pour les habitants de Bagneux mais ne dessert que le nord de la ville. Le nouveau quartier des Mathurins, au sud de la ville est en pleine construction, ce quartier verra la construction d'un lycée d'enseignement général attendu avec une grande impatience par la population, une école élémentaire et 2 crèches viendront compléter les équipements de la ville, ce sera aussi un campus économique important; Au terme de cet aménagement ce sera l'arrivée de plus de 2000 nouveaux habitants, or actuellement ce quartier est très mal desservi en transport en commun, c'est pourquoi je pense que le prolongement de la ligne 4 vers le sud avec un 1er arrêt sur le site des Mathurins est une nécessité.
Obs 896														SPAM
Obs 897				X								X		**Un Anonyme de Chelles** *Restauration ligne Coulommiers - La Ferté Gaucher* Je fais régulièrement des trajets entre Chelles et Jouy-sur-Morin. Je serais heureux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'utiliser des moyens de transports moins polluants. Pour se faire, il faudrait restaurer la ligne de train entre Coulommiers et La Ferté Gaucher. A chaque fois que j'ai tenté de faire le trajet avec les bus en place, ça a toujours été catastrophique
Obs 898				X								X		**Un Anonyme de Cergy** 1) Travaux Je suis scandalisé par le temps que prennent les travaux d'aménagement dans les bâtiments des gares franciliennes. Exemples récents auxquels je pense près de chez moi: remplacement de l'ascenseur à la gare de Cergy-saint-Christophe; implantation des nouveaux portiques à Cergy-le haut. Ce genre d'opération prend entre 6 mois et un an. En comparaison, j'ai travaillé 40 ans dans l'industrie et ce genre de projet y serait traité en quelques semaines voire quelques jours. Et heureusement, car sinon les industriels feraient faillite! Ne peut-on pas mieux former les responsables de projet qui travaillent pour IdFM ? On voit clairement de longues périodes où sur le chantier de la gare il ne se passe RIEN DU TOUT. Gérer l'échelonnement des sous-traitants, cela se prépare! Quelles conséquences pour les usagers? Devoir faire un petit détour pour éviter la zone de travaux et accéder aux quais, ce n'est effectivement pas dramatique. Par contre, dans le cas de l'ascenseur, l'accès aux PMR, poussettes, personnes avec des très grosses valises est quasiment impossible! 2) RER A Branche Cergy 2.1) Le renforcement et la fiabilisation du tronçon Cergy-Nanterre est clairement une priorité au vu du nombre d'usagers. L'arrivée du T13 à Achères va encore accroître ce besoin. A défaut de gros travaux sur le RER A, une solution à moindre coût n'est-elle pas de renforcer la ligne L (branche Cergy): Embaucher du personnel pour éviter les annulations de train vues ces derniers mois. Et augmenter les liaisons à certaines heures. Il faut certes que les usagers Cergyssois du RER A apprennent à utiliser un peu plus la gare de Nanterre-université... 2.2) La fréquence des rer A (toujours de et vers Cergy) : Pourrait-on se fixer comme objectif de ne jamais dépasser les 20 minutes en heures creuses et pendant les journées "de vacances"? 2.3) Les élus demandent le rallongement du T13 vers Cergy-Pontoise, après son arrivée à Achères: certainement une priorité pour favoriser les déplacements de banlieue à banlieue, et un bon dépannage en cas de problèmes sur les secteurs Achères ou Cergy, comme cela arrive régulièrement! Je propose de rejoindre la garer RER de Cergy-le-haut par le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Sud et l'Est, via le tracé de l'ancien projet V88 (contournement routier Ouest de Cergy-Pontoise) 2.4) Liaison gare de Cergy préfecture - gare de Pontoise: C'est un nœud clé, qui dépanne en cas de souci sur l'une ou l'autre ligne desservant l'agglomération de Cergy-Pontoise. Ne peut-on pas faire mieux que les bus actuels, par exemple tram ou téléphérique, voire tapis roulant ?
Obs 899				X					X					**Un Anonyme de Neuilly Plaisance** Plus d'espaces verts, plus de transports en commun Il faut plus de transports en commun, notamment de métros et de tramways en banlieue. Il faut aussi créer plus d'espaces verts et d'espaces intermodaux entre mobilités douces et transports en commun.
Obs 900		X		X										**M. GUERGUAR de Cormeilles en Parisis** *Le département du Val-d'Oise oublié du Grand Paris Express* Je viens de Cormeilles-en-Parisis, ville à 18 minutes de Paris-Saint-Lazare en train, collée à Argenteuil sous-préfecture du Val-d'Oise et 3ème ville d'Île-de-France. Cependant, nous avons l'impression d'être les oubliés du Grand Paris Express, lorsqu'il y a un problème de train, ça devient compliqué de pouvoir circuler entre Paris et le Val-d'Oise. Le projet du T11 express prolongé à Sartrouville est un projet qui pourrait plaire aux Valdoisiens car ce serait aussi un moyen alternatif de se déplacer et de rejoindre Paris et d'autres banlieues, en Seine-St-Denis. Aller à CDG depuis Argenteuil ou Cergy est plus facile en voiture qu'en transports. Il faudrait pouvoir relier le Val-d'Oise au reste des banlieues ou même les pôles importants. Par exemple pour relier Cormeilles-en-Parisis et Taverny qui sont deux villes dans la même agglo, cela prend plus d'une heure. L'agglomération Val Parisis qui se situe proche de Paris est une agglomération assez mal desservie en transports en commun ce qui fait que les ménages prennent beaucoup plus leurs voitures. Egalement, la ville de Cormeilles-en-Parisis est une ville en pleine croissance, comme je l'ai dit elle se trouve à 18 minutes de Paris-St-Lazare en train. La gare est très fréquentée la semaine aux heures de pointe mais aussi les week-ends. Cependant, nous avons l'impression que la gare ferroviaire ne répond plus à la demande des voyageurs. La gare est petite par rapport au monde, il n'y a pas assez de portiques d'entrée et de sorties, la gare et les passages sont

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														assez vieux, il n'y pas assez d'abris pour le soleil et la pluie et surtout quand nous venons de Paris il n'y aucun accès aux personnes à mobilités réduites ce qui pour le coup est assez choquant. La gare routière est très bien, il manque juste de quoi s'abriter du soleil et de la pluie. Je vous remercie d'avoir pris en compte ce témoignage
Obs 901				X								X		**M. PIMOUILLE de Beauchamp** Propositions. Mettre en œuvre la réalisation rapide de la ligne de Metro 19. Prolongé le tramway T2 au-delà de son terminus actuelle du Pont de Bezons. Paris terminer le bouclage en ceinture entre le tramway T3a et T3b
Obs 902												X		**Mme BOUSQUET pour EPS Barthelemy Durand** Vous trouverez ci-joint la contribution de l'établissement public de santé (EPS) Barthélemy Durand à à l'enquête publique portant sur le projet de plan des mobilités d'Île-de-France. L'EPS Barthélemy Durand couvre 84% du département de l'Essonne en soins en santé mentale, sur 70 sites, et emploie 1600 agents. Organisé en plusieurs Pôles, l'établissement dispose de deux sites principaux à Etampes et Sainte-Geneviève-des-Bois, ainsi que de deux instituts de formations accueillant des étudiants aides-soignants et en soins infirmiers. Il accueille ainsi 740 apprenants chaque année, dont 690 étudiants en soins infirmiers. L'EPS Barthélemy Durand, devenu universitaire en 2020, développe un axe de recherche médicale et soignante afin d'améliorer les soins et apporter une meilleure compréhension des pathologies et de leurs mécanismes. L'EPS Barthélemy Durand développe une offre de proximité et une offre spécialisée à vocation départementale et régionale dans plusieurs domaines : troubles du neuro développement, addictologie, périnatalité… Nous espérons que nos suggestions contribueront à une meilleure accessibilité des services de santé et une mobilité plus durable en Essonne. Le dernier Bilan Carbone, réalisé sur la base des données 2023, révèle que les déplacements représentent 4 208 tonnes CO2e, soit 30,4% de nos émissions, dont 64.5% sont des déplacements domicile-travail de nos agents. Plus de 80% de nos agents se rendent au travail en voiture. L'EPS Barthélemy Durand s'engage à améliorer son Bilan Carbone, objectif inscrit dans son Projet d'Etablissement 2023-2028

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Pour se faire, un groupe de travail mobilité et le Comité Écologique et Social de Terrain déploient des initiatives pour encourager les alternatives à la voiture individuelle : • incitation au co-voiturage avec le prestataire KAROS, • Installation d'abris vélos grâce au budget participatif écologique de la Région Île-de-France, • Expérimentation de vélos à assistance électrique avec GoodWatt, • Organisation d'évènements de sensibilisations comme le challenge « Mai à vélo », des journées avec prêt de vélos et des ateliers de co-réparation de • vélos, • Installation de bornes de recharges pour véhicules électriques. Cependant, nous rencontrons des freins liés aux infrastructures et équipements disponibles à Etampes (91) et dans les communes environnantes. Nous souhaitons donc vous faire part des points suivants : • Une piste cyclable (sans doute la première existante à Etampes) permet de relier Etampes à Saint-Hilaire. • Créer et entretenir des pistes cyclables. • Installer des stationnements sécurisés pour vélos. • Améliorer la connectivité avec les communes voisines (Morigny-Champigny, • Brières-les-Scellés, Etréchy, Ormoy-la-Rivière et Saclas). <u>Prendre le bus intra-muros à Etampes Constats :</u> • Plus de desserte de l'entrée de l'EPS Barthélemy Durand (l'abri bus est toujours présent). En tant que principal employeur d'Etampes, l'établissement accueille chaque jour une importante affluence (environ 300 agents et 300 élèves, il y a de plus de nombreux patients (hospitalisation de jour en addictologie et autres types d'hospitalisation de jour en cours de développement). La côte pour venir à pied depuis la gare est souvent un frein pour les patients. • Certains bus ne sont pas adaptés à la taille des rues. • Certains bus ne sont pas adaptés à la fréquence d'utilisation (certains bus sont

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														quasi vides). • Horaires non adaptés aux besoins des usagers (absence de bus tard le soir). • Fréquence et fiabilité des bus insuffisantes. • Prix uniforme du ticket, sans modulation selon la distance. <u>Besoins pour inciter à prendre le bus intra-muros :</u> • Ajouter un arrêt de bus à l'entrée du site de l'EPS Barthélemy Durand (liaison • gare ? EPS BD notamment). • Installer aux arrêts de bus des boîtiers d'indication de l'horaire du prochain bus. • Augmenter la fréquence des bus et étendre les horaires sur certaines lignes. • Mettre en place une gratuité totale ou partielle sur certaines plages horaires.' <u>Prendre le bus pour venir à Etampes (ligne de bus interurbains)</u> Constats : • Peu de ligne de bus reliant Etampes aux villes voisines (La Ferté-Alais, Dourdan, • Angerville, Méréville, Pithiviers). • Horaires inadaptés aux agents et étudiants de l'EPS Barthélemy Durand, et absence de service pendant les vacances. <u>Besoins pour inciter à prendre le bus</u> : • Développer de nouvelles lignes de bus interurbaines pour relier Etampes aux villes alentours. • Adapter les horaires. <u>Prendre le train (RER et TER) (Paris ? Orléans)</u> • Nombre insuffisant de TER desservant Etampes (2 TER le matin et 2 le soir qui s'arrêtent à Etampes sur l'axe Paris ? Orléans). • Temps de trajet excessif en bus de remplacement lors des travaux sur la ligne du RER C (2h pour le trajet Paris-Etampes). <u>Besoins pour inciter à prendre le train</u> :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• Augmenter la fréquence des TER sur l?axe Paris-Orléans et les arrêts sur Étampes. • Optimiser les itinéraires des bus de substitution pour réduire le temps de trajet (Exemple : limiter les arrêts à Paris, Juvisy, Brétigny, Etampes). Nécessaire d'avoir davantage de dessertes pour aller à Orléans qui desservirait les communes proches d 'Etampes (a minima jusqu'à Toury). <u>Autres remarques</u> <u>Constats</u> : • A Etampes, absence de trottoir et de pistes cyclables pour accéder à l'entrée principale du Centre Hospitalier Sud-Essonne et absence de pistes cyclables pour accéder à l'EPS Barthélemy Durand. • A Etampes, absence de parking Relais P+R pour relier des points stratégiques ensuite en bus <u>Besoins :</u> • Sécuriser les accès piétons et cyclistes pour accéder à l?entrée principale du • Centre Hospitalier Sud Essonne et à celle de l'EPS Barthélemy Durand. • Créer des parkings Relais P+R à Etampes. • A Etampes, reverdir les parkings (bd Berchère, place du Port, etc.). • Explorer les moyens de locomotion collectifs vers Orsay et Evry, sites universitaires majeurs.
Obs 903				X	X									**<u>Un Anonyme de Colombes</u>** *Prolongement du tramway T1 boulevard Charles de Gaulle à Colombes* Lors d'une réunion publique récente au sujet des projets de renouvellement urbain autour du boulevard Charles de Gaulle à Colombes, une question a été posée à propos du retard pris par le projet de prolongement du tramway T1 jusqu'au Petit-Colombes, et il nous a été répondu qu'une des raisons, entre autres, de ce retard était la difficulté opérationnelle posée par la convergence avec l'actuelle ligne T2 entre les stations Parc Pierre Lagravère et Victor Basch. Je comprends tout à fait qu'il s'agisse d'une question difficile et ce temps supplémentaire pris pour parvenir à une solution juste et durable me paraît utile et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														important. Je voudrais juste s'il vous plaît que la solution retenue ne se fasse pas au détriment des mobilités douces et de la végétalisation du boulevard, comme c'est trop souvent hélas le cas. Pour le dire plus directement, s'il s'avérait nécessaire de doubler les voies existantes afin que chaque ligne puisse circuler quasi indépendamment l'une de l'autre (il y aura toujours au moins un point de croisement entre les deux), je serais personnellement favorable à la suppression de voies de circulation automobile plutôt qu'à la réduction de la place actuellement accordée aux piétons et aux cyclistes. De la même façon, beaucoup d'arbres (dont certains majestueux et les seuls véritablement en mesure de résister aux conditions extrêmes qui leur sont imposées dans ces milieux fortement urbanisés) ont déjà été coupés rue du Président Salvador Allende et boulevard Charles de Gaulle pour faire place à cette future infrastructure. Il serait très triste et même consternant de voir disparaître ceux qui subsistent encore, surtout au profit de voies de circulation automobile qu'il faudra tout de même un jour espérer pouvoir réduire au vu des désagréments qu'elles génèrent (bruit, pollution, risque d'accident, embouteillages).
Obs 904														**M. PESSO de Larchant** CF Obs 290 et de nombreuses observations similaires.
Obs 905														**Mairie de Franconville-la-Garenne** fait part de son avis favorable relatif au PDMIF
Obs 906			X	X	X						X			**Mme MEJECASE pour la Mairie de Saint Denis** Emet un avis favorable au projet assorti des remarques suivantes : Remarques de la commune (délibération du Conseil municipal): Loger les travailleurs prêts de leur travail : Réduire le besoin de transport en permettant aux travailleurs de se loger prêt de leur lieu de travail n'est pas abordé. Traverser l'Ile-de-France pour aller au travail est encore le quotidien de beaucoup trop de travailleurs. Le coût des heures perdues dans les embouteillages et les retards des transports en commun gagnerait à être étudié dans un plan de mobilité. Le transport urbain par câble pour désengorger la voirie et utiliser la 4°"° dimension aérienne n'est pas suffisamment étudier et ne fait pas l'objet d'un plan de déploiement :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Cette solution française largement présente dans de nombreuses métropoles mondiales ne fait l'objet en Ile de France que d'une expérimentation à Créteil. Cette solution est adaptée au désenclavement qualitatif des quartiers sensibles parfois enclavés par la coupure formée par les infrastructures. (Autre exemple, le déploiement dans les favelas du Brésil livrés aux gangs a permis à l'Etat brésilien de reprendre le contrôle de ces quartiers). Après l'aire des Tramway, l'aire des Transports Urbains par Câble aurait eu toute sa place au sein d'une politique de décarbonation des transports et répondrait à la pénurie de conducteurs de bus. <u>Le développement du fret et la décarbonation :</u> Le développement du fret est une bonne intention, les mesures proposées pour le mettre en place ne sont pas clairement définies dans le document. De même, en ce qui concerne la décarbonation des transports de marchandises, il n'y a pas de détails sur les moyens qui seront mis en œuvre à ce stade. Au Mesnil-Saint-Denis desservir le quartier Sully par bus, et par Transport à la Demande (TAD) les quartiers du Bois du Fay, des Hameaux et tendre le TAD jusqu'à la gare de La Verrière. <u>Remarque de la Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse (CCHVC)</u> S'agissant de l'objectif dit « Zéro Carbone », la CCHVC regrette que le TAD desservant son territoire soit dorénavant assuré par des véhicules thermiques et non décarbonés comme précédemment, et remarque que cette nouvelle flotte dédiée au service de transport à la demande est contraire à l'objectif « Zéro Carbone » et constitue une régression quant à la décarbonation du parc des véhicules franciliens et au développement des modes de déplacement vertueux ; S'agissant de l'objectif tendant à développer les alternatives à la voiture individuelle, la CCHVC rappelle la nécessité de préserver et surtout de développer les lignes de bus régulières sur son territoire et plus généralement sur les territoires ruraux afin de garantir aux habitants une possible alternative à l'utilisation de la voiture individuelle et ce, tout au long de la journée et de l'année. De même, la CCHVC rappelle la nécessité de renforcer le TAD qui est un outil adapté pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														répondre aux problématiques des déplacements en secteur rural, en permettant en particulier la desserte des hameaux éloignés des lignes régulières de transport. Enfin, la CCHVC rappelle qu'elle participe activement et souhaite poursuivre sa participation aux expérimentations en matière de mobilité dès lors que celles-ci apportent un service aux habitants. Ainsi, la CCHVC accueille, actuellement sur son territoire une expérimentation tendant au développement du co-voiturage et espère qu'à l'issue de cette phase expérimentale, cette solution alternative pourra être développée dès lors qu'elle a prouvé un intérêt pour la population. Enfin, s'agissant de l'objectif de développer et promouvoir l'intermodalité, la CCHVC souhaite insister sur la nécessité d'un accompagnement financier pérenne pour le développement des liaisons douces et plus particulièrement des pistes cyclables. En effet, la réalisation de pistes cyclables et leur développement répondent aux objectifs définis dans ce projet de plan des mobilités : développer les alternatives à la voiture individuelle, améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements en veillant notamment à la sécurité des usagers, inciter les pratiques de mobilité durables dans les déplacements du quotidien, facilité et améliorer l'intermodalité, ?
Obs 907	X			X	X						X			**M. CRAYSSAC pour le Groupe ADP** Le groupe ADP salue les actions prévues par le Plan des mobilités de la Région Île-de-France ayant pour objectif de répondre aux besoins des franciliens en matière de déplacements à l'horizon 2030 et de placer la mobilité en Île-de-France sur la voie du bas carbone. Il soutient les propositions et objectifs formulés par ce plan et fait part par la présente contribution de certaines observations en ligne avec sa volonté de poursuivre ses efforts communs avec la Région lle -de-France et les parties prenantes impliquées visant à fluidifier et décarboner les déplacements des franciliens et des voyageurs transitant par ses infrastructures. Concernant les objectifs principaux du plan des mobilités en Ile-de-France Les trois objectifs principaux du plan des mobilités en Ile-de-France sont : • Diminution des déplacements en modes individuels motorisés de 15 % à horizon 2030

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• Augmentation de 15% des déplacements en transports en commun à horizon 2030 • Triplement du nombre de déplacements effectués à vélo à horizon 2030 Le groupe ADP est pleinement engagé dans la mise en place de mesures incitatives et d'aménagements favorisant l'usage des transports en commun. Réduire la part des modes individuels motorisés et favoriser un maximum de report modal vers les transports en commun, tant pour les salariés travaillant sur les plateformes aéroportuaires que pour les passagers et les riverains, figure également dans les priorités du groupe ADP, tel qu'indiqué dans sa feuille de route stratégique 2025 Pioneers. **Dans un document très dense, le groupe ADP liste toutes les actions entreprises ou à venir actualisant la mise en œuvre de ces objectifs dans ses divers domaines d'intervention**
Obs 908				**X**										**M. BOUFATIS de Bagnolet** Quelques observations concernant la ville de Bagnolet, et en particulier le quartier de la Noue. Comme vous le savez, la ville des Lilas au nord et la ville de Montreuil au sud ont toutes deux bénéficié d'une prolongation de lignes des lignes de métro (respectivement 11 et 9), qui s'enfonçait déjà dans les villes en question. A contrario, la ville de Bagnolet n'a pas été retenue pour bénéficier d'une extension de la ligne 3, qui s'étend pourtant s'arrête à l'entrée de la ville, avec la station Gallieni. Concernant de quartier de la Noue, qui se situe sur le tracé logique de la ligne, il fait office d'enclave au sein de la périphérie parisienne : situé sur une butte, son accès est aujourd'hui largement desservi par les voitures individuelles, dont les propriétaires ne savent plus où les garer. Il s'agit d'un frein conséquent au développement du quartier, pourtant porté activement par la ville de Bagnolet et par les avancées de la ville frontalière : Montreuil. La solution d'évidence serait un prolongement de la ligne 3, qui permettrait de désenclaver ce quartier. Une alternative serait la mise en place d'un téléphérique, tel celui ouvert récemment à Créteil. La solution bus, quant à elle, existe déjà, mais souffre des habituels défauts des lignes de bus de banlieue : pas assez de bus (il m'est arrivé d'attendre plus d'une heure avant d'abandonner et de rentrer à pieds) et des trajets qui laissent perplexe : il est souvent aussi rapide de rejoindre sa destination à pieds qu'en prenant le bus. Sans compte les temps d'attente.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 909	X		X	X	X									**Mme CABRIT Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse.** Au regard de la Charte du Parc 2011-2026, ce projet répond à l'objectif stratégique de « Développer des modes durables de déplacement » ainsi qu'à l'objectif opérationnel de « Développer et promouvoir les transports alternatifs à la voiture individuelle ». Nous avons également pu établir un lien avec le projet de notre future Charte, actuellement en cours de rédaction, qui inclut de nombreuses actions décrites dans le Plan des Mobilités. L'analyse du document nous amène à réagir sur plusieurs points, vous les trouverez ci-dessous. Transports en commun Le réseau de bus est assez dense sur le territoire du Parc cependant, les usagers souhaiteraient une fréquence renforcée en semaine et également le week-end. Concernant le TàD il est nécessaire de poursuivre la réflexion au-delà des frontières administratives (communautés d'agglomérations, communauté de communes) et de raisonner en fonction des besoins des habitants. Il apparait également aujourd'hui indispensable d'étendre ce service aux dimanches et jours fériés, le PNR a adressé plusieurs demandes à Ile-de-France Mobilités en ce sens. On note cependant que certains publics restent éloignés de cette offre, il faudrait mettre en œuvre des actions fortes de communication que nous pourrions relayer et faire émerger de nouvelles solutions afin d'éviter la saturation de ce service par les étudiants. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité Le territoire du PNR est maillé de centre-bourgs ou villages dotés d'un linéaire commerçant dense. Ce fut en partie grâce à cette prise en main, de longue date, du sujet par le PNR, soutenu notamment par la Région pour maintenir et développer l'économie de proximité. Le PNR accompagne également les projets de requalification et d'aménagements urbains favorisant cette dynamique et, conjointement, les mobilités piétonnes. L'action sur la mobilité piétonne en centre-ville aborde le sujet des commerces de proximité comme une aménité, c'est-à-dire un critère d'évaluation de la qualité de la marche en ville. Ces aménités pourraient alors être précisées et développées en les considérant comme un levier de de reconquête de l'espace public pour favoriser la marche : aménagements/équipement dédiés type halles de marché, projets d'urbanisme commercial en centre-bourg, gestion de la qualité des devantures, maîtrise d'ouvrage commerciale dans les territoires où l'offre essentielle est lacunaire, toute autre mesure relevant du management de centre-bourg… Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														L'intermodalité proposée est principalement axée sur le rabattement et la création de stationnements au niveau des gares (ferroviaires et routières). Sur notre territoire essentiellement rural il serait pertinent d'envisager des « mini stations » multimodales avec des services tels que : abris sécurisés, prises de recharge, stations de gonflage et de réparation, casiers etc… Ces « mini stations » seraient implantées sur des nœuds intermodaux de plus petite envergure identifiés localement (rabattement vers arrêts de ligne de bus régulière par exemple). A la lecture de la fiche action 6.1 p.236 du document, nous remarquons que les PNR ne sont pas identifiés en tant que responsables de la mise en œuvre de l'intermodalité. Or, au quotidien, nous travaillons au déploiement de stationnements vélo et à la création d'aménagements cyclables de rabattement. Conforter la dynamique en faveur du vélo Vous proposez à travers votre Plan des Mobilités des offres de location de vélo courte durée. Malheureusement à ce jour dans nos territoires ruraux, il n'y a aucun modèle économique viable pour les opérateurs privés. Les communes et communautés de communes rurales sont par ailleurs en incapacité d'assumer seules les coûts inhérents à ces services : investissement, entretien, fonctionnement. Si de nouvelles offres de vélos en libre-service sont envisagées dans le cadre du futur plan des mobilités, le PNR aimerait pouvoir les expérimenter. Il serait également pertinent pour notre territoire d'encourager l'utilisation du vélo et/ou VAE pour des usages tels que les services et les livraisons Développer les infrastructures cyclables Le PNR est associé au travail des intercommunalités lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des schémas directeurs cyclables et des Plans de mobilités locaux. Les aides régionales liées à ces documents flèchent précisément l'intervention de la Région. Le PNR à travers ses aides contribue également à apporter un soutien technique et financier à la création de liaisons douces afin de réaliser un Maillage plus fin du territoire, permettant de sécuriser les trajets des habitants dans leur totalité. Ce rôle porté par le parc n'est pas mentionné dans votre Plan des mobilités. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable 23 sites sont ouverts au public sur le PNR dont plusieurs bénéficient d'un rayonnement régional (plus de 100 000 visiteurs par an). Nous sommes actuellement dans une perspective de forte augmentation de la fréquentation en lien avec la rénovation et l'aménagement de sites : réouverture de l'Abbaye des Vaux de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Cernay il y a un an, montée en capacité d'accueil du domaine de Dampierre, réouverture de l'Espace Rambouillet en mars 2023. Tous ces sites ont besoin d'être accessibles depuis les gares et entre eux. Des navettes peuvent t'elles être envisagées le week-end comme le préconise également le schéma régional du tourisme et des loisirs qui souligne la volonté régionale de faire des transports en commun, le moyen privilégié pour les déplacements touristiques ? Le PNR poursuit par ailleurs sa stratégie qui consiste à développer des boucles locales depuis les gares pour rejoindre les sites touristiques à vélo. Un projet de maison des mobilités actives sur une gare de la ligne N, qui traverse le Parc, nous permettrait de proposer une nouvelle solution de trajet totalement décarbonée depuis Paris. Renforcer le management de la mobilité Le territoire du PNR bénéficie d'un solide réseau de co-workings et autres tiers-lieux productifs. Par le conseil en ingénierie auprès des communes, l'accompagnement, l'aide et la mise en réseau de ces structures, le PNR a été moteur et a largement accompagné cette dynamique, avant que celle-ci ne semble s'essouffler à l'échelle régionale voire nationale. Au-delà du télétravail et des politiques associées auprès des grandes entreprises notamment, il pourrait être intéressant de pouvoir mieux évaluer la part liée au travail en espace de co-working ou en pépinière d'entreprise dans le recentrage de certains déplacements non-contraints autour des bassins de vie. Plus généralement, intégrer ces sujets en complément de celui du télétravail, 96 / 202 Export généré le 29/03/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 28/03/2025 00:00:00 et le 28/03/2025 23:59:59 à l'heure où ces tendances sont globalement à la baisse, permettre de mieux calibrer l'offre de ce type d'établissements et les politiques publiques associées. In fine, il s'agirait d'appuyer une politique de démobilité à l'échelle régionale, de mieux maîtriser les flux locaux et de contribuer au renforcement de l'économie présentielle sur les territoires ruraux et périurbains. Une pièce jointe explicite ces propos.
Obs 910	X			X								X		**M. NAJMAN de Cachan pour « Décidons notre ville »** *Pour de véritables alternatives à la voiture en ZFE* Voici la conclusion du document en pièce jointe Au vu du constat des inactions récentes,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														nous sommes très sceptiques sur la démarche, très floue quant aux objectifs fixés et leur cohérence et aux moyens financiers qui seront consacrés à leur complétude. Nous souhaitons une vision plus volontariste, même plus limitée, avec des objectifs clairs car quantifiés, pour favoriser l'usage des transports collectifs et du vélo, en particulier dans le périmètre de la ZFE pour contribuer à résoudre le gros problème social qu'elle pose. Un travail de typologie et de hiérarchisation est indispensable tant pour faire évoluer le réseau de surface par rapport au réseau ferroviaire lourd que pour une mise en œuvre par différents acteurs selon la nature des actions : * la Région pour les transports publics, * les Départements (Val de Marne mais également Hauts de Seine pour ce qui concerne Cachan), l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et les communes qui ne lui ont pas transféré leur voirie pour les aménagements viaires, * et les communes dans leur ensemble puisqu'elles ont le pouvoir de police. Dans le contexte budgétaire actuel, ces acteurs peuvent-ils mener des politiques de financement pérennes avec des aides financières de la Région, de la Métropole du Grand Paris et de l'Etat ? Certaines de ces considérations, en particulier la mise en cohérence de la gamme tarifaire des transports collectifs avec le polycentrisme affirmé dans le SDRIF-E et réaffirmé dans le Plan des Mobilités 2030 en Ile-de-France, ont fait l'objet du 2e document joint, sans beaucoup d'effet puisqu'Ile-de-France Mobilités a en janvier 2025 uniformisé les tarifs des tickets sur toute la région *Une pièce jointe fait référence aux dispositions du SFDRIF E*
Obs 911														**M. NAJMAN de Cachan pour « Décidons notre ville »** idem Obs précédente
Obs 912			X									X		**Un Anonyme d'Isles-lès-Villenoy** Depuis trop longtemps, en particulier la loi de préparation à la concurrence, l'usager des transports, est transformé en client de seconde classe. La scission entre IDFM, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, sert apparemment beaucoup de monde mais pas es citoyens. Depuis plus de dix ans, le Projet Grand Paris, censé décentraliser, est devenu un cancer de béton et un paradis de promoteurs immobiliers, mais les usagers sont démunis face aux incuries multiples des transports, largement indisponibles après 22h, jetant les jeunes, les seniors, les travailleurs éloignés ou aux horaires décidés dans un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														cauchemar général. La santé est loin, l'éducation est loin, les transports largement inopérants, et on a l'outrecuidance de vouloir déjà passer au plan supérieur ? Quelle honte, quel mépris des gens. On voudrait désormais se servir d'une noble cause, pour littéralement asservir les gens, obligés de facto d'utiliser leur véhicule quand ils ne vivent pas à Paris intramuros, ou petite ceinture. Quoique vous en disiez, le reste est littérature. Alors, je ne remets en cause ni le bienfondé de ce plan décarboné, ni la possibilité d'un monde meilleur grâce à ces propositions. Mais commençons d'abord par faire ce que l'on dit, et dire ce que l'on fait ! Intensifier les travaux Voir plus grand en terme d'investissements Mener une grande réflexion globale sur le co-voiturage, son balisage nécessaire en IDF, l'augmentation des TaD, des bus de type navette etc. AVIS DEFAVORABLE A CAUSE DE LA METHODE, DE l'OPACITE de communication d'IDFM
Obs 913														**Un Anonyme** CF Obs 910/911
Obs 914				X								X		**Une Anonyme de Montrouge** *Arrêter la dégradation des réseaux existants métro et RER* Les prolongements des réseaux de métros sont souvent des "caprices d'élus" qui souhaitent une station de métro au nom de leur commune. toutefois, les prolongements récents ont systématiquement fortement fragilisé l'exploitation des lignes. Aussi, il s'agit désormais de disposer du courage politique nécessaire pour arrêter de prolonger des lignes dans tous les sens pour répondre aux desiderata individuels. l'intérêt général doit primer. et avant tous prolongements, des études poussées sur la robustesse de chaque ligne doivent être menées. Aujourd'hui, la ligne 8, qui a été prlongée jusqu'à créteil pointe du lac est en souffrance maximale, idem pour la ligne 12, sans parler de la ligne 4. toutes ces lignes prolongées ces dernières années témoignent aujourd'hui des limites de dessiner des traits sur des cartes. les usagers souffrent quotidiennement. Il en est de même pour les usagers du RER E qui pâtissent d'une fin de réseau actuellement à 22h et ce pendant des années..... Stop aux prolongements injustifiés. Stop au développement des dysfonctionnements. OUI pour de vraies études sur les modalités d'exploitation actuelles de chaque ligne de métro et sur leur robustesse. Des millions et milliards d'euros sont

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														injectés dans le grand Paris Express. un réseau cathédral a été construit pour quelques milliers de voyageurs. Il est urgent de venir constater de visu la dégradation des réseaux ferroviaires avant de se lancer dans d'autres développements qui tablent sur une explosion des déplacements alors même que les modalités de télétravail de développe et que paris se vide de ses habitants..... il serait urgent de mettre à jour les modèles de prévisions de trafic avant de développer de nouveaux projets titanesques et qui viennent dégradés les réseaux existants
Obs 915	X													**Un Anonyme d'Herblay/Seine** *Axes n° 4, 7 et 8 - sécurité des vélos - sensibiliser les conducteurs de véhicules motorisés* Voici une liste de points à traiter: - Les cyclistes sont sommés d'être respectueux du code de la route, d'être bien équipés: c'est normal, mais on voit que cela ne suffit pas. Beaucoup de conducteurs de véhicules motorisés agressent les cyclistes, pas uniquement verbalement: queues de poisson, mauvaise évaluation du rapport poids/puissance, non-respect des distances de sécurité lors des dépassements et des changements de direction (par exemple à un stop, souvent les conducteurs n'attendent pas que le vélo ait dégagé complètement la voie pour démarrer, se trouvant alors à quelques cm...), non-respect des voies cyclables (sur les ronds-points notamment),... Des ateliers de formation et de sensibilisation sont organisés à destination des cyclistes, mais rarement à destination des conducteurs de véhicules motorisés => A développer Le fonctionnement des équipements suivants est méconnu voire incompris de la plupart des conducteurs de véhicules motorisés, et leur signalisation est parfois trop succincte: . SAS vélo aux feux tricolores. voies vertes. voies partagées de type "chaucidou" - lors des dépassements de vélo, en général les véhicules motorisés ne respectent par la distance d'1,5m (il y a une ligne pointillée, ils pensent que ça protège) Exemple : rue Jacques Tati à Herblay-sur-Seine où il y a à la fois une zone chaucidou et un croisement avec une voie verte, on ne peut pas circuler en toute sécurité, car il n'y a pas de panneau expliquant que la priorité à droite s'applique lorsque qu'une route classique croise une voie verte, et la vitesse est limitée à 50 km/h alors qu'en général les chaucidou sont limitées à 30 km/h (les lignes droites sont dangereuses) - Les discours de la sécurité routière et du ministère de la transition

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														écologique se contredisent parfois: par exemple à propos des pistes cyclables sur les ronds-points (voir https://www.youtube.com/watch?v=ozIKA9JzHsM où ce qui est préconisé est du bon sens pratique par rapport à la sécurité - la théorie du code de la route ne fonctionnant pas toujours car encore une fois mal comprise par les conducteurs de véhicules motorisés) - Sécurité des vélos dans les zones d'activités: généraliser la présence de pistes cyclables sur tout le réseau routier Exemple: avenue du Gros Chêne à Eragny-sur-Oise, pas de piste cyclable; malgré les zones à 30 km/h et les dos d'âne aux passage piéton, c'est un lieu dangereux Voir aussi cet article inspirant: https://fresquedelamobilite.org/insecurite-routiere-et-violences motorisees-ouvrons-les-yeux/ et aussi: https://stopviolencesmotorisees.org
Obs 916						X								**Une Anonyme de Paris** *Hausse des prix intenable pour les freelances qui vivent intra-muros* L'augmentation du prix du ticket ou même du passage avec Navigo liberté plus fait monter à presque 4 euros par jour un aller-retour dans la journée. Nous vivons intramuros avec des loyers déjà très élevés mais qui au moins nous permettent normalement d'avoir accès à Paris facilement. Le nombre de cdi recule et nous sommes de plus en plus à être précaires, que ce soient les jeunes freelances, les pigistes, les intermittents, les chômeurs, nos pass navigo ne sont pas pris en charge par une entreprise. Nous payons donc plein pot. Prétendre derrière comme le fait Valérie Pécresse dans sa tribune que cela "augmente le pouvoir d'achat" (à moins qu'elle parle du sien) est tout simplement honteux.
Obs 917						X								**Un Anonyme** *Gare de Garches /Marne la Coquette* À trois reprises à la mi-janvier mon passe navigo Easy à été refusé aussi bien à l'aller qu'au retour à la gare de Garches. Le préposé m'a dit que les bornes n'avaient pas été mises à jour avec la nouvelle tarification en œuvre depuis le 1er janvier. Il aurait sans doute été plus respectueux des clients de diminuer la pub pour allouer les ressources à la mise à jour des bornes.
Obs 918				X										**Une Anonyme de Paris** *Fiabiliser et développer les transports en commun avant de pousser vers les mobilités*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														douces Il est impossible pour des personnes habitant en banlieue de se rendre à Paris intra-muros et inversement pour des personnes habitant à Paris intra-muros de réaliser leur trajets du quotidien (domicile-travail et loisirs récurrents) en mobilités douces. Les transports en commun sont aujourd'hui encore trop peu fiable (surtout type RER et métros avec de nombreuses pannes et retards) pour que les usagers soient à l'aise de les emprunter pour leur trajets domicile - travail. À mon sens, avant de mettre en place des actions pour essayer de réduire l'usage de la voiture il faudrait développer/mettre aux normes attendues les transports en commun. En effet, si les usagers voient qu'il est possible de compter sur les transports en commun ils seront plus à même et réceptif de modifier leurs usages le temps venu lorsque des opérations essaieront de les amener vers cela. À noter que la population d'IDF de rajeuni et que les 15-34 ans sont les plus grands utilisateurs des transports en commun. Il faudrait améliorer leur expérience des transports en commun pour qu'ils continuent de l'inclure en majorité dans leurs habitudes quand ils vieilliront.
Obs 919				X										**Mme NORGUET de Soisy-Bouy** *Trajet Paris - Provins* Il faut des trains le week-end plus tard le soir (départ 23h) de manière à pouvoir faire une soirée théâtre sur Paris et pouvoir rentrer le soir
Obs 920						X								**Une Anonyme de l'Hays les Roses** Le nouveau système de tarification est trop complexe. Un support par type de trajet n'est pas du tout adapté à la réalité des transports en banlieue où on prend souvent un bus pour rejoindre ensuite une ligne de métro ou RER. Pour des déplacements occasionnels il faut deux cartes différentes non différentiables l'une de l'autre et ça fait un tarif prohibitif pour un seul trajet avec deux moyens de transport !! Ce n'est pas du tout pratique ni adapté à la vraie vie des banlieusards qui vont donc prendre leur voiture plutôt que les transports.
Obs 921				X	X									**Mme NORGUET de Soisy-Bouy** *Plus de mobilité autour de la gare de Longueville* Depuis la gare ou pour aller à la gare de Longueville, qui permet d'aller travailler sur Paris, il n'y a pas assez de bus pour les villages alentours

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 922				X								X		**Mme NORGUET de Soisy-Bouy** *Horaires bus lycée Thibaut de Champagne Provins* Les horaires des bus ne correspondent pas aux horaires de fin des cours du lycée. Le mercredi les cours finissent pour beaucoup à 13h05, il faut 15 min pour aller à l'Office du tourisme mais le bus part trop tôt. A l'inverse, le dernier cours est à 17h et le bus ne part pas avant 17h45 au plus tôt !
Obs 923			X											**Mme. ALLARD** *Demande de soutien pour l'amélioration des solutions de mobilité sur la route départementale 307 pour La Briqueterie de Feucherolles* Demande de soutien pour l'amélioration des solutions de mobilité sur la route départementale 307 pour La Briqueterie de Feucherolles et les entreprises agrotech Station V de la ferme de Gally Madame, Monsieur, Merci pour cette opportunité de m'exprimer. Je parle au nom de La Briqueterie, mais ma voisine sur la RD 307 que tu as rencontré Camille Laureau a exactement la même problématique pour station V les entreprises agro tech des fermes de Gally. Contexte de La Briqueterie de Feucherolles La Briqueterie est un espace de 12 000 m² d'activités économiques situé sur la route départementale 307, regroupant 90 entreprises, 450 collaborateurs quotidiens et 4 000 m² de commerces. Selon l'application What the Shop, notre site enregistre environ 91 000 visiteurs par an uniquement pour les commerces Problématique de transport et ses impacts Malgré son attractivité croissante, La Briqueterie souffre d'un manque flagrant de solutions de transport collectif, limitant ainsi le développement de l'emploi et l'accueil de nouveaux métiers.1. Inadéquation du réseau de transports existant La carte des transports émise par Transdev montre que les trois lignes de bus de l'intercommunalité contournent notre site (voir photo en pièce jointe).L'absence de transport à la demande empêche les salariés et entrepreneurs non motorisés de se rendre sur place. Les jeunes sont de moins en moins nombreux à passer leur permis de conduire, aggravant le problème. Le témoignage de Pôle emploi de l'intercommunalité Gally Mauldre indique que, malgré 32 offres d'emploi à La Briqueterie, nous ne pouvons pas recruter en raison du manque de transport en commun.2. Une dépendance totale à la voiture100 % des trajets domicile

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														travail se font en voiture individuelle, entraînant une hausse des coûts pour les salariés et une empreinte carbone importante. Solutions proposées Depuis plus d'un an, nous avons mis en place un partenariat avec BlaBlaCar Daily, facilitant le covoiturage domicile-travail. Ce dispositif rencontre un vrai succès, mais reste insuffisant face aux besoins croissants. Nous sollicitons donc l'appui du Département pour : 1. L'extension de la ligne V9 de la piste cyclable Vélo Île-de France sur 600 mètres supplémentaires La piste cyclable, existante depuis 2012, a été entièrement financée et réalisée par le Département. Nous demandons son intégration officielle au réseau V9 pour lui donner davantage de visibilité et de reconnaissance. Selon nos informations, il ne reste plus que la signature de la convention entre les services départementaux et l'intercommunalité de Gally Mauldre pour l'entretien de cette piste. Cette demande est soutenue par l'ensemble des acteurs locaux :• Président de l'intercommunalité Gally Mauldre & Maire de Feucherolles• Maire de Saint-Nom-la-Bretèche• Proviseure du collège Jean Monnet• Président de la Ligue de Tennis• Président du Club de Bridge• Propriétaires de Station V des fermes de GallyCette demande fait l'unanimité, je tiens à votre disposition toutes les lettres de soutien. 2. La mise en place d'une desserte en transport en commun Création d'un arrêt de bus "Briqueterie" sur l'une des lignes existantes de Transdev, et /ou mise en place d'un service de transport à la demande, en lien avec la Communauté de communes et le Département. Nous sommes convaincus que ces solutions favoriseront le développement économique local, en facilitant l'accès à l'emploi, l'accessibilité du site et sa fréquentation.
Obs 924				X			X							**M. PORTEFAIX** mon avis pour se rendre de Parmain/L'Isle Adam vers Enghien ou Paris Ligne H : nombreux retards et trains annulés et ceci depuis des années sans que rien ne change malgré de nombreux travaux sur les voies. Pas assez fiable pour pouvoir prendre le train, pas de parking gratuit et aucun train en soirée (vers 23h/minuit) pour rentrer de Paris (bus de remplacement trop compliqué et beaucoup trop long). Du coup, on prend une voiture ou on revient en Uber. Incompréhensible

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 925				X										**M. GILLARD de Chilly Mazarin** *Avis sur le remplacement du RER C par le Tram T12* Le RER C que nous utilisions régulièrement a été remplacé par le Tram T12 ce qui est une belle bêtise. Avant nous avions un direct vers Paris, aujourd'hui nous devons faire un changement à Massy ce qui au final nous prend donc beaucoup plus de temps. De plus le Tram T12 est assez capricieux, pour ne pas dire pire. Il n'y en a pas assez en fréquence et ils sont souvent annulés ou ne passent pas à l'heure prévue. Bref c'est une vraie galère depuis que ce changement a eu lieu
Obs 926					X	X								**M. DERVIEUX de Soisy/Seine** *Transport en RER* Très positif, la possibilité en 2025 de pouvoir voyager en Ile de France avec un Pass Navigo Liberté à la place des tickets cartons et la tarification à 1.99€. Maintenant je privilégie les déplacements en transports en commun pour aller sur Paris ou proche banlieue. Très négatif, l'obligation de correspondance pour aller à Paris à partir d' Evry Val de Seine. Les quelques trains sans correspondance sont insuffisants
Obs 927	X													**M. DERVIEUX de Soisy/Seine** *Déplacements en vélo* Les pistes cyclables sont en nombre insuffisant et souvent des interruptions qui obligent à prendre les axes routiers très utilisés et donc dangereux. Il faut avoir un plan de développement de grands axes cyclables entre les grandes villes de l'Essonne et au-delà pour rouler en sécurité.
Obs 928	X			X										**Mme POURSINOFF** Je souhaite des bus de Massy à Dourdan et de Dourdan à Rambouillet les dimanches et jours fériés. Des pistes cyclables sont nécessaires pour rejoindre les villages du sud Yvelines et les communes où se trouvent les commerces et les écoles de Rambouillet, Saint Arnoult et Dourdan.
Obs 929														**M. FERNANDEZ** Besoin d'une information sur les moyens de participation à l'enquête.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 920				X								X		**Un Anonyme** *La gestion d'incident sur la ligne RER E* Usager quotidien de la ligne RER E, entre Pantin et Saint Lazare, je remarque une hausse des incidents empêchant un trajet rapide et agréable dans les gares de Saint-Lazare. Les trains sont pleins, les quais sont bondées, les instructions données aux voyageurs sont peu claires et contradictoires. Dans les trains ne marquant pas l'arrêt au prochain arrêt, les informations ne sont parfois pas données par le conducteur de train. Il faut revoir la gestion du personnel et de l'aiguillage des trains en cas d'incident. Il faut augmenter le nombre de trains quand il y a trop de monde sur les voies et remettre plus de trains au départ de Saint Lazare.
Obs 931				X										**M. BAUDET de Vaux le Pénil** *Fréquence des transports en grande couronne* Habitant l'agglomération de Melun je constate que les fréquences des bus sont très insuffisantes pour permettre un usage facile et quotidien. Ainsi, en journée, il faut attendre près d'une heure pour prendre le bus. Cet état de fait pourrait encourager la marche à pied mais, en pratique, elle encourage plus les déplacements en voiture. Même problématique sur la ligne R où, en milieu de journée, les trains sont trop rares et souvent bondés.
Obs 932						X								**M. DUONG de Paris** *Je souhaite le retour du passe Navigo Jeune week-end* En tant que jeune francilien de moins de 26 ans, je déplore l'arrêt de la commercialisation du forfait Navigo Jeune week-end. En effet, ce titre de transport nous permettait de voyager de manière illimitée le samedi et/ou le dimanche, tout en bénéficiant d'un tarif avantageux. Selon moi, ce forfait avait un rôle social en favorisant la mobilité des jeunes, qui constituent une population souvent précaire ou ayant des ressources financières limitées. De plus, ce type de forfait réduisait la fracture territoriale des jeunes en favorisant leur mobilité le week-end, notamment pour ceux habitant dans la grande couronne, afin de leur permettre de se rendre dans des lieux de socialisation (loisirs, sorties culturelles, …), ce qui est très important pour leur développement. Pour conclure, je vous prie de bien vouloir considérer la mobilité des jeunes, notamment ceux ne disposant pas de forfait Imagine'R, afin de leur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														proposer une offre tarifaire adaptée à leur situation financière.
Obs 933		X												**M. RAULET** *Accessibilité* Beaucoup d'efforts sont certes faits pour améliorer l'accessibilité des transports ; je voudrais toutefois attirer votre attention sur le problème des quais desservis par un unique appareil élévateur qui peut se trouver en panne ou en maintenance, laissant l'usager sans solution alternative. Il faut savoir que par exemple les personnes, pas toujours âgées, pour qui descendre un escalier est une vrai difficulté sont nombreuses Merci de penser à installer systématiquement un doublon.
Obs 934			X									X		**M. VAUCAURET De Chevreuse** Nous habitons Chevreuse. Les patinettes électriques ont disparu ce qui était fort pratique, pour les jeunes notamment. Peut-être vont-elles revenir ?? Il y avait une voiture autonome à St Rémy. Elle a disparu. Pourquoi ???Serait-il possible de tester des véhicules autonomes pour permettre les déplacements entre petites communes ?ce serait un véritable progrès pour désenclaver les petites communes ?! Transport en commun après 21 h : Un wagon RER avec vigiles serait vraiment appréciable
Obs 935				X		X								**M. ROZIER** J'utilise les gares de Chaville-Vélizy ou Chaville rive Gauche pour aller à Paris et essayer d'en revenir. On veut promouvoir les transports en commun mais si vous voulez faire une sortie le soir à Paris, le retour est impossible, cette semaine dernier RER C vers 23h depuis Paris (au niveau d'Invalides) et pas de train SNCF depuis Montparnasse à partir de 21h. Bref rien n'est fait pour encourager l'usage des transports en commun et j'ai dû prendre ma voiture. Ou alors l'objectif est d'empêcher que les banlieusards aillent à Paris mais restent dans leur banlieue. Toujours le RER C, avec le niveau ticket à 2,5 € si j'effectue une correspondance à Javel pour prendre la ligne 10 ou à Pont de l'Alma pour prendre la ligne 9 à Alma Marceau, on me facture 2 tickets donc 5 € alors qu'avec les anciens tickets papier, le changement à ces

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														stations était inclus pour un prix d'environ 3,30 € ! Vive le progrès Là encore on ne fait pas la promotion des transports en commun
Obs 936	X			X		X								**Une Anonyme de Yerres** *Freins d'aujourd'hui et pistes d'amélioration* Bus: pourquoi n'y a-t-il pas plus de bus électriques? Ça améliorerait la qualité de l'air, entre autres. Tarifications du ticket de métro pas claires: pourquoi deux tarifs? On ne peut pas mélanger plusieurs types de titres sur un même support! Pourquoi la correspondance métro tram est-elle payante? C'est incompréhensible et anxiogène. Derniers km: où garer sa voiture pour prendre le métro? Idem pour le vélo: où le laisser en sécurité? RER D: comment améliorer sa régularité, et éviter les problèmes récurrents et faciles à anticiper (ex: problème de feuilles sur les voies, tous les automnes) Le week-end, et durant les heures creuses le manque de RER isole et incite à prendre la voiture. Bornes électriques: anarchie totale entre les différents fournisseurs d'électricité, les différents badges. On ne connaît jamais le tarif à l'avance. Pistes cyclables discontinues et donc dangereuses. Que se passe-t-il en cas d'accident ou de panne? Quelle dépanneuse pour les vélos?
Obs 937	X													**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** Résidant à Bussy-Saint-Georges et travaillant à La Défense, je privilégie au quotidien l'usage des transports en commun pour mes déplacements professionnels en Île-de-France. Pour mes déplacements locaux et pour rejoindre la gare RER depuis mon domicile, je souhaiterais adopter le vélo, qui constitue une alternative sobre en énergie, économique et bénéfique à ma santé. Pourtant, je me retrouve contraint d'y renoncer en raison d'une insécurité persistante : discontinuités dangereuses, voies cyclables mal séparées du trafic automobile rapide, ou encore traversées risquées de carrefours. Cette situation est dommageable non seulement pour moi-même, mais aussi pour un nombre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														croissant d'habitants qui renoncent au vélo par peur d'un accident. Or, le vélo représente un levier essentiel pour atteindre les objectifs régionaux de décarbonation des mobilités, de réduction des émissions polluantes et de santé publique par l'activité physique quotidienne. L'efficacité d'une politique de mobilité ne se mesure pas simplement à la longueur des infrastructures réalisées, mais bien à leur usage effectif, usage conditionné avant tout par un sentiment de sécurité réel et permanent des usagers. Le Plan des mobilités doit donc dépasser le stade de la simple promotion ou de la sensibilisation au vélo. Il doit affirmer clairement une obligation réglementaire à la sécurisation des itinéraires cyclables dans chaque nouveau projet urbain, résidentiel, commercial ou industriel. Plus précisément, je propose que le Plan impose aux collectivités locales : 1) Un diagnostic cyclable systématique dès l'étude préalable de tout projet urbain, évaluant précisément les besoins en infrastructures cyclables, l'impact sur les flux vélos existants ou futurs, et les continuités indispensables à assurer. 2) Une obligation stricte de réalisation des infrastructures cyclables sécurisées (pistes cyclables séparées, carrefours protégés, stationnements sécurisés) avant toute livraison de nouveaux équipements ou aménagements, afin d'éviter les ruptures actuelles et d'assurer une continuité cohérente du réseau. 3) La priorité à des aménagements physiquement séparés du trafic motorisé, compte tenu de l'importance reconnue par les études en sécurité routière : selon plusieurs recherches européennes, la séparation physique réduit considérablement les risques d'accidents graves à vélo, favorisant ainsi un usage quotidien massif et non limité à des utilisateurs expérimentés ou sportifs
Obs 938				**X**										**<u>M. DEOUX de Bussy Saint Georges</u>** *Créer des lignes de bus express transversales pour relier efficacement Bussy-Saint-Georges aux pôles économiques périphériques* Résident à Bussy-Saint-Georges et travaillant comme prestataire mobile dans toute l'Île-de-France, mes déplacements professionnels ne se limitent pas au trajet quotidien vers La Défense, mais exigent une connexion fréquente à des pôles économiques situés hors de Paris intra-muros, comme Roissy-Charles-de Gaulle, les zones d'activités de Marne-la-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Vallée ou encore les pôles tertiaires du Val de-Marne et de Seine-et-Marne. Aujourd'hui, ces déplacements sont excessivement complexes et longs à réaliser en transport collectif, car le réseau francilien reste organisé essentiellement autour de lignes radiales convergeant vers Paris. Ainsi, effectuer un trajet de quelques dizaines de kilomètres vers un pôle voisin impose souvent de repasser inutilement par Paris, rallongeant drastiquement le temps de parcours. Cette situation, vécue quotidiennement par de nombreux professionnels, me pousse trop souvent à utiliser la voiture, malgré ma volonté personnelle de privilégier systématiquement les transports publics pour des raisons environnementales, économiques et pratiques. Cette dépendance contrainte à l'automobile nuit non seulement à mon efficacité professionnelle, mais contribue aussi inutilement aux embouteillages, à la pollution de l'air, et à l'émission de gaz à effet de serre dans notre région. Pour lever ce frein majeur à une mobilité professionnelle durable et attractive en Île-de-France, je propose que le Plan des mobilités crée et développe activement un réseau de lignes de bus express transversales reliant directement Bussy-Saint-Georges à ces grands pôles économiques périphériques. Ces bus express devraient bénéficier de fréquences élevées, d'aménagements routiers spécifiques comme des voies réservées ou une priorité aux feux pour garantir des temps de parcours compétitifs face à la voiture, même aux heures de pointe. Cette mesure permettrait à court terme une réduction significative des temps de trajet, favorisant ainsi un réel report modal massif de l'automobile vers les transports collectifs. Elle répondrait également aux besoins concrets de milliers de travailleurs franciliens actuellement contraints par l'organisation inefficace du réseau régional, améliorant ainsi leur qualité de vie personnelle et professionnelle. Enfin, à l'échelle régionale, le développement de ces lignes transversales représente une opportunité majeure pour atteindre rapidement les objectifs climatiques et environnementaux fixés par le Plan des mobilités, en réduisant directement et efficacement la pression automobile en grande couronne.
Obs 939				X										**Mme LHOTE** J'utilise le RER depuis bientôt 3 ans. Il y a toujours eu quelques soucis mais comme toutes les lignes. Depuis décembre 2024, les difficultés de transport sont quotidiennes, et souvent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														matin et soir. Je compte sur les doigts d'une main les trajets sans encombre, à l'heure... les difficultés liés au transport sur la ligne E m'amène aujourd'hui à prendre la décision de vendre ma maison et à déménager sur la ligne À. Je déplore le manque de communication, les annonces sonores inexistantes ou inaudibles, la nécessité de créer un compte sur le réseau X pour avoir des infos éventuellement à jour... les conditions de transport sont tout simplement déplorables. Je pense que la SNCF se prend les pénalités du gestionnaire de réseau pour non-respect du contrat et désormais d'alstom pour défaillance des trains. Ils seront bons d'investir cet argent pour régler le souci de la ligne E. Je vous passe l'absence de train soirs et week end depuis des années ...
Obs 940				X	X									**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Améliorer la sécurité et le confort des cheminements piétons vers la gare RER* Utilisant quotidiennement le RER pour rejoindre mon lieu de travail à La Défense, je constate que les trajets à pied entre mon domicile et la gare ne sont pas toujours sécurisés, confortables ni agréables, particulièrement tôt le matin ou tard le soir. L'insuffisance d'éclairage, l'état dégradé des trottoirs et l'absence de traversées sécurisées constituent autant de freins qui poussent à recourir à la voiture même pour de courtes distances. Je propose donc que le Plan des mobilités intègre explicitement l'objectif d'améliorer significativement la qualité et la sécurité des cheminements piétons vers les gares RER en grande couronne. Cela implique un investissement régional prioritaire pour rénover les trottoirs, généraliser un éclairage public adapté, installer des traversées piétonnes sécurisées avec priorité systématique au piéton, et végétaliser les abords des cheminements pour améliorer le confort thermique et l'attractivité de ces itinéraires quotidiens. De telles actions favoriseront une pratique régulière de la marche comme mode privilégié d'accès aux transports en commun, contribuant ainsi à une mobilité réellement multimodale et bas-carbone.
Obs 941			X											**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Développer des plateformes de covoiturage régional adaptées aux déplacements domicile-gare en grande couronne* Habitant à Bussy-Saint-Georges, je constate chaque jour le manque de solutions efficaces

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour accéder aux gares RER, notamment pour les résidents éloignés des pôles de transport. Cette situation génère un important trafic automobile, congestionne les parkings de gare et encourage un usage contraint et intensif de la voiture individuelle. Je propose que le Plan des mobilités mette en place une plateforme régionale numérique dédiée spécifiquement au covoiturage de rabattement vers les gares, adaptée aux réalités de la grande couronne francilienne. Cette plateforme devrait être simple, intuitive et conçue pour favoriser les trajets courts et réguliers domicile-gare entre voisins. Des points d'arrêt « covoiturage » devraient être aménagés à proximité immédiate des gares pour faciliter les échanges entre conducteurs et passagers. Cette mesure encouragerait la mutualisation des déplacements quotidiens, réduirait efficacement la saturation des stationnements de gare, et améliorerait globalement la fluidité des transports collectifs en grande couronne, en ligne avec les objectifs régionaux de mobilité durable.
Obs 942	X		X											**Une Anonyme de Neuilly Plaisance** *Mobilités douces, marche à pied dans sa ville* Tous les trottoirs de nos villes sont en mauvais état et ne permettent pas aux personnes âgées, personnes accompagnées d'enfants ou de poussettes, ou personnes en état de handicap, ou personnes tirant des valises ou des chariots de course, de circuler dans leur quartier et de rejoindre les commerces de proximité, les écoles, services publics, bibliothèques, gares de métro ou RER... en sécurité. Lorsque les trottoirs sont rénovés, on continue de faire des bateaux, des descentes de trottoir, d'y planter des poteaux, d'y mettre des bordures d'arbres en pavés qui sont des aberrations pour circuler à pied. Pourquoi ne prévoit-on pas de faire des trottoirs tout plats, comme dans les villes nouvelles ? Toutes les voitures peuvent monter un trottoir en prévoyant une bordure de trottoir adaptée. Pourquoi faire une descente de trottoir pour aborder un passage piéton ? Ne vaut-il pas mieux prévoir une surélévation de la chaussée pour que les usagers des trottoirs marchent facilement et que les voitures soient obligées de ralentir pour le passage piéton surélevé ? Les piétons sont ainsi plus visibles et de plus loin. Pour que les enfants apprennent à marcher dés le plus jeune âge, pourquoi ne prévoit-on pas des pedibus partout de la maternelle à la fin du primaire ? Il faudrait aussi fermer à la circulation toutes les rues de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ces dites écoles aux heures d'entrée et de sorties de classe afin d'éviter toute velléité d'amener les enfants autrement qu'à pied ou à vélo, à l'école. Que de voitures supprimées ! Pour favoriser les circulations douces, de nombreuses rues pourraient être fermées par des potelets escamotables et réservées aux cyclistes et piétons et aux voitures des résidents. Pour certaines rues éventuellement que quelques jours par semaine, les mercredis et dimanche par exemple. Pour la circulation des vélos, ne peut-on pas prévoir de leur faire emprunter des bateaux sur certains tronçons de rivière ou de canal ?
Obs 943				X										**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Renforcer l'offre en transports collectifs en heures creuses et tardives pour faciliter les déplacements* Résidant à Bussy-Saint-Georges et étant amené à me déplacer partout en Île-de-France, je privilégie autant que possible les transports collectifs (RER, métro, bus). Cependant, la faiblesse de l'offre en heures creuses, en particulier tôt le matin, en milieu de journée, ou tard le soir, limite fortement l'attractivité des transports publics. L'attente prolongée ou l'absence de correspondances efficaces m'obligent régulièrement à recourir à des alternatives individuelles moins durables. Afin de réduire la dépendance à la voiture et permettre un usage véritablement multimodal des transports, le Plan des mobilités devrait fixer comme priorité régionale l'augmentation significative des fréquences et amplitudes horaires des RER et des lignes structurantes de bus, notamment en grande couronne. Une desserte régulière, au moins toutes les 15 minutes en journée et jusqu'à minuit minimum, rendrait les transports publics beaucoup plus attractifs, fiables et compétitifs face à l'automobile, contribuant ainsi fortement à la décarbonation des déplacements professionnels et personnels.
Obs 944				X	X	X	X					X		**Mme AMATE de Drancy** Voici les propositions ou remarques que je souhaite formuler sur le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France : - Augmenter significativement la fréquence des trains, RER, métros, bus et cars express, en particulier aux heures creuses, le soir et les week-ends. Les mesures concrètes en faveur des mobilités du soir sont insuffisantes.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Assurer la continuité et la sécurité des aménagements cyclables par des mesures contraignantes auprès des gestionnaires de voiries. Rendre obligatoires les stationnements vélos sécurisés aux abords des gares et des établissements scolaires et des stationnements vélos devant chaque équipement public. - Autoriser l'usage du futur CDG Express aux détenteurs d'un Pass Navigo pour désengorger le RER B et éviter le phénomène de discrimination créé à l'égard des populations du secteur de Roissy. - Développer le ferroutage et la création de plateformes multimodales pour des livraisons du dernier kilomètre en véhicules propres autour des gares de Roissy, Garonor et Drancy. - Mettre en place une tarification du stationnement selon le poids des véhicules pour décourager l'usage des SUV en zone urbaine dense. - Prévoir des parkings relais gratuits à proximité des gares pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun. - Contraindre chaque aménagement routier à intégrer la gestion des eaux pluviales à la source par des solutions fondées sur la nature
Obs 945	X													**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Mettre en œuvre un réseau sécurisé de « chaussidoux » en milieu urbain pour encourager l'usage du vélo au quotidien* Résidant à Bussy-Saint-Georges, j'aimerais pouvoir adopter le vélo pour mes trajets locaux quotidiens (courses, gare RER, rendez-vous locaux), mais je ne le fais pas en raison de l'insécurité routière persistante, notamment sur des voiries secondaires étroites, mal adaptées à la cohabitation des cyclistes et automobilistes. Je propose donc que le Plan des mobilités intègre spécifiquement le développement à grande échelle des « chaussidoux » (chaussées à voie centrale banalisée) dans les communes périurbaines de grande couronne. Ces aménagements simples et économiques permettent de sécuriser immédiatement la circulation à vélo sur les routes étroites sans nécessiter d'importants travaux d'élargissement ou d'emprise foncière. En ralentissant mécaniquement le trafic automobile, les chaussidoux créent un environnement favorable aux cyclistes de tous âges, contribuent à l'apaisement général des déplacements locaux, et favorisent ainsi un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														report modal significatif vers le vélo, en cohérence totale avec les objectifs du Plan en matière de mobilité active.
	X		X											**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Généraliser les pédibus et vélobus pour sécuriser les déplacements scolaires à Bussy-Saint-Georges* Je constate chaque matin les embouteillages liés aux trajets scolaires effectués majoritairement en voiture. Cette situation provoque du stress, génère des émissions de polluants inutiles et rend l'espace public dangereux pour les enfants souhaitant se rendre à l'école à pied ou à vélo. Je propose donc au Plan des mobilités de généraliser à l'échelle régionale des dispositifs structurés de pédibus et de vélobus, encadrés par des adultes bénévoles, agents municipaux ou animateurs associatifs, afin d'organiser des déplacements collectifs sécurisés vers les établissements scolaires. Ces solutions simples et peu coûteuses permettraient de réduire efficacement le trafic automobile aux abords des écoles, améliorant la sécurité, la qualité de l'air et la santé des enfants. Elles contribueraient aussi à sensibiliser les jeunes générations à l'utilisation des modes actifs, préparant ainsi durablement une culture de mobilité durable en Île-de-France.
Obs 947	X													**Un Anonyme de Paris** *continuité cyclables* Il manque des pistes cyclables dans les villes de hauts de seine. Et il y a très souvent il n'y a pas de continuité cyclables avec Paris.
Obs 948										X				**Un Anonyme de Paris** *particules fines* Il semble important de lutter contre les particules fines dans le métro parisien
Obs 949												X		**Un Anonyme de Paris** Il serait important de faire du périphérique un boulevard urbain
Obs 950	X													**Mme LESENS de Paris** *Des pistes cyclables sur toutes les radiales autour de Paris* Ces routes sont presque plates, et très directes. Ce sont donc celles qui devraient être rendues cyclables EN PRIORITÉ. Depuis que cela commence à être fait je n'hésite plus à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														aller à Sceaux, Fresnes ou à Massy par la route d'Orléans, à Villejuif par la route qu'on prend plus à l'est, à Saint-Denis, à Versailles et Saint-Quentin en Yvelines (bien que ce ne soit pas tout à fait une radiale!) Il faut évidemment les mener le plus loin possible, même si elles ne peuvent pas prétendre être "agréables". Elles sont surtout très fonctionnelles. Sur la route d'Orléans je vois tout le temps plein de cyclistes, des deux côtés.
Obs 951						X						X		**Un Anonyme de Paris** *péage urbain* Des péages urbains permettraient de réduire le trafic automobile comme dans d'autres capitales européennes.
Obs 952				X										**M. BOUSQUIERES de Rambouillet** Transport en commun ligne Paris/Rambouillet Je propose de développer et fiabiliser le réseau de transport par train sur la ligne desservant Paris/Rambouillet. Le nombre de passagers est toujours très important, rendant les trajets très encombrés, le nombre de trains par heure est insuffisant et les problèmes sur la ligne sont fréquents. Par conséquent la voiture reste le mode de transport le plus souple et le plus fiable. Pour décarboner le transport, il faut développer l'offre de trains pour permettre de gagner du temps dans les trajets.
Obs 953				X						X				**M. HADFIELD de Rambouillet** *Améliorons les trajets des Franciliens de l'Ouest* Habitant à Rambouillet, je constate que la mobilité vers Paris est un véritable calvaire au quotidien. La ligne N est sous-dimensionnée, notamment le matin : trop peu de trains, une fréquence insuffisante, et un trajet trop long avec de nombreux arrêts intermédiaires. Pourtant, les trains de la ligne N sont longs et capables d'accueillir beaucoup de passagers… mais les usagers les évitent car le temps de trajet est dissuasif. Entre un TER qui met environ 35 minutes pour rejoindre Paris et une ligne N qui en met jusqu'à 1h30, le choix est vite fait. Résultat : tout le monde se rabat sur le TER venant de Chartres, qui devient à son tour saturé : trains bondés, voyageurs debout, entassés dans des conditions très inconfortables. Et quand ce ne sont pas les retards, ce sont les pannes (problèmes électriques, incidents caténaire, gestion complexe à Versailles-Chantiers) qui rendent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'expérience encore plus pénible. Le temps passé dans les transports est devenu excessif, au point d'avoir un impact réel sur la qualité de vie. Le soir, il m'arrive régulièrement de mettre jusqu'à 2h30 pour rentrer chez moi. C'est exténuant, invivable, et clairement pas à la hauteur des enjeux de mobilité en Île de-France. Des solutions concrètes devraient être envisagées : • Ajouter des trains sur la ligne N, en particulier en heure de pointe. • Proposer des trains directs ou semi-directs au départ de Rambouillet vers Paris-Montparnasse, avec moins d'arrêts. • Renforcer l'offre le soir : un train toutes les 30 minutes est insuffisant en semaine. Il est urgent de repenser la desserte de Rambouillet pour désengorger le TER de Chartres, mieux répartir les flux de voyageurs et redonner aux habitants de l'ouest francilien des trajets dignes, rapides et fiables
Obs 954				X								X		**Mme LIAK** Comment puis-je donner mon avis s'il-vous-plaît ? Je pense qu'il y a énormément de progrès à faire, que ce soit sur la propreté mais aussi l'accessibilité, beaucoup d'écran dans les bus et RER ne fonctionnent pas et pareil pour les annonces audio. Étant actuellement à l'étranger pour mes études je ne peux m'empêcher de comparer avec le pays dans lequel je vis momentanément et de me rendre compte à quel point la France est extrêmement en retard..
Obs 955	X													**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Faciliter le transport des vélos dans les trains et RER en grande couronne* Travaillant quotidiennement à La Défense ainsi que sur toute la région Île-de-France, je souhaiterais privilégier le vélo pour certains de mes déplacements professionnels et personnels. Cependant, mon usage est limité car le transport des vélos dans les trains et RER est compliqué, voire impossible aux heures de pointe ou dans les trains bondés. Cette situation freine le recours au vélo comme véritable mode de rabattement vers les gares. Le Plan des mobilités doit donc intégrer explicitement l'amélioration des conditions de transport des vélos à bord des trains et RER franciliens. Cela pourrait prendre la forme de voitures ou espaces dédiés clairement identifiés, y compris aux heures de forte affluence.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Cette solution faciliterait les trajets intermodaux et encouragerait réellement l'usage combiné vélo-transport collectif, notamment en grande couronne où les distances entre domicile et gares sont significatives. Cela répond directement aux objectifs de réduction des émissions carbone et à la volonté de favoriser les modes actifs en Île-de-France
Obs 956				X										**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Repenser les horaires des transports collectifs en soirée pour améliorer leur attractivité en grande couronne* Résidant à Bussy-Saint-Georges et travaillant régulièrement à Paris ou ailleurs en Île-de-France, mes déplacements professionnels et personnels se prolongent parfois en soirée. Or, l'insuffisance d'offre de transport en commun en fin de journée me contraint parfois à un recours exceptionnel à la voiture, faute de solutions de retour fiables après 21 heures. Pour rendre crédibles les transports collectifs face à la voiture individuelle, le Plan des mobilités doit impérativement étendre significativement les horaires d'ouverture des lignes de bus et améliorer les fréquences des trains et RER en soirée, notamment en grande couronne. Les horaires doivent être repensés de manière continue et coordonnée pour assurer une offre attractive jusqu'à minuit minimum sur les principaux axes structurants. Cette mesure permettrait de répondre efficacement aux besoins réels des Franciliens, de renforcer la sécurité et le confort d'usage, et surtout d'ancrer durablement des habitudes de mobilité bas carbone chez les usagers. La mobilité durable ne peut être une alternative crédible que si elle couvre l'ensemble des besoins horaires, y compris en soirée
Obs 957				X										**Une Anonyme de Villiers/Marne** *Amélioration des transports* - Augmenter significativement la fréquence, RER a/e et, bus , en particulier aux heures creuses, le soir et les week-ends. Les mesures concrètes en faveur des mobilités du soir sont insuffisantes. Mettre 1h30 le soir au lieu de 45 minutes en journée ce n'est pas possible. Arrêter avec les RER courts le soir on est super serrés à 23h comme en temps de grève - Réduite les plages horaires travaux sur le RER e depuis plus de 5 ans nous n'avons plus de rer e a partir de 22h15 c'est très compliqué pour rentrer et du coup on privilégie la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voiture. - RER E chaque jour un problème et des suppressions de RER - respecter les délais des travaux le métro 15 est à nouveau repoussé c'est insupportable
Obs 958				X					X		X			**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Instaurer un principe de sobriété spatiale pour limiter les distances de déplacement domicile-travail* Habitant à Bussy-Saint-Georges, je me déplace un peu partout en région IDF. Je subis directement les conséquences de l'étalement urbain de l'Île-de France, qui génère chaque jour des flux massifs de déplacements, longue distance. Comme beaucoup de Franciliens, j'effectue des trajets de plus d'une heure en transport, une situation structurellement insoutenable sur le plan social, économique et environnemental. Le Plan des mobilités doit intégrer explicitement un principe de sobriété spatiale, conditionnant les nouvelles constructions et aménagements à leur réelle desserte par des transports collectifs performants. Il faut inverser la logique actuelle : ce ne sont plus les réseaux de transport qui doivent courir derrière l'étalement urbain, mais l'aménagement urbain qui doit s'adapter aux capacités du réseau existant. Concrètement, cela signifie limiter strictement l'urbanisation des espaces mal desservis, privilégier la densification raisonnée autour des pôles déjà connectés par les transports lourds, et évaluer systématiquement l'impact en kilomètres supplémentaires générés par tout nouveau projet urbain. Cette approche sobre, réaliste et cohérente est la seule manière crédible de réduire durablement la dépendance énergétique et les émissions de gaz à effet de serre en Île-de-France
Obs 959	X		X								X			**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Développer des véhicules intermédiaires partagés pour les trajets courts en grande couronne* Je rencontre des difficultés pour mes déplacements courts autour de mon domicile (courses, activités personnelles, rendez-vous locaux). Aujourd'hui, ces trajets trop longs à pied ou en transport en commun me contraignent parfois à utiliser ma voiture individuelle, pourtant rarement utilisée. Le Plan des mobilités doit soutenir activement la mise en place de véhicules intermédiaires partagés, comme des quadricycles électriques ou des vélos-cargos à assistance électrique, accessibles à proximité immédiate des quartiers

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														résidentiels. Ces solutions innovantes sont particulièrement adaptées aux territoires périurbains comme le mien, où elles combleraient efficacement les besoins de déplacement sur 2 à 5 km, réduisant ainsi la dépendance à la voiture individuelle. Ces véhicules intermédiaires sont économes en espace et en énergie, diminuent les émissions de gaz à effet de serre, et offrent un confort d'usage idéal pour des trajets courts à charge légère (courses, enfants). Cette mesure constitue une réponse concrète à l'objectif de sobriété carbone et énergétique affiché par le plan.
Obs 960				X										**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Rendre obligatoire la ponctualité réelle des lignes de bus pour améliorer l'usage des transports collectifs* Me déplaçant essentiellement en transport collectif pour mes interventions professionnelles à La Défense et en Île-de-France, je constate régulièrement un manque de ponctualité réelle des lignes de bus locales, particulièrement pénalisant sur des lignes à fréquence modérée. Ce problème est d'autant plus crucial que les trajets domicile-travail, souvent multimodaux, dépendent fortement de la fiabilité horaire des correspondances. Aujourd'hui, l'irrégularité des bus décourage de nombreux Franciliens de privilégier les transports collectifs, pourtant essentiels pour réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre. Un bus passant systématiquement en avance ou en retard pousse directement les usagers vers des solutions individuelles, plus coûteuses et plus polluantes. Je propose donc d'intégrer au Plan des mobilités une exigence forte : rendre obligatoire le respect strict des horaires affichés à chaque arrêt, avec une interdiction stricte de départ anticipé et une tolérance minimale au retard. Ce principe doit être assorti d'une transparence totale sur les données de ponctualité ligne par ligne, d'indicateurs publics de performance, et de pénalités financières aux opérateurs ne respectant pas ces critères. Cette fiabilité renforcée est indispensable pour rendre les transports collectifs franciliens réellement compétitifs face à la voiture
Obs 961	X													**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Améliorer radicalement l'offre de stationnement vélo sécurisé aux gares en grande couronne* J'aimerais pouvoir accéder à la gare à vélo plutôt qu'en bus ou voiture. Toutefois,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														le manque criant de stationnements vélo réellement sécurisés, protégés et en nombre suffisant à proximité immédiate de la gare dissuade de nombreux habitants comme moi d'adopter ce mode pourtant idéal en rabattement. La peur légitime du vol ou des dégradations est aujourd'hui le premier frein au développement massif du vélo comme mode quotidien, notamment en grande couronne. Un simple arceau à vélo en plein air n'offre pas une sécurité suffisante pour une pratique régulière. Cette insécurité encourage paradoxalement le maintien du recours à la voiture ou surcharge inutilement les transports collectifs. Le Plan des mobilités doit impérativement fixer un objectif clair et chiffré de généralisation du stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares franciliennes, avec obligation d'aménagement couvert, contrôle d'accès et surveillance efficace. Cette mesure, immédiatement applicable, est indispensable pour libérer le potentiel cyclable des territoires périurbains, réduire les déplacements motorisés de courte distance, et contribuer efficacement à la décarbonation du quotidien
Obs 962			X								X			**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Soutenir un réseau de covoiturage organisé pour les zones d'activités mal desservies* Mon métier m'amène à intervenir dans des zones d'activités partout en Île-de-France. Je privilégie toujours les transports collectifs, mais lorsque je dois me rendre dans certaines zones périurbaines ou industrielles peu ou mal desservies par les bus ou le RER, je suis contraint à un recours exceptionnel à la voiture. Ce constat est partagé par des milliers de salariés franciliens se rendant quotidiennement dans des territoires périphériques dépourvus de solution de mobilité collective efficace. L'absence d'organisation collective du covoiturage sur ces secteurs d'activités génère une circulation excessive de véhicules individuels, saturant les accès routiers, gaspillant énergie et temps, et dégradant la qualité de vie locale et régionale. Le Plan des mobilités doit encourager la mise en place de plateformes numériques régionales de covoiturage inter-entreprises adaptées aux spécificités des zones d'activités franciliennes. Ces plateformes, accompagnées d'aménagements sécurisés (points de rendez-vous, stationnement réservé), permettraient une réduction immédiate des trajets en solo, limiteraient les émissions de gaz à effet de serre, et renforceraient la résilience économique et énergétique des territoires

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														périphériques. Une telle mesure, concrète et peu coûteuse, offrirait une réelle alternative à la voiture individuelle lorsque les transports collectifs classiques ne suffisent pas
Obs 963				X										**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Étendre les horaires des bus en soirée pour sortir de la dépendance automobile* Je privilégie systématiquement les transports collectifs, mais je suis souvent contraint, faute de solutions fiables le soir, d'avoir recours à la voiture ou à des services coûteux pour rentrer chez moi après 21h. Cette situation, loin d'être marginale, concerne directement des milliers de Franciliens dont la vie professionnelle et sociale dépasse les horaires classiques des transports publics. Le manque d'offre en soirée contribue fortement à la persistance de la dépendance automobile dans une région pourtant saturée et vulnérable sur le plan énergétique. Le Plan des mobilités doit donc intégrer un objectif clair d'extension des horaires des lignes structurantes de bus en grande couronne jusqu'à minuit au minimum, complété par une généralisation des transports à la demande (TàD) connectés aux gares principales. Cette mesure, simple à mettre en œuvre, est indispensable pour offrir une véritable alternative à l'usage individuel de la voiture en dehors des heures de pointe et garantir un accès équitable à une mobilité bas carbone sur l'ensemble du territoire
Obs 964				X	X									**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Garantir la fiabilité des correspondances RER-bus en grande couronne* Utilisant quotidiennement le RER A pour rejoindre La Défense et mes lieux d'intervention professionnelle, je suis régulièrement confronté au problème récurrent des correspondances mal ajustées entre trains et bus, particulièrement en grande couronne. Ce défaut structurel de coordination crée une incertitude permanente qui complique fortement mon quotidien, m'obligeant régulièrement à attendre inutilement ou à renoncer à certaines missions en transport collectif. Cette mauvaise synchronisation, fréquente notamment en soirée ou en heure creuse, a pour conséquence directe de favoriser un recours occasionnel contraint à la voiture ou à des services privés (VTC), ce qui est non seulement coûteux mais contraire aux objectifs affichés de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour que l'intermodalité soit une réalité concrète et efficace, le Plan des mobilités doit instaurer une obligation stricte de synchronisation entre horaires ferroviaires

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(RER, Transilien) et les lignes de bus locales. Cela pourrait passer par un ajustement dynamique en temps réel ou semi dynamique, une exigence contractuelle de ponctualité pour les opérateurs, ainsi qu'une réelle prise en compte des retours usagers dans la gestion quotidienne. L'intermodalité réussie est cruciale pour la crédibilité et l'attractivité des transports collectifs en grande couronne
Obs 965	X													**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Sécuriser l'usage du vélo en grande couronne pour en libérer le potentiel* Habitant Bussy-Saint-Georges, je souhaiterais utiliser mon vélo pour certains trajets courts quotidiens, notamment pour rejoindre la gare RER ou accéder à des services proches. Malheureusement, l'absence de pistes cyclables sécurisées, la dangerosité perçue des grands axes routiers et le manque d'aménagements adaptés rendent cette pratique risquée et décourageante. Cette situation est profondément regrettable car elle bloque le potentiel considérable du vélo pour remplacer des trajets courts actuellement effectués en voiture ou en transport collectif déjà saturé. L'insécurisation cyclable maintient artificiellement une forte dépendance à l'automobile individuelle, même sur des distances courtes pour lesquelles ce mode est particulièrement énergivore et coûteux, économiquement et écologiquement. Pour libérer l'usage du vélo dans des territoires comme le mien, le Plan des mobilités doit intégrer un plan ambitieux et contraignant de sécurisation systématique des itinéraires cyclables reliant les pôles d'habitat aux gares et aux services de proximité : généralisation des chaussées à voie centrale banalisée (chaussidoux), réduction de la vitesse automobile, pistes cyclables protégées et continues, ainsi qu'un effort massif pour sécuriser les stationnements aux gares. C'est une condition indispensable pour permettre à tous les Franciliens d'utiliser pleinement ce mode actif, économique et bas-carbone au quotidien
Obs 966				X	X									**M. DEOUX de Bussy Saint Georges** *Arrêtons d'urbaniser sans réfléchir aux mobilités associées* Résidant à Bussy-Saint-Georges, mon activité professionnelle m'amène à me déplacer quotidiennement en transports collectifs à travers toute l'Île-de-France. Chaque jour, je suis confronté à la réalité complexe d'un territoire étalé, marqué par une dispersion

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														croissante des emplois, des services et des logements, ce qui alourdit considérablement mes déplacements en temps et en coût. Cet étalement urbain, souvent présenté comme inévitable, entraîne une augmentation systématique des distances parcourues et des infrastructures nécessaires. Je constate directement les limites d'un réseau qui peine à offrir une qualité de service acceptable face à une demande sans cesse croissante. Ainsi, malgré ma volonté d'utiliser les transports collectifs, l'éloignement croissant des lieux de vie et de travail pèse lourdement sur mon quotidien et sur la soutenabilité énergétique de la région. Il devient urgent d'intégrer au Plan des mobilités francilien un objectif explicite de sobriété spatiale : stopper l'urbanisation diffuse, densifier les pôles existants déjà bien desservis par le réseau ferré lourd (RER, métro, tram), et conditionner strictement les nouveaux projets d'aménagement à leur viabilité en matière de mobilité. Cette orientation est essentielle pour réduire durablement les distances contraintes et faciliter un véritable report modal vers les transports collectifs, seule option réaliste pour atteindre les objectifs climatiques et énergétiques
Obs 967				X	X									**Mme PASCUZZO** .Il est bon de prévoir une augmentation de 15 % des transports en commun. Mais encore faut-il penser en premier lieu aux endroits dépourvus de transports en commun et non augmenter les villes agrémentées de train, métro, tramway, bus, pistes cyclables, trottoirs….J'habite à Boissise-la Bertrand et me rends chaque jour à Evry Courcouronnes. Le peu de bus qui rejoint mon village a Ponthierry ne correspondent pas aux horaires de train. On ne peut penser à s y rendre à pied : pas de trottoir le long de la route départementale non éclairée. Ensuite il faut prendre le train avec une correspondance à Corbeil. Sur cette portion, les retards ou annulations de train sont très fréquents. Pire, lors de grève il n y a AUCUN train. À signaler aucun bus reliant Ponthierry au Coudray Montceaux ni AUCUN trottoir le long de la départementale reliant l autoroute. Arrivée à Corbeil, la correspondance vers Evry Courcouronnes n'est pas synchronisée surtout quand la première portion prend du retard du fait de la SNCF. Je ne parle pas des trains qui arrivent 2 minutes avant l'heure à Evry mais qui restent 10 minutes au bras de fer sans explications et qui empêchent donc de prendre la correspondance vers Melun et pire voit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														le prochain train annulé. Tous les jours je vois des trains supprimés ou retardés par des problèmes de signalisation ou des pannes de trains Il faut être vraiment patient avec les transports en commun en dehors de la petite couronne et pourtant nos impôts financent le grand Paris
Obs 968						X								**Mme GOULVEN de Fontenay-sous -Bois** Merci pour l'homogénéisation des tarifs Paris-Banlieue, le cauchemar des tickets multiples est terminé pour les utilisateurs irréguliers comme moi. On attend toujours l'extension de la ligne 1 du Métro avec impatience. J'ai par exemple parfois besoin de me rendre à la maison de santé municipale de Saint Mandé - où un service médical rare (saignées) m'est fourni et, de Fontenay-sous-Bois, ma seule solution est une combinaison bus + métro longue et fatigante après ce soin. Pouvoir prendre le métro aux Rigollots constituerait une amélioration significative
Obs 969				X										**M. COUILLAU de Montreuil** *Prolongement du Métro Ligne 1 vers Fontenay* Afin d'inciter les franciliens à favoriser les transports en commun, le Maillage du réseau est important. Le prolongement de la Ligne 1 est un élément essentiel de ce Maillage à l'est de Paris
Obs 970						X								**Un Anonyme** *Remarque sur accès de Dourdan à Paris* Je suis devenu un usager courant des transports en commun depuis la baisse des et alignement des prix en IDF. Néanmoins comme les bus ne sont pas compris dans le ticket pour Paris, je suis obligé de prendre le RER C alors qu'il m'est souvent plus pratique et surtout rapide de prendre le bus 91.03 à Dourdan puis le RER pour Paris au terminus de Massy. Cela me faisait souvent gagner près d'une 1/2 heure ! Malheureusement maintenant le ticket de bus est à 2€40 l'aller jusqu'à Massy + 1 ticket aller francilien = 4€90 ceci en partant de la même ville de Dourdan alors qu'en prenant le RER C cela me coûte 2€50.Je pense qu'il y a un trou dans la très belle raquette des transports en IDF ?
Obs 971		X												**Mme Houbiers de Sèvres 92** *Laissez quand même un peu de place aux voitures*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Vous aurez beau développer tous les transports en commun, il y aura toujours des personnes pour qui la voiture reste le dernier degré de liberté, les personnes à mobilité réduite. Car même avec une carte de priorité, l'accès aux places assises est parfois périlleux, voire impossible. Quand on a un périmètre de marche très limité, seule la voiture permet de se déplacer, à condition que les places bleues ne soient pas supprimées (n'est-ce pas Mme Hidalgo...) alors que la population vieillit !
Obs 972				X										**M. Lambert de Bagnolet 93** *Prolongement de la Ligne 3 à La Noue* J habite au 1 rue de la Noue et doit prendre régulièrement le bus 122 pour me rendre chez moi après être sorti du terminus Gallieni de la ligne 3 du métro.. beaucoup d attente et un bus souvent bondé...Le quartier de la noue compte environ 3000 habitants ... pour une population de 6000 habitants rassemblée sur une zone circulaire d'approximativement 1000metres de diamètre.....une station de métro supplémentaire est indispensable à mon avis
Obs 973	X		X											**Anonyme de Paris** *Voies et pistes cyclables chaotiques dans Paris.* Pouvons-nous envisager d'enlever les routes pavées très fréquentées de Paris qui sont très dangereuses et douloureuses pour le dos des cyclistes car irrégulières (trous et bosses) et bruyantes pour les habitants tout en pensant à les remplacer par une solution qui permettrait cependant de laisser respirer le sol pour ne pas souffrir des changements climatiques (pluies et fortes chaleurs) merci.
Obs 974							X		X	X				**Anonyme de Paris** *Solutions pour faire respirer la ville de Paris.* Il faut absolument que la ville de Paris puisse respirer en limitant l'accès aux véhicules de loisirs ou de confort comme toutes ces personnes qui sont seules dans leur automobile parce qu'elles bénéficient d'une place de parking à leur travail ou d'un salaire assez confortable pour circuler dans Paris (les taxer pour réinvestir dans la lutte antipollution, obliger le covoiturage) ne laisser l'accès qu'aux sociétés de livraison ou de services ● Multiplier la plantation de plantes ou arbres anti-pollution et non allergènes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														● créer des parkings autour du centre de Paris pour inciter les visiteurs à circuler dans le centre-ville avec les transports en commun en leur proposant une offre tarifaire attractive (surtout pour les familles ou les groupes d'amis dès 3 personnes) avec un combo parking +titre de transport à prix abordables.
Obs 975		X	X	X										**Anonyme de Paris** *Actions pour les piétons de Paris* La mobilité c'est aussi les piétons : ● avoir un maximum d'accès RER et surtout Métro avec escalators et ascenseurs pour fauteuils roulants, poussettes et valises au moins pour toutes les gares de la ville et stations les plus fréquentées, c'est une honte de laisser les gens galérer dans les transports en commun par manque d'accès ! ● remettre des bancs dans la ville pour permettre aux piétons de se reposer, marcher dans Paris c'est souvent usant et il faut aussi penser aux personnes âgées, malades ou blessées ! Sans compter que les bancs créaient du lien et donnaient du charme à la ville. ● Sécuriser les trottoirs en verbalisant les supermarchés, mini markets ou restaurants de la ville qui laissent plusieurs heures et à toute heure du jour leurs palettes de livraison et poubelles ou leurs drapeaux ou pancartes hideux de publicité sur le trottoir, gênant ainsi considérablement la circulation sécurisée des piétons
Obs 976				X										**Anonyme de Pantin 93** *RER E* Bonjour, cela fait plus de 20 ans que je prends le rer E tt les jours avec peu de soucis mais depuis environ 2 ans c'est devenu une catastrophe et depuis l'allongement c'est pire. Je fais Pantin, Nogent/le Perreux-sur-Marne aux heures de pointes et parfois pour mes loisirs en heures creuses et c'est une catastrophe !! Train HS,train supp, pb réseau, pb voyageur, pb grève, pb électrique,pb personnel…..etc etc bref tt les jours ça devient franchement pénible voire insupportable !!
Obs 977	X		X	X	X		X	X	X	X	X			**M. EVREINOFF de Chambourcy 78** *Améliorations entre Chambourcy, village d'Hennemont, Saint Gen* Je souhaite exprimer mon avis personnel sur le Plan de Déplacements et Mobilités Île-de-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														France 2030 (PDMIF 2030), en mettant en avant plusieurs enjeux cruciaux pour la mobilité et l'aménagement du territoire à Saint-Germain-en-Laye et ses environs. 1. Aménagements routiers et sécurisation de la RN13 La RN13 traversant Saint-Germain-en-Laye est un axe majeur identifié comme une coupure urbaine dans le PDMIF 2030. Pourtant, aucune solution concrète, comme la construction de passerelles aériennes ou souterraines, n'est détaillée. La sécurisation des axes structurants est essentielle, notamment après le récent accident mortel survenu en février 2025. Il est impératif de mettre en place des mesures fortes pour améliorer la fluidité du trafic et sécuriser le franchissement de cet axe, tout en réduisant les coupures territoriales. Il s'agit d'un enjeu majeur pour relier les zones résidentielles aux pôles économiques et éducatifs de la ville, notamment le centre-ville et le campus universitaire (iXcampus, Sciences Po, PNEI). Par ailleurs, la circulation sur la D113, qui devient la RN13 à Saint-Germain-en-Laye, pose un problème majeur de nuisances sonores et atmosphériques, notamment à Chambourcy. Il est crucial d'explorer des alternatives afin de réduire la place de la voiture individuelle et d'encourager d'autres formes de mobilité. 2. Transports en commun et accessibilité Le prolongement du tram-train T13 est une avancée significative. Cependant, je préconise : La création d'une gare à Chambourcy, idéalement près du centre commercial, afin de mieux desservir cette zone. L'augmentation du cadencement du T13 pour mieux répondre aux besoins des usagers et encourager son adoption. La promotion d'une intermodalité fluide, facilitant la connexion entre vélo, train et bus (par exemple, avec plus de rames accessibles aux vélos et des accroches-vélos sur les bus). L'électrification et la conversion des bus au biogaz, afin de renforcer l'impact écologique positif des transports en commun. 3. Mobilités actives et sécurisation des itinéraires cyclables Je soutiens le développement d'infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées, essentielles pour encourager la mobilité active. La mise en place du VIF 5 à Saint-Germain-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														en-Laye devra néanmoins respecter les contraintes architecturales et historiques locales, donc peut-être faire preuve d'une plus grande souplesse dans son cahier des charges concernant le passage du centre historique protégé. Par ailleurs, certains aménagements doivent être revus pour garantir une meilleure accessibilité : La réouverture du passage par la résidence du village d'Hennemont, qui permettait autrefois aux élèves du Lycée International d'éviter un itinéraire dangereux par la RN13 et la rue du Fer à Cheval; expropriation et ouverture a la circulation vélo des rues de la résidence pour permettre aux modes actifs de traverser la résidence. L'amélioration de la sécurité au carrefour du Bel Air et du carrefour RN13 – rue Pasteur – Croix de Fer, particulièrement accidentogènes. Le récent accident mortel sur cet axe illustre l'urgence d'intervenir, d'autant plus que la fréquentation de cet itinéraire va fortement augmenter avec le doublement des effectifs du iX Campus. 4. Accessibilité des parkings vélos et adaptation des espaces de stationnement Le stationnement sécurisé des vélos doit être simplifié pour encourager leur utilisation. Il est essentiel d'éviter des procédures de réservation trop complexes et de privilégier des solutions intégrées comme la carte Navigo ou un accès via QR code pour les utilisateurs ponctuels. De plus, l'opposition fréquente aux pistes cyclables en raison de la suppression de places de stationnement montre la nécessité de repenser l'usage de l'espace public. Il faut optimiser l'utilisation des parkings souterrains sous-exploités et réduire progressivement le stationnement en surface pour favoriser des aménagements cyclables sécurisés. 5. Transition énergétique et réduction du trafic de marchandises. L'installation de 3 000 points de charge pour véhicules électriques est une mesure positive. Toutefois, ces infrastructures doivent respecter les contraintes architecturales de Saint-Germain-en-Laye. Concernant le transport de marchandises, des alternatives plus durables doivent être mises en place : Réactivation du site multimodal d'Achères Grand Cormier, afin de développer le fret ferroviaire et réduire le transport routier de marchandises.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Développement du fret fluvial sur la Seine, en exploitant le futur site de PSMO pour favoriser des solutions logistiques décarbonées. 6. Sensibilisation et changement de mentalité Enfin, un véritable changement de mentalité est nécessaire pour faire évoluer les pratiques de mobilité. Il faut encourager les alternatives à la voiture individuelle, notamment l'auto-partage et les modes actifs, en menant un travail de sensibilisation dès le plus jeune âge. L'éducation à la mobilité doit être intégrée dans les écoles, collèges et lycées, avec des initiatives comme la Fresque des Mobilités. Conclusion Le PDMIF 2030 représente une opportunité pour transformer en profondeur la mobilité en Île-de-France. Cependant, des ajustements sont nécessaires pour répondre aux défis locaux et garantir une transition efficace vers des déplacements plus durables et sécurisés. J'espère que ces propositions seront prises en compte afin d'améliorer la qualité de vie des habitants et de favoriser une mobilité respectueuse de l'environnement et accessible à tous.
Obs 978				X										**Anonyme du Pré-Saint-Gervais 93** *Abribus du 75* J'aimerais savoir quand les abris bus du 75 seront posés au pré St Gervais et sur pantin suite au nouvel itinéraire. Merci pour votre réponse. Sur les deux sens
Obs 979				X		X								**Anonyme de Coulommiers 77** *Ligne P* Merci pour l'organisation de cette consultation et pour les nouveaux tarifs, notamment pour la grande banlieue, véritable encouragement à prendre les transports en commun. Il reste les problèmes de disponibilités des trains, en particulier sur la ligne P entre la Gare de l'Est et Coulommiers. Elle a tout d'un parcours sinistré... Le nombre d'annulations et de retards doit figurer dans le livre des records et les plus pénalisés sont celles et ceux qui l'utilisent au quotidien. Ne pouvez-vous faire en sorte que l'encouragement à prendre le train perceptible dans les tarifs soit vraiment renforcé par un service au public digne d'un pays comme le nôtre? Faut-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														il attendre je ne sais quelle concurrence pour voir cette ligne fonctionner ? Je serais heureux que la SNCF elle-même réponde aux attentes des usagers. Enfin, pour que l'encouragement soit complet, il faut quelques trains le soir jusqu'à une heure très tardive pour permettre aux banlieusards de rentrer de Paris sans recourir à la voiture.
Obs 980	X		X											**Mme GIRARDOT de Larchant 77** *Pour la création d'une liaison verte à vélo entre Larchant et Nemours.* Soutien au projet de piste cyclable entre Larchant et Saint-Pierre-lès-Nemours sur la D16 pour sécuriser le déplacement des cyclistes.
Obs 981	X		X											**M. LINTAUF d'Etampes 91** *Mobilité vélo Etampes* Les trajets sont faiblement sécurisés pour les vélos : partage avec les bus dans des rues étroites. Les vitesses des vélos puis le parking est à rapprocher des piétons et non des véhicules. Les pistes cyclables doivent être réalisées avec des revêtements pérennes et entretenus on est découragé d'aller tous les jours au travail sur un champ de bosses, les voitures ont droit a des rénovations de voirie, les vélos non. Les automobilistes peuvent se garer partout et au pied de leur destination, les vélos non ! Sorti des villes il n'y a plus rien pour rejoindre les villages à proximité : la cohabitation avec les véhicules est alors très dangereuse. Privilégier les trajets directs pour les vélos : ça demande plus d'énergie et de temps qu'en voiture. Les pistes des vélos n'ont pas besoins de suivre les routes existantes : moins larges et ne génèrent pas de nuisances sonores : on peut "couper le fromage". Une couleur de revêtement de sol spécifique au vélo (mais non éblouissante ni glissante) mais la même pour tout le pays serait souhaitable (comme dans les pays voisins plus avancé sur le sujet). Les pistes cyclables doivent être assez large pour se croiser à 2 et avoir une ligne de partage pour marquer les 2 sens de circulation.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Il faut pouvoir monter dans les trains facilement avec le vélo et envisager une solution avec les cars.
Obs 982			X											**M. LINTAUF d'Etampes 91** *Covoiturage et application.* Déployer une application et non plusieurs pour tous pour le covoiturage. un "waze" pour le covoiturage cette application doit avoir une ergonomie de qualité : - donc simple et souple pour les horaires programmés. - simple et rapide pour les déplacements non programmés. le conducteur ne doit pas avoir à faire "50" clic ou validation et valider + confirmer pour chaque manipulation ; une touche revenir en arrière et une annulation sont préférables et bien séparées sur l'écran pour éviter les erreurs de manipulations qui obligent à tout refaire. Une carte avec les trajets possibles serait l'idéal afin de savoir si dans les minutes à venir ou à un horaire programmé quelqu'un va passer à proximité : l'inverse des cartes des embouteillages avec des couleurs signifiant la fréquence des possibilités : une ligne orange m'informe qu'à l'heure où je souhaite me déplacer il y un faible nombre de possibilité ou que c'est plus tôt ou plus tard, à l'inverse un vert pétant me dit qu'il y a du monde. Si j'élargis la carte je peux voir si la suite de mon trajet reste vert et jusqu'où. On peut aussi avoir une ligne en pointillés pour signifier les chances d'avoir un véhicule. Un symbole pour signaler la nécessité de changer de véhicule sur le trajet.
Obs 983							X							**Mme MANUEL de Vitry-sur-Seine 94** *Stationnement PMR* les personnes ayant droit à un temps de stationnement gratuit d'au moins 24 h dans le domaine public car ils ont une carte CMI-S délivrée par les MDPH sont pénalisées dans de nombreuses communes de banlieue par la mise en place de parcmètres qui n'ont pas de touche dédiée aux PMR dès lors que le contrôle du stationnement est fait par des véhicules LAPI automatisés qui ne peuvent pas lire la carte apposée sur le parebrise. Du coup ils sont obligés soit de payer une redevance dont ils devraient être exonérés soit de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														devoir contester un RAPO qui même si ce n'est pas une amende est quand même une forte sanction pour l'absence de paiement. Certaines communes - mais pas toutes - proposent en ce cas que la personne fasse enregistrer par un service dédié de la commune un ou deux véhicules dont la plaque sera reconnue par LAPI et ils seront ainsi exonérés. Outre que cette solution n'est pas affichée sur les parcmètres de l'espace public, et n'est pas toujours indiquée dans les informations mises à disposition des habitants de la commune concernée, elle est très lourde à réaliser pour des déplacements qui peuvent être ponctuels. De plus elle peut être difficile à réaliser pour des personnes handicapées qui n'ont pas de véhicule personnel ni de conducteur régulier utilisant toujours le même véhicule mais sont véhiculés par différentes personnes bénévoles de leur entourage personnel ou associatif. C'est de plus très difficile pour les personnes qui sont obligées de circuler entre plusieurs communes pour accéder à des lieux de soins, de loisir ou de consommation, d'avoir à s'enregistrer dans plusieurs communes. Si l'enregistrement pouvait être effectué au niveau de la région (sinon au plan national) cela faciliterait l'accès à un droit qui est compromis dans de nombreuses communes depuis que le stationnement est devenu une compétence communale. Ces personnes souhaitent que soit étudiée la possibilité d'un enregistrement unique pour toute l'ile de France, par les détenteurs de carte CMI-S, des véhicules utilisés régulièrement par ces personnes.
Obs 984				**X**		**X**								**Un ANONYME de Pantin 93** *Transport en commun métro : accessibilité et tarification.* Accessibilité : Les stations de métro sont, dans la grande majorité, difficilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux femmes avec poussette, aux voyageurs avec bagages, etc...et quand il y a des ascenseurs ou escaliers mécaniques, ils sont souvent en panne (Jaurès, Stalingrad). Tarification ; Pourquoi une tarification différente métro/Bus ? Il n'y a pas que des Parisiens, il y a aussi les banlieusards qui sont donc obligés d'acheter deux pass : Un pass bus et un pass métro. Pourquoi ne pas unifier ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Fraude : Lutter contre la fraude, c'est l'usager qui paie, mais en demandant aux contrôleurs un minimum de politesse et de compréhension. On ne se "venge" pas sur le pauvre usager. Lutter contre les mendiants et toutes autres formes de "rackets".
Obs 985				X										**Anonyme de Les Essarts-le-Roy 78** *SNCF 6 Ligne N* Utilisateur de la ligne N, c'est le meilleur moyen d'être en retard ou de rater un rendez-vous. Les trains supprimés à la dernière minute (7:47 aux Essarts le Roi) , Les problèmes de signalisation, Les trains dont le terminus est La Verrière alors qu'ils sont sensés avoir Rambouillet comme terminus. Cette liste est loin d'être exhaustive. Bon une fois à la gare Montparnasse, l'enfer continue, métro ligne 6 avec une fréquence notoirement insuffisante. Il faut laisser passer 1 voire 2 métros pour enfin pouvoir monter. Ligne 13 c'est encore pire (enfin quand on arrive à accéder aux quais) et là ce n'est toujours pas fini. Les portes automatiques ont bien du mal à se fermer. (Celles de la rame). Enfin la ligne 8 éMailée de nombreux incidents à longueur de journée. Une sérieuse remise en question s'impose. Pour convaincre les personnes de laisser leurs véhicules au garage, il convient que l'alternative soit fiable et c'est bien éloigné de ce que l'on est en droit d'attendre.
Obs 986			X	X										**Mme VAYSSIE de Rumont 77** *Déplacements Sud Île-de-France* Habitant le sud seine et marne dans un village d'une centaine d'habitants, je peux témoigner que l'offre de transport est désertique. Il y a uniquement une organisation de transport scolaire limitée : ma fille de 16 ans met 1H30 pour rejoindre sont lycée situé à 20 km en busS. En dehors des horaires scolaires impossible aux jeunes sans permis , au personnes agées qui ne conduisent plus de se déplacer . Impossible de rejoindre les gare TER de Nemours ou RER D de Malesherbes ou aller au marché , chez le deniste...!! Pourquoi ne pas installer un service de déplacement à la demande à un tarif raisonnable (5 à 6€ de l'heure ou pass navigo pour les jeunes) tarif jeune /personnes agées à 50%?? Ce type de service existe dans certaines communes plus peuplées mais rien dans nos

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														petites communes . Il faudrait pouvoir réserver ses déplacements par téléphone (personne agée) ou appli téléphone (jeune)
Obs 987	X					X	X							**Anonyme de Clamart 92** -poursuivre l'harmonisation des tarifs bus-tram et Metro RER et un seul ticket quel que soit le transport. Ex Tram+métro pour aller à Paris =2€+2€50, car il faut deux tickets et non un seul - vélo, transport : beaucoup de choses ont été faites, c'est très bien, mais il reste aussi encore beaucoup à faire - vélo : généraliser les panneaux permettant au feu rouge de tourner à droite, et d'aller tout droit dans la plupart des cas. Si cela est trop coûteux en termes d'achat et pose de ces panneaux, il pourrait être prévu que par défaut, le vélo peut tourner à droite ou aller tout droit (comme par défaut, il peut prendre toute rue limitee à 30 km en contresens), sauf indications contraires - vélo : mettre plus d'arceaux pour accrocher un vélo (très utile pour faire ses courses, sorties, passer du vélo à un transport en commun, etc) - améliorer la visibilité des pistes cyclables : on se retrouve souvent dans Paris en fin de pistes sur la route, sans comprendre où il faut aller (piste en face en fait, ou plus de pistes du tout) - séparer partout où cela est possible les pistes vélo, piéton (dangereux pour les piétons et les vélos), voiture/bus. Évidemment cela n'est pas possible partout, mais il y a des endroits où cela est possible - ne plus aménager des coupures de pistes (cf centre de Clamart, il est désormais impossible de traverser à vélo, il y a une longue partie où il faut promener son vélo à pied) - ne pas opposer transport voiture, vélo, piéton. On est tour à tour dans chacune de ces situations. - Arrêter les mises en sens uniques en centre ville, qui sont néfastes pour les commerces (ne pouvant plus passer, plus se garer, des personnes ne viennent plus y faire leurs courses), il faut garder des centres villes actifs - quand il y a la place, ne pas faire des pistes cyclables étroites, pour que les vélos puissent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														se doubler, au moins à certains endroits (en montée, en vélo mécanique, il faut qu'un vélo électrique puisse doubler à certains moments) -que de sursaut en vélo ! Trous, pavé, travaux inachevés, voie cyclable en partie dans le caniveau, etc - entretenir les espaces verts : Cela a été fait récemment, mais pendant longtemps, les branches d'arbustes sur la coulée verte dépassaient sur la piste, obligeant à se déporter. Au coût des aménagements, il faut prévoir dans le budget les coûts de maintenance et entretien - métro, bus, RER : souvent très bruyant, parce que smartphone fort pour regarder des vidéos , films, conversation téléphoniquement sans aucune discretion etc. Rappeler les consignes -voiture : ne pas supprimer les places de parking extérieur. Les parkings souterrains sont souvent très étroit, escalier très étroit aussi où il est impossible de se croiser - limiter les suv et grosses voitures : elles débordent des places de parking, impossible de se garer à côté en parking souterrain si on veut ensuite pouvoir sortir le la voiture. Compliqué de passer en vélo en contresens (voiture trop large) alors que cela passe bien s'il s'agit de voiture classique. - délimiter les places de parking extérieur : trop de véhicules se garent n'importe comment, et limite de ce fait le nombre de voitures qui peuvent se garer - en cas de modification de plan de circulation, prévoir des panneaux clairs : on se retrouve à faire des tours et des tours ... et à revenir au point de départ, sans comprendre. - en cas de travaux, limiter l'emprise et la durée des emprises sur les trottoirs, rues et pistes cyclables, et avoir une remise en état rapide
Obs 988				**X**										**M. NOËL de Maurepas 78** *Enquête publique sur le pdmif 2030* C'est avec intérêt que j'ai parcouru le document soumis à l'enquête , document auquel j'adhère largement. De même que ce sont les petites rivières qui , ensemble ,font les grands fleuves, c'est par un ensemble de mesures locales que l'on obtiendra un résultat significatif. Bien sûr , les grands projets ont toute leur importance, mais ils ont un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														inconvénient :Souvent , il coutent cher. Promouvoir les transports en commun est un bon objectif mais il est intéressant de s'assurer que l'ensemble des Franciliens puissent en profiter. Et là , il faut regarder finement les lieux. Dans mon cas , j'habite Maurepas (78310) , dans un quartier qui se développe : Villeneuve. Ce quartier n'a pas de transports en commun. Le paradoxe est qu'il existe une ligne de bus , mais elle contourne Villeneuve en passant par une forêt !C'est la ligne n°7 qui relie Plaisir à La Verrière en passant par les Mousseaux (commune de Jouars Pontchartrain).La fréquentation de cette ligne dans la forêt , est particulièrement faible. Ne serait il pas plus intéressant de faire passer les bus par Villeneuve (Rue du Bois d'Acacias , rue de Villeneuve, ...) , avec au passage la desserte du cimetière de Maurepas et de la partie nord de Maurepas Village ?Aucun cout d'investissements car les arrêts existent déja pour les bus scolaires Voila une petite mesure ,mais qui va dans le bon sens. D'autres sont probablement envisageables.
Obs 989						X								**Mme NIQUET de Cergy 95** *Week-end et travaux de dézonage.* Plus de fréquence au départ et arrivée de Cergy le haut serait un plus pour le week-end. idem lorsqu'il y a des travaux, l'information n'est pas toujours très visible. Pourquoi ne pas dézoner l'ensemble des vacances scolaires pour les abonnements 4-5?
Obs 990			X											**Anonyme de Rumont 77** Idem Observation 986.
Obs 991						X								**Anonyme de Rambouillet 78** *Bus de ville à Rambouillet.* Tarifs des bus de ville trop élevés pour les enfants de 12 à 15 ans pour se rendre au collège. 2€ par trajet x2 = 4€/jour x 140 trajets annuels = 560€ pour 1 enfant Rambolitain ! Le pass annuel imagine R à 380 € qui permet d'aller à Paris quotidiennement est inutile pour cette tranche d'âge et trop cher pour faire maximum 4 km/trajet. Il faudrait proposer une offre tarifaire pour les collégiens sur les trajets limités à la ville de Rambouillet et adapter la fréquence des bus aux heures d'affluence.
Obs 992				X										**Anonyme de Leuville-sur-Orge 91** *Transport en Essonne*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Je remarque que pour le sud Essonne à partir de Montlhéry rien n est prévu, Aucune amélioration pour la RN20 : voie bus ……,ceci malgré l'amplification des constructions de logements ! Idem pour N104…. La ligne de bus 9105 qui faisait Evry -Massy a été tronquée…… Aucune amélioration des dessertes de transports en commun……. Pourtant je vous rappelle que sur notre taxe foncière nous payons pour « Le grand Paris »
Obs 993	X		X											**Anonyme de Paris** *Pistes cyclables parisiennes* La cohabitation pistes cyclables / piétons est parfois difficile. Ainsi, à la sortie du bus avenue Paul Doumer il faut être très vigilant pour ne pas se faire renverser par un cycliste qui dévale la pente … Il suffit d'un moment d'inattention et c'est la catastrophe ! Il en est ainsi également à la descente du bus à Beaugrenelle pour se diriger vers la galerie commerciale en direction du magasin Darty par exemple. À peine un pied en dehors du bus et vous êtes devant la piste cyclable ! Horreur si vous vous avancez trop ! Et cela d'autant plus que les cyclistes croient avoir tous les droits et foncent ! Il est donc urgent de repenser à la sécurité des pistes cyclables pour les piétons !
Obs 994				X										**M. FRETAULT de Colombes 92** *Prolongement de ligne M3 jusqu'à la gare des Vallées.* Afin d'offrir une alternative à la ligne L et de créer des interconnexions, le prolongement de la ligne 3 du métro jusqu'à la Gare des Vallées très fréquentée doit être envisagée. Cela doit permettre d'offrir une nouvelle alternative de transport aux habitants des trois communes de Colombes, La Garenne Colombes et Bois-Colombes. Cela constituerait un prolongement cohérent et naturel avec le tracé actuel de la ligne 3 actuellement terminus Pont de Levallois Bécon.
Obs 995				X										**Mme STERENBERG de Paris** La mairie du 14e n'étant pas proposée pour répondre à cette enquête, pouvez-vous s'il

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vous plaît me dire comment y participer ? Nous souhaiterions vraiment le faire car il y a donc de gros problèmes notamment avec le bus 62 dont l'attente avoisine régulièrement une demi-heure ; par ailleurs il y a de gros problèmes de régulation, ils arrivent parfois à 2 ou 3 l'un derrière l'autre et ensuite l'attente est interminable Également de nombreux panneaux de signalisation sont constamment en panne, le délai d'attente ne correspond pas du tout à la réalité Katy Sterenberg GROUPEMENT CLCV PLAISANCE
Obs 996				X										**Mme HOULBERT d'Abbéville-la-Rivière 91** *Transport de proximité et RER* j'habite en zone rurale à 15km de la première gare, j'ai essayé plusieurs fois de bénéficier des transports à la demande qui dessert mon hameau et malheureusement l'horaire le plus tôt est à 10h37 voir 11h30, dommage cela m'éviterait de prendre mon véhicule. les voyages en RER aussi bien en allant à Paris ou au retour sont très aléatoires (ligne C RER) j'ai mis 3 heures en janvier en semaine vers 16h au lieu d1heure
Obs 997				X										**Mme COMMUNAL de Colombes 92** *Prolongement ligne 3 Bécon et Les Vallées* le prolongement de la ligne 3 sur les gares de Bécon les Bruyères et les Vallées seraient un atout majeur permettant aux résidents des communes de Courbevoie, Asnières sur Seine, Bous Colombes et la Garenne Colombes d'avoir une alternative à la ligne l et de pouvoir se rendre dans Paris plus facilement et à terme d'avoir une connexion avec ligne 15. Cela rendrait ses villes encore plus attractives que ce soit pour les jeunes salariés et les familles.
Obs 998				X										**Mme KONRAT** *Transport les jours de fermeture* Je complète mon précédente Obs : Samedi dernier, jour de fermeture à la fois du RERC et du RERB il n'y avait aucune coordination entre l'arrivée d'un type de RER et le départ de celui de l'autre ligne. En ces jours de galère pour les usagers n'y a t-il pas moyen de coordonner les transports de manière que les gens ne ratent pas une correspondance à 1 mn près, ce qui rallonge encore considérablement un trajet déjà pénible du fait de la fermeture de 2 lignes ? Encore une fois il faudrait que les usagers soient épargnés !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 999				X										**Anonyme de Paris** *Bus 4413* Afin de favoriser les déplacements en transports en commun et les mobilités douces, décarboner les déplacements du quotidien et le fret logistique, le Plan des mobilités en Île-de-France prévoit de développer les alternatives à la voiture, notamment : développer l'utilisation des transports collectifs en les rendant plus attractifs en proposant une offre sûre et performante adaptée aux usages des Franciliens. Très bien, je vous propose donc une mesure qui ne coûterait pas cher à mettre en œuvre et facile à mettre en place. Cette mesure consiste à reporter l'origine/terminus à la gare d'Arpajon du bus 4413 actuellement situé Porte d'Etampes - Avrainville - Brigeollet) : fréquence, 30 minutes Le bus 4413 pourrait "tourner " à la gare RER d'Arpajon de la même manière que le bus 4504 (Gare d'Arpajon ↔ Gare Evry Courcouronnes Ctre) En effet, selon Google Maps la porte d'Etampes à Arpajon est à située à 7 minutes à pieds la gare RER et à 4 minutes avec le bus 4504 sans compter le temps pour traverser la place car l'arrêt du bus 4504 est diamétralement opposé à l'arrêt du bus 4413 et le temps d'attente entre le bus 4504 et le bus 4413. Il faut ajouter à ces péripéties le froid et la pluie l'hiver et la canicule l'été. Compte tenu de cette situation aucun voyageur du RER n'utilise cette possibilité pour se rendre à l'hôpital, au lycée René Cassin, au funérarium, au magasin Grand Frais, ou dans les habitations de plus en plus nombreuses avenue de Verdun... empruntée par le bus 4413 seul bus desservant cette partie de la ville du lundi au samedi. A noter que le bus 4556 dessert cette partie de la ville du lundi au vendredi, horaires au départ de la gare d'Arpajon : 6:22 7:18 8:18 9:22 10:20 12:08 12:38 16:36 17:36 18:35 19:34 Cette desserte n'est pas très étoffée. L'utilisation de la voiture individuelle est quasi obligatoire. De plus, la population vieillit et de nombreuses personnes âgées ne seront bientôt plus autorisées à conduire à partir d'un certain âge et tout le monde ne peut pas se déplacer en vélo.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1000				X					X					**M. PERRET de Vauréal 95** *Transport en commun de l'agglomération de Cergy-Pontoise et accès à Paris* 1/ Concernant l'agglomération de Cergy-Pontoise, je pense qu'il faudrait de nouveau réfléchir aux lignes de desserte de cette agglomération de manière à diminuer le nombre de changement de bus quand on veut aller d'un bout de l'agglomération (mon exemple: Vauréal) à un autre bout de l'agglomération (mon exemple: Clinique Sainte-Marie à Osny). Actuellement à 10h55 ce samedi il me faudrait 1h09 pour faire le trajet avec 2 bus dont 1 que je ne pense pas avoir le "droit" de prendre (95-08 puisqu'à ma connaissance je pourrais y monter mais avec interdiction de descendre dans l'agglomération) et donc 1h27 avec 4 bus à 1h49 avec 3 bus! En voiture le trajet me prend é25 minutes ! 2/ Concernant la fréquence des bus de cette agglomération, il faudrait aussi réfléchir à mettre en place des bus plus petits mais passant à des fréquences plus élevées; oui, cela pourrait coûter plus cher mais "l'écologie" coûte et coûtera toujours plus chère que la facilité de polluer! 3/ Concernant l'accès à Paris en voiture, la mairie de Paris veut restreindre de manière autoritaire l'accès en voiture et ne prenant que des décisions d'interdiction d'accès! Mais la mairie, au lieu d'interdire cet accès ne pourrait-elle pas réfléchir "intelligemment" en proposant de participer à la construction de parkings en limite du périphérique et/ou plus loin de manière à ce que les non-parisiens puissent accéder avec leur voiture au plus près des transports en commun de Paris. Malheureusement, le plus loin est limité par les transports venant sur Paris!
Obs 1001				X										**M DE LARAUZE de Maule 78** *Horaires train week-end* Je dois prendre la voiture pour aller à Paris en soirée et les week-ends car plus de train a partir de 22h00 pour rentrer chez-soi., ligne N
Obs 1002				X										**Mme RITMANIC de Saint-Denis 93** *Les bus, des lignes de vie* L'action 3 de l'axe 1 concerne les bus. Dans ce chapitre, on peut lire :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														"Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance. Adapter l'offre de bus en fonction des besoins locaux, améliorer le Maillage du territoire et la qualité du niveau de l'offre en cas de décalage avéré entre l'offre de bus et la demande sur le territoire. Le bus étant le mode de TC le plus universel et accessible à tous, son attractivité doit être améliorée par de meilleures conditions de circulation, une bonne régularité et une bonne ponctualité. Une attention particulière doit être portée sur les axes prioritaires de bus accueillant plus de 300 passages par jour , 2 sens confondus. Adapter la distance entre 2 arrêts d'une même ligne: on peut supprimer (des arrêts) s'ils sont proches sous réserve de ne pas pénaliser les usagers à mobilité réduite." bien sûr, je suis, nous sommes collectivement tout à fait d'accord avec ce paragraphe. Mais quelles mesures pour le faire respecter ? en effet, à St Denis, à l'occasion du réaménagement piéton du CV, la Mairie a décidé, sans aucune consultation des habitants, de supprimer tous les arrêts de bus (8, sur 3 lignes 153, 253, 239) de l'hyper CV. Des milliers d'habitant.es des quartiers les plus populaires (QPV) se voient privés d'accès direct au CV. C'était les arrêts les plus fréquentés, par des gens chargés de sacs, car le marché, les commerces se trouvent tous dans cet hyper centre en plus des équipements culturels, administratifs, médicaux... Ces milliers d'habitant.es ont vu leur vie se compliquer gravement (ce qui explique que près de 6000 personnes aient signé la pétition du Collectif bus demandant le retour de la desserte en bus du CV). Ils/elles sont discriminés de fait car pour les plus fragiles, contraints à l'isolement, privés des occasions de la vie sociale, de relations inter quartiers. Bon pour la santé ? surtout facteur de stress, de fatigue, de perte inutile de temps, de discrimination. Il nous est opposé le métro, mais celui-ci assure la liaison avec Paris et non entre les quartiers, avec des stations inaccessibles aux PMR, et une facturation supplémentaire. Le tram complète le réseau bus mais en aucun cas ne le remplace car beaucoup moins dense en Maillage. En vérité, comme il est indiqué dans l'Axe 1 du PMIDF, les bus sont les transports par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														excellence utiles aux habitants, et au fonctionnement de la ville elle-même. Le maire prétend opposer les arbres (pas de problème pour le verdissement) aux bus, pour, en réalité, aménager un CV répondant moins aux besoins des habitant.es qu'à ceux des touristes. Une vitrine plus qu'un lieu à vivre. Cette décision, que le Maire s'obstine à ne pas modifier malgré les demandes pressantes de discussion, était-elle destinée à répondre au souhait d'améliorer la vitesse de circulation des bus ? Il est singulier d'améliorer la vitesse en supprimant une desserte sans contrepartie ! On est obligé de constater que cette décision est contraire à ce qui est inscrit au PMIDF, cf la réserve en faveur des usagers PMR, ainsi que la référence à la priorité à porter sur les arrêts accueillant plus de 300 passages/jour puisque nous avons comptabilisé sur ces arrêts 900 passages/jours ! Pourtant cette décision a été mise en œuvre par IDFM, et ce, malgré l'absence de concertation ! Voilà 2 ans que le collectif bus bataille pour être entendu sur la nécessité de retrouver une desserte directe de l'hyper centre, adaptée au nouvel aménagement (qui est maintenant réalisé !) Par conséquent, il est indispensable que le PMIDF exige : de prendre en compte en amont la mobilité par les bus dans les projets d'aménagement comme partie intégrante de ces aménagements d'intégrer la nécessaire concertation avec les usagers, en amont, pour prendre les décisions les plus adaptées aux besoins réels de la population. Pour cela il est indispensable de définir des obligations, des indicateurs, des contrôles des engagements inscrits dans le PMIDF permettant d'assurer que les objectifs affichés sont réellement mis en œuvre. St Denis est la preuve que faute de cela, le PMIDF n'est constitué que de vœux pieux...
Obs 1003		**X**												**<u>Mme PICOT de Sartrouville 78</u>** *Accès aux rames* Dans certaines gares, par exemple Sartrouville, l'accès au RER est très difficile car la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														hauteur entre le quai et la rame est très grande. Très difficile avec une poussette d'enfant, quand on a quelques problèmes articulaires ou un certain âge.
Obs 1004				X										**Anonyme de Saint-Maur-des-Fossés 94** *Futur métro ligne 15* Prévoir de nouveaux parcours de bus pour acheminer les voyageurs jusqu'aux gares de la nouvelle ligne 15 sud. (par exemple nouvelle gare à Champigny)
Obs 1005		X												**Anonyme de Paris** *Accès PMR* Ayant trouvé peu de points concernant les personnes handicapées dans tous les textes de présentation, j'espère que mes remarques seront prises en compte dans le plan des Mobilités 2030 Usager de la PAM75 depuis 2013, et depuis 2023 usager de la PAM Francilienne. Handicapée PMR, Matériel utilisé : une chaise caddie (intermédiaire entre caddie siège et fauteuil), plus une canne anglaise Pour ma part j'utilise la PAM, parfois le TRAM et les bus. TRAM : rien à dire sauf que parfois les trams parfois démarrent trop vite, (je suis déjà tombée). Mais ce transport est bien adapté pour les handicapé(e)s, accès aux quais avec une pente douce. Même niveaux entre quai et rame BUS : dans la théorie les bus sont équipés à 100%, c'est vrai. Mais dans la pratique c'est toute autre chose : • Pour différentes raisons le bus ne s'arrête pas toujours au raz du trottoir, d'où un espace important entre le bus et le trottoir, je dois alors demander au chauffeur de sortir la rampe!!!ou d'autres voyageurs viennent m'aider • La rampe pour entrer dans le bus n'est pas toujours sortie, ma chaise caddie n'étant pas considérée comme un fauteuil. Je dois encore demander au chauffeur !!! • Impossibilité de valider mon titre de transport, car pour moi, la distance entre mon entrée par la rampe (porte du milieu) et les bornes situées au niveau du chauffeur (entrée voyageur valide) est trop importante PAM : depuis la régionalisation, c'est une catastrophe

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• N'étant pas en fauteuil, trop souvent, c'est un taxi de "Alpha Taxi" qui effectue la course. Un véhicule ¨Pam" exceptionnellement. Depuis le 1er janvier 2025, 13 ransports dont 10 Alpha Taxi et 3 Pam. Pourquoi ? • Oubliée, Je me suis retrouvée plusieurs fois sur le trottoir à attendre un véhicule, jusqu'à 2 h. Comme il est très difficile d'avoir le standard, j'ai pensé quelques fois avoir recours à un taxi mais je n'avais pas les moyens de le payer, j'étais donc obligée d'attendre (par tous les temps)! • Les taxis ne sont pas adaptés pour les PMR car châssis trop hauts, manque d'espace entre le siège arrière et le montant de la carrosserie entre la porte avant et la porte arrière. Comme je le faisais remarquer gentiment au chauffeur il a osé me répondre « mon fils de 19ans qui fait 1m90 n'a pas de soucis pour s'asseoir à l'arrière ! » le lundi 24 mars 2025. • Par contre certains chauffeurs sont très corrects, ils descendent pour aider les passagers PMR • Les rares fois où j'ai eu un véhicule PAM, j'ai constaté les mêmes soucis pour entrer et m'asseoir dans le véhicule • J'ai reçu des relances de factures alors qu'elles avaient été déjà payées → échange de courrier papier et de mails inutiles et donc travail inutile pour l'employé PAM qui doit traiter la réclamation • Difficulté d'avoir un ou des transports car la demande est faite au dernier moment, mais faite avant la date et l'heure limite, c'est-à-dire la veille avant 12h du transport demandé. J'ai déjà eu des refus de transport. Comment faire dans ce cas-là lorsque c'est pour un rdv médical.
Obs 1006	X		X											**Anonyme de Paris** *Le problème avec les vélos. Il vaudrait mieux plus de bus.* -Les vélos électriques sont des engins motorisés et ils ne sont pas immatriculés (ils l'étaient il y a 80 ans) donc ils roulent et commettent des infractions en toutes impunité. - Un vélo qui roule à 20/30 km/h c'est dangereux car ça ne freine pas bien... une voiture ou un scooter freinent mieux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Bref, arrêtez le tout vélo et améliorez les transports en commun !
Obs 1007										X	X			**M. MERCIER de Saint-Denis 93** *Objectif d'une baisse de 15% des modes individuels motorisés.* L'objectif d'une baisse de 15% des modes individuels motorisés entre 2020 et 2030 rompt avec l'orientation adoptée par la Métropole du Grand Paris pour sa Zone à Faibles Emissions (ZFE). Le rapport de présentation de la 2ème étape (2021) de cette ZFE le disait très clairement : « la ZFE-m n'est pas une mesure visant à réduire le trafic routier ». Le kit de communication diffusé alors par le président de la MGP le confirmait : « Cette mesure ne vise pas à faire de la MGP une zone sans voiture mais à accélérer le renouvellement du parc de véhicules ». Ce refus d'une réduction du trafic routier dans la zone urbaine dense que constitue la MGP, qui faisait pourtant partie des recommandations de l'OCDE publiées dès 2019, a persisté jusqu'à l'actuelle étape de la ZFE de la MGP, à savoir l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3 au 1er janvier 2025 (finalement suspendue). Or ce « renouvellement du parc technologique » ne peut absolument pas, et de très loin, permettre d'atteindre les nécessaires objectifs sanitaires tels qu'ils ont été fixés par l'OMS en 2021. Le dossier de consultation de cette étape de la ZFE de la MGP a précisé pourquoi : Les « émissions de PM10 et … de PM2.5 au sein de la Métropole du Grand Paris … sont par ailleurs majoritairement dues à l'abrasion des routes, pneus et freins des véhicules (82 % des émissions du trafic routier pour les PM10 et 71 % pour les particules PM2.5) » (Airparif - Evaluation de l'impact de la ZFE-m métropolitaine étape « Crit'Air 3 »). On ne peut donc pas attendre un grand résultat du « renouvellement technologique » qui se résume à un changement de motorisation du parc de véhicules. Pire, les véhicules électriques et hybrides, plus lourds que les véhicules thermiques qu'ils remplacent, produisent plus de particules fines que ces derniers ! Le dossier de consultation de l'étape actuelle de la ZFE de la MGP le dit d'ailleurs de la manière la plus claire. S'agissant de la recommandation OMS relative aux particules fines PM2,5 (5 microgramme/m3) il n'y aura « Pas de gain en exposition apporté par l'étape « Crit'Air 3 » : l'ensemble de l'Ile-de-France reste exposé au-delà de cette recommandation ».

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														L'objectif d'une baisse de la part des modes individuels motorisés contribue donc à progresser dans la bonne direction. Toutefois, le chiffre retenu est très modeste. Il ne permettra pas, et de loin, d'atteindre la recommandation de l'OMS. Précisément, comme les émissions de particules fines sont à peu près proportionnelles au nombre de kilomètres parcourus par les véhicules, un calcul simple montre qu'il faudrait diviser par 2 le trafic routier.
Obs 1008				**X**										**M. MERCIER de Saint-Denis 93** *PDMIF extrêmement timide pour les transports en commun.* Dans le projet de PDMIF, on peut lire page 80 qu'en ce qui concerne « Le cœur de l'agglomération parisienne », « le développement de l'offre de transports collectifs y sera massif avec la mise en service du Grand Paris Express qui bouleversera les temps de déplacements. » Mais cette affirmation n'est nullement étayée. Aucune évaluation, aucune modélisation. En outre, selon le calendrier prévisionnel aujourd'hui accessible sur le site internet du Grand Paris Express, les premières mises en service de tronçons n'interviendront pas avant fin 2026 mi-2027. Il est hautement probable que ces prévisions ne seront pas respectées, c'est la loi du genre dans le domaine. Le développement du télétravail est présenté comme l'autre facteur important de réduction des modes individuels motorisés de déplacements. Mais les données les plus récentes publiées (DARES Analyses n°64, 5 novembre 2024, Comment évolue la pratique du télétravail depuis la crise sanitaire ?) conduisent à douter de l'impact de ce facteur. La pratique intensive du télétravail (trois jours ou plus par semaine), celle qui intuitivement pourrait avoir le plus d'impact sur les parts modales de déplacements, s'effondre de 18% des salariés en 2021 à 5% en 2023. Pour atteindre l'objectif d'une baisse de 15% des modes individuels motorisés entre 2020 et 2030, le projet de PDMIF compte donc sur les effets de deux facteurs qui apparaissent très incertains à l'horizon du plan. Certes, le PDMIF contient par ailleurs un plan d'action en 14 axes dont le tout premier s'intitule « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs ». On ne peut qu'apprécier la pertinence du titre et de la définition de cet Axe 1 du plan d'action. Mais

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														malheureusement, le PDMIF ne contient aucun détail de cet axe d'action susceptible de convaincre que les maîtres d'ouvrage ont bien identifié les leviers permettant d'atteindre l'objectif de diminution du mode individuel motorisé à l'horizon 2030. Le PDMIF est donc extrêmement timide s'agissant de cet Axe 1 d'action et on peut aisément montrer que cette timidité est à l'opposé des attentes de la population d'Ile-de-France. On peut rappeler par exemple les résultats suivants d'un sondage commandé par la MGP et présentés dans un kit de communication sur la ZFE de la Métropole du Grand Paris adressé par le président P.Ollier aux élus en avril 2021: 94% de la population métropolitaine était pour « développer les transports en commun » et la même proportion souhaitait « que les pouvoirs publics agissent plus rapidement ». Le PDMIF aurait par ailleurs pu prendre utilement en considération les données récemment produites par l'INSEE (Analyses Ile-de-France - n°174 - septembre 2023) qui montrent que les 5,4 millions d'actifs qui se déplacent en Ile-de-France pour aller travailler, leur lieu de travail ou leur lieu de résidence étant situé dans la région (ils sont appelés « navetteurs »), sont 45% à utiliser les transports en commun, la part de la voiture étant de 43%, celle des deux-roues motorisés de 3%, celle de la marche de 7% et celle du vélo de 2%. Ces chiffres montrent que ceux de ces navetteurs qui doivent opter pour un mode de déplacement motorisé, et qui naturellement vont chercher à optimiser leur mode de transport (au point de vue rapidité et confort à la fois), sont encore 1 sur 2 à choisir la voiture ou le deux-roues. C'est donc peu dire que le système de transports collectifs de la région Ile-de-France est encore loin d'avoir atteint le niveau d'attractivité indispensable. Certes, on ne peut désormais inscrire en 2025 dans le PDMIF que des mesures qui peuvent être mises en œuvre rapidement. Mais les usagers quotidiens que nous sommes savent quelles sont ces mesures. Tout le matériel roulant doit rouler. Ce qui suppose d'une part que les ateliers de maintenance disposent des moyens nécessaires, notamment en nombre de techniciens. Ce qui suppose d'autre part de rompre avec l'hypothèse qu'il est acceptable que les temps d'attente s'allongent fortement en dehors des heures de pointe, sous prétexte que

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'affluence est alors diminuée. Il faut donc recruter le nombre de conducteurs nécessaire à cette fin. Il convient par ailleurs que l'entretien des infrastructures soit correctement assuré. Je ne donne qu'un exemple. Sur la Ligne 13 du métro que je fréquente, l'une des plus saturées du réseau, on entend bien trop souvent dans les haut-parleurs le message « circulation perturbée à cause d'une panne de signalisation ». Il faut enfin rompre avec l'augmentation continue de la tarification. L'avenir appartient à la gratuité des transports collectifs. Il faut en prendre le chemin sans tergiversation.
Obs 1009				X										**M. PERDEREAU, président de l'association Qualité de vie de La Boule, Montesson** A saisi par courrier du 26 janvier 2025, joint en pièce jointe au registre numérique, la présidente du Conseil Régional de l'Ile-de-France de la question de la suppression depuis le 18 avril 2018 de la ligne de bus n°7 de Transdev qui reliait Sartrouville et Saint-Germain en Laye, avec une pénalisation forte des scolaires, des personnes âgées et des personnes handicapées.
Obs 1010				X										**M. MERCIER de Saint-Denis 93** *Objectif de croissance de la part des transports en commun.* Le projet de PDMIF fixe l'objectif « de faire croître de 2% le nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 … et 2030 » (page 79). Cet objectif est extrêmement peu ambitieux. Certes le projet de PDMIF peut avancer que « Compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15% entre 2023 et 2030 ». Mais cette présentation de l'objectif est fallacieuse. Le plan est destiné à être mis en œuvre à partir de l'année 2025, donc 3 ans après la fin de la crise sanitaire. La baisse de fréquentation durant cette crise ne peut donc plus déterminer la prévision d'évolution de cette fréquentation entre 2023 et 2030. Le graphique présenté dans la même page 79 du projet de plan contient une courbe en pointillé représentant le « scénario fictif sans Covid ». Alors même que la croissance de la fréquentation entre 2000 et 2018 apparaît très linéaire, pourquoi tracer dans le prolongement de cette droite une courbe tendant vers une asymptote à l'horizon 2030 ? Et pourquoi fixer l'objectif du plan en net retrait de ce scénario

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														fictif ? On ne trouve aucune justification de ces choix dans le projet de plan. Ces choix doivent donc être considérés comme totalement arbitraires. L'étude de l'objectif pertinent à assigner au plan doit donc être faite. La rédaction du projet de PDMIF a probablement été achevée il y a plus d'un an à quelques exceptions près. Depuis, les données sur l'évolution de la fréquentation en 2023 et 2024 sont certainement accessibles aux rédacteurs du plan. Celles-ci doivent être soigneusement exploitées. Par exemple, l'OMNIL a publié des chiffres pour l'année 2023. Par exemple, on peut lire que s'agissant du « trafic journalier métro », le nombre « d'entrants directs journaliers » a atteint 83,7% de l'objectif du plan pour les jours ouvrables, 92,0% pour les samedis et 90,1% pour les dimanches. Mais comme les chiffres de l'OMNIL sont des moyennes annuelles, on peut émettre l'hypothèse que fin 2023 ceux-ci étaient encore plus proche de l'objectif actuel du plan, et nettement au-dessus du point de passage en 2023 (87% de l'objectif 2030). Les chiffres de 2024 devraient permettre de confirmer cette hypothèse.
Obs 1011				X										**M. LOGANATHAN de Villiers sur Marne 94** *Insatisfaction RER E* Habitant à Villiers sur marne depuis février 2014, je suis insatisfait de sa qualité de service depuis 2016. Ma famille, mes voisins et amis de la ville sommes fortement pénalisés soir et week-end par les travaux, les interruptions. La semaine les innombrables incidents, retards et suppression nous mettent sous pression au quotidien. Désormais depuis le prolongement et même les deux années précédentes, c'est carrément la hantise quotidienne, est-ce qu'aujourd'hui cela va marcher ?! Est-ce que je vais arriver à l'heure à mon rdv, vais avoir mon tgv ou mon avion ? Au point où nous privilégions désormais le taxi pour les moments critiques. Bref un désastre qui nous pousse à quitter la ville pour être plus près du rer A.
Obs 1012						X								**Anonyme de Bagnolet 93** *Mobilité pour les seniors et PMR* Habitant à Villiers sur marne depuis février 2014, je suis insatisfait de sa qualité de service depuis 2016. Ma famille, mes voisins et amis de la ville sommes fortement pénalisés soir et week-end par les travaux, les interruptions. La semaine les inombrables incidents,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														retards et suppression nous mettent sous pression au quotidien. Désormais depuis le prolongement et même les deux années précédentes, c'est carrément la hantise quotidienne, est-ce qu'aujourd'hui cela va marcher ?! Est-ce que je vais arriver à l'heure à mon rdv, vais avoir mon tgv ou mon avion ? Au point où nous privilégions désormais le taxi pour les moments critiques . Bref un désastre qui nous pousse à quitter la ville pour être plus près du rer A.
Obs 1013	X													**Anonyme de Clichy 92** *Cohabitation des générations* Je suis en phase avec les objectifs de diminuer l'usage et l'emprise de la voiture, de promouvoir le vélo. Il faut absolument que les piétons restent prioritaires et protégés. L'envahissement des trottoirs par les cyclistes ou des créations de bandes cyclables sur les trottoirs sont souvent dangereux. Il faut que les voitures passent à un mètre des vélos, il faudrait aussi que les cyclistes passent à un mètre des piétons pour éviter la surprise et les pertes d'équilibre. Il faut aussi que les personnes âgées puissent sortir de chez elles, même si elles se déplacent avec difficulté. Permettre en tous cas l'accès aux taxis, VTC, ambulances, en proximité (moins de 20 mètres ?) : les nouveaux quartiers sans voitures deviennent de vrais ghettos pour ceux qui manquent de mobilité, alors que les médecins ne se déplacent plus.
Obs 1014	X			X										**Mme MICHELOT de Bois d'Arcy 78** *Divers* Il faut renforcer les liaisons " concentriques " en banlieue au-delà de la petite couronne. Les bus entre 22h et minuit-1h sont à faire circuler pour se rendre de Versailles vers l'ouest (Bois-d'Arcy Saint-Cyr-L'Ecole) La traversée de l'A12 à vélo est périlleuse entre Bois-d'Arcy et Saint-Cyr-L'Ecole. La descente de Bois-d'Arcy vers Fontenay-le-Fleury n'est guère mieux à vélo. Trop peu de bus pendant les vacances entre Bois-d'Arcy et Versailles et il n'y a pas de gare à Bois-d'Arcy-même (quartiers croix Blanche et Croix Bonnet très loin de Fontenay-le-Fleury ou St-Quentin en Yvelines).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La gratuité des parkings des gares est essentielle pour favoriser l'utilisation des trains. A développer dans Versailles !
Obs 1015	X													**Anonyme de Clichy 92** *Code de la rue*. Construire des grands axes cyclistes est important pour fluidifier les déplacements longues distances. En proximité faut-il absolument séparer les modes de déplacement avec des infrastructures lourdes qui mettront à arriver ou ralentir le trafic secondaire et expliquer le fonctionnement de la cohabitation des usagers ? J'ai pris récemment un taxi qui ignorait le rôle des espaces réservés aux vélos entre le feu tricolore et la voiture. D'autres ignorent que la piste cyclable est prioritaire. Pour les personnes de plus de 40 ans, ces règles n'existaient pas quand elles ont passé le permis. De la communication sur un code de la rue, y compris à destination des piétons aiderait chacun à mieux comprendre ses droits et ses obligations.
Obs 1016									X	X				**Anonyme de La-Frette-sur-Seine 95** *Plan de mobilité 2030* Ces plans de mobilité sont des projets de personnes jeunes et en bonne santé. De plus en plus de personnels de santé refusent de se rendre dans ces nouveaux quartiers car pas de stationnement et beaucoup d'amendes. Et les personnes âgées et/ou à mobilité réduites ne peuvent pas prendre les transports en communs et rien leurs est proposé pour se déplacer. Tout le monde ne peut pas se déplacer en vélo ou en bus... ils sont les oubliés de ce projet. et sur Paris le réseau métro a peu d'escalator (et quand cela fonctionne). Cela suffit avec les zones zéro carbone et ZFE. Je travaille et je n'aurai jamais les moyens financiers pour acheter une voiture électrique neuve... INVESTISSONS dans l'obligation de tri des déchets et l'accès à la santé pour tous !!! Plan de mobilité... pipo.... de l'autre côté le trafic aérien de Roissy devrait encore augmenter. Que faites-vous pour le freiner, rendre dignement habitable les villes des couloirs aériens ? Et pour que les personnes à mobilité réduite de tous âges puissent sortir de chez elles ? Ou que l'on puisse leur rendre visite, leur faire leurs courses sans se prendre une amende de stationnement gênant ? Les taxis conventionnés sont de plus en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														plus réticents à prendre des courses entre Paris et la grande couronne et les Ubers refusent la course... Voilà la vraie vie !!!
Obs 1017	X		X											**Anonyme** Si la voiture a pris autant d'importance dans le monde moderne, c'est que la bicyclette 'n'apportait pas satisfaction aux besoins de la population et au développement. Revenir en arrière n'est qu'une hérésie et satisfaire aux désirs de certains "tout vélos" n'est que de la démagogie politicienne.
Obs 1018							X							**Mme GREFFIER de Paris** *Contre la suppression massive des places de stationnement* Le plan de suppression des places de stationnement voulu par la Mairie de Paris pose un réel problème pour les utilisateurs porteurs de handicap qui sont obligés d'utiliser leur véhicule personnel pour se déplacer. Les places réservées aux personnes handicapées sont en nombre insuffisant pour répondre aux problématiques d'une population vieillissante. Des rues entières voient l'offre de stationnement réduite à néant comme le quai aux fleurs par exemple. Des quartiers entiers sont désormais inaccessibles aux personnes handicapées ce qui constitue une entrave à la liberté de déplacements et une humiliation. Cette politique de bunkerisation est une atteinte fondamentale aux droits des individus et n'est pas digne d'une démocratie.
Obs 1019				X										**Mme ARNONE** *Bus 122/322* Aléatoire environ 40 mn d'attente ? Ma fille qui doit prendre les 2 préfère oublier d'attendre le 322. Résultat 1h30 environ pour faire 4/5 km . Le matin elle devrait se lever deux Avant C est gentil d'expliquer qu'il ne faut pas polluer mais vous savez très bien qu'en banlieue à rame.
Obs 1020	X		X											**M. DUPONT de Paris** *Protection et bien-être des piétons* Comment faire pour que les trottinettes et vélos n'empiètent pas sur les trottoirs ? Faut-il légiférer sur les vélos électriques à très grosses roues qui ressemblent à des motos et roulent beaucoup trop vite ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Comment réduire les nuisances sonores des deux-roues ? Comment imposer aux voitures de s'arrêter avant les passages piétons, comme dans tous les autres pays européens ?
Obs 1021	X		X											**M. NOURY de Charmentray 77** *Aménagement d'une piste cyclable.* Nous sommes situés à Charmentray, un petit village de 300 habitants au nord-est de Paris, en Seine-et-Marne. Charmentray est traversé par la route départementale 54A. Les villages les plus proches sont Charny, Précy-sur-Marne et Trilbardou, mais hélas, aucune piste cyclable n'a été prévue, ce qui pose vraiment un problème de sécurité pour les collégiens qui se rendent en vélo à leur établissement scolaire à Charny. La route départementale est vraiment très étroite. Concernant la traversée du village par les camions et les engins agricoles, il serait bon de remettre en service la route communale qui part du pont de Précy-sur-Marne en direction de la route nationale 3, avec la possibilité, en longeant la RN3, de rejoindre le rond-point à l'entrée du village.
Obs 1022	X								X					**M ALIBERT de Courbevoie 92** *Qualité des chaussées et trottoirs et accès à La Défense* 1°) Je n'utilise pas souvent ma voiture pour me déplacer en Ile-de-France, mais je constate en ces rares occasions que les chaussées sont souvent fissurées et - plus grave encore - percées de nids de poule parfois assez profonds qui ne peuvent que détériorer les pneumatiques et causer de gros problèmes aux scooters et motos, voire aux vélos !... Et cela s'aggrave d'année en année... Et tout le monde doit s'en rendre compte sans pouvoir agir, même si tout cela concerne surtout je crois les mairies et les départements. 2°) Je me déplace souvent à pied, mais là non plus les déplacements ne sont pas confortables : les trottoirs sont le plus souvent trop étroits en ville pour permettre des croisements aisés, pour peu qu'on soit chargé d'n simple sac à provision. 3°) Et ne parlons pas des travaux de voirie qui se perpétuent depuis des années et des années dans un large rayon autour de la Défense et qui compliquent souvent les problèmes énumérés aux 1°) et 2°) ci-dessus !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														4°) Le nouvel accès au RER E construit au bout de l'avenue Gambetta à Courbevoie ne pourrait-il pas donner également librement accès au RER A et la ligne M1, voire à l'ensemble des commerces des Quatre Temps ? Aucune information au public n'y figure en tout cas sur place à ce sujet, alors que ledit public a déjà dû supporter depuis près de cinq ans je crois les lourdes nuisances dues au creusement du prolongement de cette ligne
Obs 1023								X			X			**Anonyme de La Celle-Saint Cloud 78** *Plan des mobilités* Pour décarboner les déplacements, il faut remplacer les moteurs diesel et essence par l'énergie électrique. C'est assez évident, mais cela n'apparait pas clairement dans le Plan Stratégique. Concernant le stationnement (§ 9.2), contrairement à ce qui est indiqué, il n'apparait pas toujours nécessaire de rendre payant le stationnement au voisinage des gares. Par exemple à la gare de La Celle St Cloud (78) il y a un très grand parking gratuit, qui est très rarement complet. Le rendre payant inciterait certains automobilistes à utiliser leur voiture pour l'ensemble de leur déplacement, au lieu de la restreindre au déplacement entre leur domicile et la gare. Le transport fluvial (§ 10.2) devrait être décarboné lui aussi. Je n'ai rien vu dans ce sens. Au § 11, le graphique page 328 donnant le nombre de points de recharge s'arrête en 2021. On aimerait connaître les valeurs pour 2022 à 2024. Au § 11.3, l'horizon temporel auquel sont fixés les objectifs n'est pas indiqué. Est-ce 2030 ? Même remarque au § 11.4. Le § 11 ne donne aucun objectif pour la décarbonation du transport fluvial.
Obs 1024	X													**M. DIEM de Port-Marly 78** *186 vers N13* Cette route descend à 5% vers Le Port -Marly et était la scène d'un accident grave quand un conducteur de poids-lourd se sacrifier sa jambe quand il a choisi de frapper un mur en pierre au lieu de plusieurs voitures. Ce n'est pas une route magistrale. C'est déjà une route dangereuse.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1025				X										**Anonyme d'Asnières-sur-Seine 92** *Améliorer la connaissance de la fréquentation des transports* L'affluence dans les transports en commun évolue constamment (télétravail, jours fériés du mois de mai, météo, grands événements, travaux de fin de journée ou du week-end). Dans un souci de transparence pour les usagers, Ile-de-France Mobilités devrait publier les indicateurs de fréquentation de trains et métro : fort ; moyen ; faible. Les nouveaux trains permettent de faire des comptages à bord. La SNCF fait des comptages de ses voyageurs montants (accessibles gare par gare sur data.sncf.com). Mais je n'ai pas trouvé de comptage des voyageurs descendants. Les portes d'entrée et de sortie dans les gares (anciennement des tourniquets) ou les bornes (gares en flux libre) permettent de réaliser des comptages d'entrée et sortie (y compris la fraude pour les gares avec des portiques). Est-ce qu'on ne pourrait pas avoir une data visualisation des tronçons de ligne qui sont fortement fréquentés et à quelles périodes de la semaine et / ou de l'année ? Une partie de ligne qui est surfréquentée peut entraîner des reports sur d'autres modes (la voiture) ou des renoncements à voyager. Une partie de ligne qui est sous-fréquentée pourrait avoir une cadence de service moins importante (on espace les trains) et libérer des ressources pour les lignes plus fréquentées. Les nouveaux trains font déjà ce monitoring de fréquentation (indication sur le quai de l'intensité d'occupation de la rame). Il faudrait réaliser une analyse de ces données sur une année type et publier les résultats aux associations d'usagers (FNAUT) et sur le site d'Ile-de-France Mobilités. Dans le même esprit, l'intensité de la fréquentation sur les réseaux routiers et cyclables magistraux pourrait être réalisée. Une analyse objective de l'intensité de fréquentation sur l'année et sur une semaine type a plusieurs avantages : - indiquer à quels moments et avec combien d'occurrences un territoire connaît des fréquentations fortes - repérer les reports sur d'autres modes de déplacement (par exemple le train quand il neige ; la voiture quand il n'y a pas de train pour cause de travaux)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- programmer des investissements sur la base d'une analyse objective des fréquentations intenses (donc diriger les ressources là où il y a le plus de besoin) - ajuster l'offre et les dessertes de façon légitime pour la population - donner une légitimité équitable aux mobilités collectives par rapport à la voiture à une personne (qui consomme plus de ressources en espace et infrastructure, par rapport au covoiturage, aux transports collectifs en heure de pointe et aux mobilités sur cycle).
Obs 1026			X	X						X				**Anonyme de Beauchamp 95** Au cours de mon parcours universitaire ainsi que dans ma vie de tous les jours, j'accorde une grande place aux mobilités alternatives. Je me rends au travail en transports en commun. La densité du réseau s'alliant à différents types de mobilités est aussi importante que sa fréquence, sa rapidité et son coût, pour promouvoir des modes de déplacement plus durables. Je suis content que la région prenne au sérieux les mobilités alternatives dans son aménagement et propose une offre importante en amélioration. L'offre est très intéressante en semaine, selon les lieux, mais la soirée et les week-ends cela devient plus compliqué. Pour l'instant, les documents n'abordent que superficiellement les continuités écologiques, la prise en compte du changement climatique (vagues de chaleur, etc.), et pour une amélioration déclarée, pour ces "enjeux importants" restreinte comparée aux enjeux déclarés "cruciaux". Je suis très favorable au plan.
Obs 1027	X		X											**Mme CAZILHAC de Larchant 77** *Piste cyclable entre Larchant et Nemours* Cette contribution est faite au nom de l'association des Slow fous de Larchant qui demande avec un groupe qui s'est formé à Larchant et autour de Larchant, la création d'une piste cyclable le long de la D16 entre Larchant et Nemours. Accompagnés de la mairie de Larchant nous avons présenté nos arguments sous forme d'une présentation PPT au Département en décembre 2024. Nous avons rendez-vous avec la communauté de communes le 5 juin pour défendre notre projet. Vous trouverez en pièce jointe la présentation que nous avons faite au département. *Une présentation comportant de nombreuses données, éléments d'analyse et photographies est jointe à cette observation.*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1028				X										**Anonyme de Paris** *Circulation des bus RATP à Paris* Depuis la suppression des voies de bus, la circulation et la ponctualité des bus sont devenues un enfer. Je prends l'exemple du Bus 21 depuis Saint-Lazare, il n'est plus possible à ce bus de circuler normalement, exclusion des personnes à mobilité réduite ?? aucun recours. La mairie de Paris ne veut rien entendre.
Obs 1029				X		X								**Anonyme de Paris** *Bus 62* Bonjour, depuis environ 2 ans l'attente du bus 62 peut atteindre une demi-heure, et cela très fréquemment ; c'est absolument inadmissible car de surcroît le trajet de ce bus est très long, l'attente devrait être au maximum de 10 minutes ; De plus la régulation en est très mal faite, on peut voir parfois 2 ou 3 bus 62 arriver l'un après l'autre, et ensuite attendre une demi-heure ; même les machinistes se plaignent de la régulation du bus 62 Également de nombreux panneaux de signalisation électronique sont en panne ou ne fonctionnent quasiment jamais, aux abribus ou dans les bus ; par ailleurs ils ne sont pas fiables, ils peuvent indiquer 0 et que l'attente soit de plus de 5 minutes. Il faut penser aux seniors et aux personnes à mobilité réduite qui évitent des escaliers du métro, et qui, lorsqu'elles le peuvent, prennent de préférence les autobus. Il est également anormal qu'il y ait si peu de contrôles notamment dans les bus doubles, lorsque l'on constate la grande quantité de fraudeurs qui de surcroît prennent les places assises, alors que ceux qui valident arrivent après et restent debout !… Enfin, je trouve complètement stupides les nouveaux tickets qui ne permettent pas de prendre l'autobus et le métro avec le même ticket ; c'est très perturbant notamment pour les touristes
Obs 1030	X		X				X							**Anonyme de Paris** *Circulation automobile fluidifiée* Remettre les rues qui ont été fermées à la circulation Rétablir les voies sur berges à la circulation en semaine Réglementer les vélos : immatriculation assurance et code de la route obligatoire pour circuler en ville

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Remettre du stationnement à un prix attractif Remettre la zone 1 qui a été supprimé il y a plus de 30 ans de la ratp pour les Parisiens Rendre les trottoirs aux piétons Cesser de pourchasser les automobilistes car l'usage de la voiture est majoritairement un besoin : aider les particuliers à changer de véhicule Consulter réellement les Parisiens avec vote par correspondance ou procuration possible sur les aménagements et en tenir compte Arrêter de dépenser de l'argent dans des projets qui compliquent la vie
Obs 1031				X										**M. MEMEVEGNY de Domont 95** *Noctilien Val d'Oise – Agglomération de Plaine Vallée Sud* Voici mon idée d'une nouvelle ligne de Noctilien dans le Val-d'Oise pour l'agglomération Plaine Vallée sud. Plaine Vallée sud est l'une des zones du Val-d'Oise (même l'une des zones de grande couronne) la plus proche de Paris, aucun moyen de rentrer en pleine nuit (alors que la partie nord de l'agglomération a un Noctilien N147, incompréhensible) comparé à d'autres zones du Val-d'Oise plus lointaines qui eux ont un Noctilien. Les villes desservies (Deuil-la-Barre, Montmagny, Groslay, Montmorency, Andilly, Soisy-sous-Montmorency) représenteraient environ 100 000 habitants ! Sans compter les villes limitrophes à cette desserte qui ont déjà un Noctilien qui dessert une autre partie de leur commune (Enghien-les-Bains, Eaubonne).
Obs 1032				X										**Anonyme de Saint-Vrain 91** *Plus de possibilités de transport en commun pour aller d'Essonne à Saclay.* Je vis à Saint-Vrain en Essonne et j'aimerais pouvoir envoyer mes enfants à l'université de Paris Saclay Cela relève du parcours du combattant vu le manque de transports en commun. Nous devons nous contenter de l'université d'Evry ! Ce n'est pas normal ce manque de choix Pourquoi ne pas déployer plus d'offres de transport en commun dans ce département !
Obs 1033				X										**M. NGO de Chaville 92** *RD 910 de Boulogne-Billancourt à Versailles*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														L'axe RD910 traversant Sèvres, Chaville (toute l'avenue Roger Salengro), Viroflay et Versailles est extrêmement chargé par manque d'offre de transport pratique. Cette route est assez large et moyennant quelques aménagements, il est possible d'y construire une ligne de tramway. Les impacts économiques ne seront que bénéfiques. A défaut, il faudrait drastiquement augmenter l'offre de bus sur la ligne 171 la traversant.
Obs 1034									X					**Anonyme de Noisy-le Roi 78** Il y a quelque chose que je ne comprends dans cette politique des transports. Nous avons à Noisy le roi le tram 13 depuis 2022 qui dans sa plaquette commerciale d'avant travaux nous vantait le moins bruyant. Ce n'est pas du tout le cas, les vitesses de plus de 90 km/h devant nos maisons et les anciens aiguillages conservés provoquent des nuisances sonores intolérables pour les riverains, les capteurs sonores démontrent cette hausse de décibels. Malheureusement des normes calculées sur des moyennes ne tiennent pas du tout compte de ce que nous vivons au quotidien. Baisser la vitesse augmenterait le trajet de 2 min mais la région Île de France préfère dépenser dans des murs anti-bruit hyper coûteux et autres remparts. On sait bien que par exemple la meilleure énergie est celle qu' on n'utilise pas. Alors à la place de faire de la propagande pour la baisse des nuisances sonores par des remparts coûteux, ne produisons pas cette nuisance sonore ! Les budgets n'en seront que meilleurs ! Je suis pour les transports en commun mais ne faisons pas n'importe quoi!
Obs 1035				X										**Mme CONSTANS de Palaiseau 91** *RER B Tronçon Sud Direction Paris* Je prends le RER B de Palaiseau vers Paris à différents horaires du matin selon les jours, et je remarque que le créneau de 8h est le plus "plein". Il y a déjà + de RER (omnibus) à cette heure-là qu'à d'autres créneaux, ce qui contribue à endiguer le flux élevé de voyageurs. Cependant, le fait que le RER soit omnibus n'est peut-être pas si pertinent : si le train est omnibus, il se remplit déjà fortement avant Bourg-la-Reine, et est déjà quasiment rempli à cette station. Ceci empêche les voyageurs de monter entre Bagneux et Gentilly, et augmente grandement le nombre de voyageurs qui attendent sur le quai à ces stations,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ainsi que leur temps d'attente avant de pouvoir prendre un RER. Au vu de cette constatation, ne pourrait-on pas équilibrer la desserte des trains, au lieu qu'ils soient omnibus ? - Un train sur deux s'arrêterait aux stations avant Bourg-la-Reine, et ne s'arrêterait plus avant Cité Universitaire (le train étant de toute façon déjà plein) - Les autres trains ne s'arrêteraient qu'aux stations principales (Massy-Pal, Antony, Croix de Berny) avant Bourg-la-Reine, et s'arrêteraient aux stations entre Bagneux et Gentilly avant Cité Universitaire, pour que les voyageurs de ces dernières stations aient de la place pour monter dans le train, ce pour endiguer un peu le flux de voyageurs à ces stations. Il y aurait donc moins de trains qui s'arrêteraient entre Bagneux et Gentilly, mais les trains qui s'arrêteront auront de la place pour accueillir les voyageurs !
Obs 1036	X		X											**Mme NEWLAND de Pommeuse 77** *Transport à la demande :* J'observe une grande disparité dans ce domaine. Certaines communes mieux dotées financièrement arrivent à financer ce type de service. D'autres communes ne proposent rien. Ce type de service est essentiel pour les jeunes, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap. Cela a un impact important sur les inégalités sociales et sur les dépenses énergétiques. Le transport à la demande devrait être mutualisé entre les différentes communes d'un territoire pour permettre l'accès aux services publics, aux soins médicaux, aux loisirs,... Mobilités douces : Le problème majeur est lié à l'incivilité routière. Les pouvoirs publics doivent rappeler par des panneaux et des marquages au sol que la route doit être partagée avec les cyclistes et les piétons. Cela passe par de l'éducation, de l'information ainsi que par de la répression. Il n'est pas nécessaire d'investir des sommes considérables dans des infrastructures en béton pour des pistes cyclables complexes, mal entretenues. Les accès aux zones commerçantes doivent être plus simples pour les piétons et les cyclistes. Il en va également de la santé publique. Malheureusement à ce jour, il est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														toujours plus simple de prendre sa voiture que d'être à pied. Il est nécessaire d'éloigner les parkings des véhicules à moteur et de faciliter les accès à pied ou en vélo, de créer des voies vertes. Concernant la prise en compte du handicap même léger dans les transports en communs, elle est quasi inexistante. Les personnes malvoyantes ne peuvent pas prendre de titre de transport. Les bornes sont illisibles et il est impossible d'avoir un support sonore. Il y a encore énormément d'escaliers dans le métro interdisant l'accès à des personnes ayant des difficultés physiques. J'espère que le covoiturage sera valorisé, avec des accès privilégiés ou des diminutions de tarification pour limiter les dépenses énergétiques et la production de CO2. Je constate que sur l'autoroute A4 entre Champs-sur-Marne et Bussy Saint Georges, il y a un grand nombre d'accidents de la route. Ce tronçon est une zone d'échange entre l'A104 Nord et l'A104 Sud. Je ne comprends pas pourquoi cette zone n'est pas limitée à 90 km/h. Il y a en permanence des chasser croiser, des ralentissements, des accélérations. Est-ce que les pouvoirs publics ne souhaitent pas limiter le nombre d'accidents ? Je perçois cette zone de route comme un lieu de grande insécurité. Je pense que si des statistiques étaient faites sur l'impact d'une baisse de vitesse le résultat serait convainquant. Peut-on avoir des personnes responsables qui auraient le courage de faire ces essais ?
Obs 1037	X		X	X	X	X	X			X	X			**M. NAJMAN de Cachan 94 pour Décidons notre ville** Le Plan de Mobilité régional est complété par des Plans Locaux de Mobilité. Nous en restons donc à la définition des grands principes et objectifs d'actions, d'autant que la Région d'Ile-de-France n'a pas de compétences sur la gestion de la voirie. COHERENCE ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN ET DEVELOPPEMENT DES SOLUTIONS DE MOBILITE Le SDRIF-E a été conçu dans un souci de nouvel équilibre, fondé sur un polycentrisme affirmé. L'un des objectifs du PdM est de proposer des ''solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux dans le cadre du renforcement des bassins de vie et de mobilité''. Nous y souscrivons mais constatons que sa pratique ne va pas dans ce sens.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														LA MISE EN OEUVRE DE LA ZFE METROPOLITAINE La ZFE métropolitaine mise en œuvre est ‘’la plus vaste d’Europe continentale tant par sa superficie que par la population qu’elle concerne’’ indique la MGP. L’interdiction des véhicules Crit’AIr 3 pose un très gros problème social et la question des déplacements locaux dans cette ZFE. La réponse reposera sur la transition vers des véhicules électriques, la pratique accrue du co-voiturage et l’abandon de la voiture pour le vélo ou les transports collectifs. Nous relevons que dans son plan d’action, IdFM ne cite pas une seule fois la ZFE. Pourtant, cette ZFE introduit une différence fondamentale dans le vaste ensemble hétérogène que constitue l’Ile-de-France : un bassin de vie dans lequel les déplacements deviennent très contraints. Une mesure qu’aurait pu prendre IdFM dès la création de la ZFE pour favoriser l’usage des transports collectifs est l’extension de la tarification parisienne dans l’ensemble de son périmètre. Axe 1 – POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIFS La région d’Ile-de-France est très vaste, avec une ville-centre de faible superficie (105 km2) et très dense (19.000 hab/km2). La densité de la ZFE est du même ordre que celle de Londres. La grande couronne comporte des zones rurales et des pôles urbains qui dépassent le seuil de 50.000 habitants et nécessitent une attention particulière. IdFM est donc une autorité organisatrice de transports urbains ET de transports régionaux dans une aire polycentrique. Nous notons que pour les lignes de bus : le terme de ‘’hiérarchie’’ ou de ‘’typologie’’ n’apparait pas le plan d’action ne comporte aucun objectif chiffré en termes de Maillage ou de fréquence. Action 1.3 - Développer les réseaux de surface Une ligne de bus se définit par : un itinéraire une fréquence de passage

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														une tarification. Itinéraire et fréquence La création de la ZFE aurait dû être accompagnée par le prolongement ou la déviation de certaines lignes de bus vers des stations du réseau ferré ou le renforcement de fréquence d'autres pour procurer à ses habitants une alternative à la voiture. Nous constatons un immobilisme pour notre secteur de la banlieue sud alors que les lignes de métro M4 et M14 ont été prolongées vers Bagneux Lucie Aubrac (janvier 2022) et Aéroport d'Orly (juin 2024). Dans la description de la mesure 1.3.2 ''Adapter l'offre bus'', le terme de ''fréquence'' ou ''nombre de passages'' n'apparait pas. Le projet ne comporte aucun objectif chiffré de desserte par les lignes de bus pour notamment desservir les pôles d'échanges avec le ''mass transit'' ou les nouveaux quartiers. La description de la mesure 1.3.2 affirme que ''l'offre bus fait l'objet d'adaptations en continu''. La pratique d'IdFM est toute autre, en tout cas dans Cachan, limitrophe de Bagneux et de L'Haÿ les Roses. Les deux lignes de métro prolongées offrent une alternative de très bonne qualité à l'usage de la ligne RER B, toujours aussi déficiente. Depuis sa création en 2019, la ligne 193 L'Haÿ les Roses-Arcueil n'offre que 31 passages par sens : à 3 km de Paris ! De quoi dissuader les usagers de l'utiliser. L'itinéraire non plus n'a pas évolué : les habitants ne comprennent pas pourquoi cette ligne 193 n'a pas été déviée vers la station Lucie Aubrac de la ligne M4 et/ou prolongée en direction de la station L'Haÿ les Roses de la ligne M14. La demande existe et est d'autant plus effective quand l'offre de transport de rabattement est mise en place dès l'ouverture d'une station de métro. Favoriser l'accès à la mobilité des quartiers prioritaires Dans le cadre du renforcement de la cohésion sociale et territoriale, la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) doit faire l'objet d'une attention particulière.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Ce n'est pas le cas pour les quartiers concernés de Cachan. Même la desserte par bus est insatisfaisante. Les QPV sont des quartiers denses en population et justifient un bon Maillage assorti d'une fréquence significative de passage des bus. Action 1.8 – Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne La billettique n'est que le moyen technique de mettre en œuvre un projet de tarification des services. Dans un bassin de vie, la tarification, même celle appliquée avec le contrat Liberté +, est ressentie comme trop chère pour des courtes distances. Les usagers qui font ces trajets locaux n'ont pas besoin d'une correspondance avec le métro ni le RER. Leurs trajets ne sont pas nécessairement quotidiens. Ils ne relèvent pas d'un pass Navigo forfaitaire. Dans un objectif de développer les bassins de vie et de mobilité, le tarif unique sur toute la région est inadapté. Il faudrait une tarification sur la base d'un zonage alvéolaire autour des pôles de bassin de vie, permettant ainsi une tarification modérée pour les trajets locaux et plus élevée lorsque l'on se déplace plus loin. Il convient mettre en place une véritable tarification sociale en coopération avec les communes via un porte-monnaie. Celui-ci permettrait également la mise en place de tarifs différents heures creuses/heures de pointe. En conclusion, il faut que le plan pour les transports collectifs de surface soit beaucoup plus volontariste et concret en termes d'objectifs et autorise une tarification ''bassin de vie'', sans ouverture à une correspondance intermodale, plus faible que la tarification francilienne. Axe 4 – CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO Le vélo est par essence un mode de déplacement de proximité, idéal dans un bassin de vie ou pour accéder à une station de métro ou de RER. Deux conditions sont essentielles pour favoriser son usage : sa bonne intégration dans le réseau de voirie avec des infrastructures cyclables continues, confortables et sécurisées, une bonne organisation du stationnement à proximité des pôles générateurs de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														déplacements, en termes de capacité, de protection contre les intempéries et de sécurité contre le vol. Cela nécessite des plans de circulation locaux associant communes, territoire et département concernés par la gestion de l'espace public. Leur réalisation dépendra en très grande partie de la volonté de coopération entre les différentes entités gestionnaires pour s'accorder sur la répartition de l'usage de l'espace public, sur la gestion des priorités et les moyens financiers qu'elles sont prêtes à y consacrer. IdFM peut-elle fixer des objectifs quantifiés en termes de ratios, par exemple de linéaire d'infrastructures cyclables dans un bassin de vie ou de nombre de places de stationnement vélo ? Axe 6 – RENFORCER L'INTERMODALITE ET LA MULTIMODALITE Nous constatons pour les stations Bagneux Lucie Aubrac de la ligne M4 et L'Haÿ les Roses de la ligne M14 qu'aucun parking relais n'a été aménagé et qu'aucun espace n'a été prévu pour faciliter l'approche et le départ des bus. Cette déficience vient s'ajouter à l'absence de restructuration du réseau de bus pour desservir ces stations pour les habitants de Cachan (cf axe 1). EN CONCLUSION Nous sommes très sceptiques sur la démarche, très floue quant aux objectifs fixés et leur cohérence et aux moyens financiers qui seront consacrés à leur complétude. Nous souhaitons une vision plus volontariste, même plus limitée, avec des objectifs clairs car quantifiés, pour favoriser l'usage des transports collectifs et du vélo, en particulier dans le périmètre de la ZFE pour contribuer à résoudre le gros problème social qu'elle pose. Un travail de typologie et de hiérarchisation est indispensable tant pour faire évoluer le réseau de surface par rapport au réseau ferroviaire que pour une mise en œuvre par différents acteurs selon la nature de leurs actions. DECIDONS NOTRE VILLE
Obs 1038				**X**										**M. BLIN** Je suis un passager régulier des lignes de bus 189 et du métro ligne 12

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Je n'ai pas vu de publication d'horaires d'affluences des lignes de métro et des lignes de bus. A certaines heures, les bus arrivent plus fréquemment mais les places assises peuvent manquer puisque certains passagers ne peuvent pas entrer dans le bus ! Je vous laisse le soin de préparer quelques informations à publier sur le sujet des horaires de fréquentation de la plupart des lignes de bus.
Obs 1039				X										**M. DUPRE de Sagy 95** *Désengorger la Ligne A du RER* Habitant le Vexin, il y a la ligne 80 des Mureaux à Cergy. Certains villages mal desservis, notamment Sagy, qui se trouve entre les deux lignes (RER A et Éole). Il faudrait faire des arrêts supplémentaires de cette ligne de bus.
Obs 1040	X													**Anonyme de Versailles 78** *Plus de mobilité pour tous.* Rouvrir les voies sur berges sur les deux rives pour plus de tranquillité des vélos sur les quais hauts. Permettre à nos artisans et entreprises de circuler librement partout dans la capitale. Retirer des sens interdits empêchant l'accès rapide à certaines rues, impliquant une forte circulation sur les axes principaux dangereuses pour les mobilités douces.
Obs 1041												X		**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters** Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, appelle à une remise en question du modèle d'urbanisation qui structure aujourd'hui l'Île-de-France. L'étalement urbain incontrôlé allonge mécaniquement les distances domicile-travail, accroît la dépendance à la voiture et génère des coûts d'infrastructure disproportionnés. À l'heure où les défis climatiques et énergétiques exigent une gestion plus sobre de nos ressources, nous proposons d'inscrire dans le Plan des mobilités un engagement fort en faveur de la sobriété spatiale : ✅ Prioriser la densification autour des réseaux de transport existants, plutôt que d'accompagner l'expansion des zones périphériques.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														✅ Conditionner les nouveaux projets d'aménagement à leur viabilité en matière de mobilité durable. ✅ Évaluer systématiquement l'impact carbone des choix d'urbanisme pour éviter d'induire des trajets longs et coûteux. Il ne suffit pas d'adapter les infrastructures à la croissance urbaine : c'est l'aménagement du territoire qui doit intégrer les limites du système de mobilité.
Obs 1042	X		X											**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters** *Stationnement vélo sécurisé* Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, insiste sur l'importance d'un véritable Maillage de stationnements vélo sécurisés en Île-de-France. De nombreux usagers combinent vélo et transports en commun, mais l'absence d'infrastructures fiables freine cet usage. Le vol et le vandalisme restent des obstacles majeurs, insuffisamment pris en compte dans le Plan des mobilités. Nous appelons à des engagements précis et contraignants pour garantir des stationnements réellement sécurisés : ✅ Définir une cible obligatoire de places sécurisées par gare et pôle d'échange, avec un calendrier précis. ✅ Conditionner les financements régionaux à un cahier des charges exigeant (abris couverts, accès contrôlé, surveillance). ✅ Rendre obligatoire l'équipement en stationnements sécurisés dans chaque gare, au prorata de la population locale. ✅ Assurer la maintenance et la gestion des infrastructures via une coordination entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et SNCF/RATP. L'essor du vélo passe par une confiance totale des usagers.
Obs 1043			X											**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters** *Encourager l'autostop* Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, souligne l'urgence de proposer des alternatives à la voiture individuelle dans les territoires périurbains.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Aujourd'hui, faute de solutions flexibles en heures creuses, de nombreux Franciliens restent captifs de l'autosolisme, avec un impact direct sur les émissions, la congestion et le budget des ménages. Nous plaidons pour une intégration ambitieuse du covoiturage spontané et de l'autostop organisé dans le Plan des mobilités : ✅ Développer des "points stop" identifiés et sécurisés, placés à des endroits stratégiques (gares, pôles d'activités, carrefours majeurs). ✅ Équiper certains arrêts de bus peu desservis d'une signalétique indiquant la destination des passagers, facilitant le covoiturage spontané. ✅ Accompagner ces dispositifs d'une charte locale et de campagnes de sensibilisation, pour encourager l'adoption de ces pratiques. Des territoires pilotes ont déjà prouvé l'efficacité de ces solutions. L'Île-de-France doit s'en inspirer pour offrir une vraie alternative à la voiture en solo et rendre la mobilité plus résiliente face aux défis à venir.
Obs 1044	X						X							**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters** *Prix du parking en fonction du poids du véhicule* Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, soutient pleinement l'axe 9 du Plan des mobilités sur l'adaptation du stationnement aux réalités territoriales. Toutefois, nous appelons à aller plus loin en intégrant un critère essentiel : la prise en compte du gabarit et du poids des véhicules dans la politique de stationnement. À l'heure où la prolifération des SUV sature nos rues et accentue les nuisances (pollution, sécurité des piétons, congestion), nous proposons : ✅ Une tarification progressive du stationnement en fonction du gabarit et du poids du véhicule, pour encourager l'usage de véhicules plus adaptés à la ville. ✅ Une réallocation de l'espace public en faveur des modes actifs et des véhicules intermédiaires (vélos cargos, scooters électriques, micro-voitures). ✅ Un signal-prix cohérent avec les objectifs climatiques régionaux, pour limiter l'incitation à l'achat de véhicules toujours plus lourds et polluants.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														De nombreuses villes en France et en Europe ont déjà engagé cette transition. Inspirons nous en.
Obs 1045	X		X											**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters** *Promouvoir des véhicules intermédiaires* Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, appelle à une meilleure prise en compte des trajets de rabattement dans le Plan des mobilités. L'absence de solutions adaptées pour couvrir les derniers kilomètres – notamment entre les zones résidentielles et les gares – freine encore trop le report modal et maintient une forte dépendance à la voiture individuelle. Nous proposons donc d'intégrer les véhicules intermédiaires (vélos-cargos, scooters électriques, quadricycles légers, navettes partagées) comme une alternative crédible aux trajets courts en zone périurbaine et peu dense. ✅ Développer des flottes partagées de véhicules intermédiaires accessibles en libre-service ou via abonnement, notamment en lien avec les gares et les centres-bourgs. ✅ Adapter l'infrastructure avec des stationnements sécurisés, des points de recharge et des voies dédiées pour assurer un usage fluide et sécurisé. ✅ Inscrire ces solutions dans les plans de mobilité locaux, en les intégrant aux stratégies de rabattement et de logistique urbaine. ✅ Encourager une tarification incitative, notamment pour les publics précaires et les professionnels, en complément des aides régionales existantes. ✅ Expérimenter ces dispositifs dans des territoires pilotes, afin d'évaluer leur impact et d'accélérer leur déploiement. Ces alternatives, déjà testées avec succès dans certaines métropoles européennes, offrent une réponse efficace, sobre et économiquement viable aux défis du dernier kilomètre.
Obs 1046											X			**M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters** *Tarification réduite pour les véhicules électriques* Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, souhaite attirer l'attention sur l'importance de mesures incitatives fortes pour accélérer l'électrification du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														parc automobile, notamment en grande couronne où la voiture reste indispensable pour de nombreux trajets. L'axe 11 du Plan des mobilités prévoit un développement des infrastructures de recharge, mais il manque un volet tarifaire différencié pour encourager le passage aux véhicules électriques. Or, une politique de stationnement adaptée est un levier clé pour favoriser cette transition. Nous proposons donc : Une tarification réduite du stationnement pour les véhicules électriques dans les parkings relais et les zones gérées par les collectivités. Ce dispositif, déjà mis en place dans certaines villes, enverrait un signal clair aux usagers. Un renforcement des aides à l'achat de véhicules électriques pour les ménages en zone périurbaine et rurale, en cohérence avec l'élargissement du réseau de recharge. Ces mesures sont nécessaires pour atteindre l'objectif de réduction de 26 % des émissions de GES d'ici 2030. Sans elles, les usagers subissent des contraintes sans bénéficier d'incitations adaptées à leur réalité.
Obs 1047											**X**			**M. Michau de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters** *Ne pas promouvoir la mobilité hydrogène bas carbone* Notre groupe, engagé pour une mobilité sobre en énergie, souhaite alerter sur l'inclusion de la "mobilité hydrogène bas carbone" dans l'axe 11 du Plan des mobilités (mesure 11.3). Ce choix est inefficace énergétiquement, source de confusion et détourne des ressources précieuses des solutions éprouvées. L'hydrogène, même produit à partir d'électricité renouvelable, est un vecteur secondaire très énergivore. Un véhicule hydrogène ne restitue que 25 à 30 % de l'énergie initiale, contre 70 à 80 % pour un véhicule électrique à batterie. Dans un contexte de forte contrainte sur la production d'électricité bas carbone, il est impératif de prioriser les usages les plus efficaces. Le Shift Project et d'autres analyses convergent : la priorité doit être donnée à la sobriété (réduction du trafic, report modal), à l'électrification directe et à l'optimisation du parc thermique. L'hydrogène ne devrait être envisagé que pour des usages industriels

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														spécifiques ou certaines mobilités lourdes en site fermé, et non pour les véhicules routiers. Nous demandons donc la suppression ou un strict encadrement de l'action 11.3 afin de garantir un Plan des mobilités cohérent avec les objectifs climatiques et énergétiques.
Obs 1048	X		X											**M. JUY de Paris** *Faciliter les déplacements piétons, bus et métro.* Paris est devenu un chantier permanent. La démagogie de la maire a entraîné une dictature du vélo au détriment de la facilité d'accès pour tous et en particulier des piétons. Les investissements de verdissement boboïsants et de pistes cyclables ont empêché des investissements pour les piétons et l'accessibilité et la performance des bus et du métro...de plus l'absence totale de contrôle des conditions de circulation des cyclistes a rendu les traversées de rues périlleuses. La chasse aux voitures et leur rabattement sur des grands axes a rajouté des embouteillages. La vitesse moyenne des bus a chuté pour laisser le champ libre aux cyclistes ...le métro reste très peu accessible. Familles avec enfants, personnes ayant des difficultés de marcher, salariés obligés de se déplacer en voiture sont exclus sciemment par une mairie dogmatique. Il est temps de réorienter la politique de la ville de Paris vers la facilitation des déplacements piétons, bus et métro !!! La RATP doit faire le nécessaire aussi, elle qui a dérogé à la loi Chirac sur l'accessibilité depuis 20 ans !! Elle doit faire des gains de productivité pour cofinancer cette accessibilité indispensable. Et il faut réaménager des couloirs bus pour que la vitesse moyenne des bus redevienne enfin performante.
Obs 1049	X		X											**Anonyme de Saint-Rémy-lès-Chevreuse 78** *Priorité piétons* Les voitures ont trop la priorité, les piétons, les cyclistes sont des voyageurs fragiles. Il faut leur donner la priorité partout, même en milieu rural. Dans les zones rurales, créer des trottoirs ou des sentiers pédestres le long de la voie routière, développer les TAD pour les piétons. En zone urbaine résidentielle, supprimer les trottoirs pour donner la chaussée aux piétons et cyclistes ; les voitures sur les départementales conservent leurs priorités et sont longées de trottoirs.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1050			X											**Anonyme de Seraincourt 95** Le TAD doit être développé sans créer des zones contraignantes comme la zone Vexin-est, séparée de la zone des Mureaux.
Obs 1051			X	X										**Anonyme de Mousseaux-lès-Bray 77** Habitante de la Seine et Marne (SUD) depuis 16 ans et malgré une forte croissance démographique je suis toujours déçu pour ce qui est des transports en commun dans le milieu rural de ce département alors que nous sommes en île de France et pourtant je n'ai aucun moyen de transport en commun pour me rendre à mon travail à la salle de sport me rendre chez le médecin ou encore faire mes courses. Je trouve regrettable que nos politiques nous bassinent avec des gestes et des mesures écologiques non mise en place hormis dans les grandes agglomérations. Les stations de covoiturage sont quasi inexistantes et de plus il y a de l'insécurité. Il n'y a pas d'égalité de traitement pour tous les franciliens et c'est dommage surtout que le coût du carburant est hors de prix.
Obs 1052				X										**Anonyme de Boulogne-Billancourt 92** *Attractivité bus Boulogne-Billancourt* Mes propositions sont toutes les deux différentes. L'idée est d'améliorer le Grand Paris des bus entre Boulogne et Paris 1°Créer une nouvelle ligne de bus 23 entre la Basilique Notre Dame de Boulogne et la Gare Saint Lazare en midibus pour mieux desservir le secteur du parc Rothschild en suivant l'itinéraire du SUBB, le bois de Boulogne, le 17ème et la gare Saint Lazare. Cette ligne pourrait remplacer une partie de la ligne 20 du bus qui a un temps de trajet trop long d'une heure 20. Elle emprunterait aussi la partie du Boulevard Pereire qui n'est pas desservie par le bus. Les nouveaux arrêts seraient créés Boulevard Pereire seulement (elle suivrait l'itinéraire du SUBB, 123, 241, 244,20 et 22 en gros). Elle serait interconnectée à distance avec la ligne 10 du métro, les lignes 1, 2, 3, 9, 12,13 et 14 du métro. Les lignes J et L du Transilien les RER A C E et le tramway T3b et avec d'autres lignes de bus. Elle fonctionnerait à des plages horaires plus étendues que le SUBB en soirée et les dimanches pour favoriser la réduction de l'utilisation de la voiture et du taxi dans ce secteur et avoir une alternative au métro (ligne 8,9 et 13 et 14 qui sont saturées pour les trois dernières

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour la 8 elle enregistre des problèmes quotidiens et la ligne 12 s'attrape loin pour aller à Madeleine) pour aller dans le secteur desservi. De plus la station Madeleine devient un goulot on se marche dessus pour prendre la ligne 14. 2°La seconde idée est de tester sur la ligne 52 des bus articulés de 12 mètres pdf en pièce jointe (C'est des bus articulés sont moins longs que ce qui circulent dans Paris)et voir si le temps de parcours est réduit pour rendre cette ligne plus attractive malgré son tracé tortueux dans Paris. Si c'est concluant le 52 pourrait avoir ce type de matériel roulant. Ce matériel pourrait être testé sur d'autres lignes aux tracés tortueux comme le 88.
Obs 1053				**X**										**<u>Anonyme de Boulogne-Billancourt 92</u>** *Circulation et bus paris Banlieue* Ma proposition serait de revoir les plans de circulation dans Paris et en Banlieue et de corriger les erreurs du Grand Paris des bus. Voir avec L'AUT fnaut Ile de France Circulation Réduire les cycles de feux, yellow boxes aux carrefours importants, remplacer les ralentisseurs par des coussins berlinois. Bus de Paris Corriger les secteurs moins bien desservis qu'avant mais sans toucher à la structure du nouveau réseau Pour le faire les statistiques par lignes de bus doivent être impérativement données et dévoilées à l(AUT et la FNAUT Ile de France) c'est très important car le bus est vital car si le bus va mal c'est le reste des transports qui prend. Cela permettrait mieux d'organiser le réseau en général. Ci-dessous voici des propositions d'amélioration -Rétablir le tracé du 24 entre la gare Saint Lazare, la gare d'Austerlitz, la gare de Lyon et la gare de Bercy en passant par le Panthéon par exemple. -Prolonger le 35 vers Pigalle/Carrefour de Châteaudun comme alternative au 54 entre Pigalle et la gare du nord et garder le 30 entre Pigalle et Georges Pompidou -Prolonger le 67 vers le nord et le carrefour de Châteaudun pour refaire une liaison Nord

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Sud avec le 40 pour la rue de Martyres et Montmartre -Prolonger le 59 vers L'hôpital Percy -Oser les contre sens par exemple sur les grands Boulevards et réassocier les trajets des lignes 20 et 39 Bus et vélos Mettre la rue de Rivoli à double sens et faire circuler les bus pour libérer les quais du Louvre, quai de Gesvres etc aux vélos stratégie du gagnant gagnant. Pour les bus toujours Etoffer le nuancier de la RATP en créant de nouvelles couleurs pour refaire le plan qu'il soit le plus lisible possible afin d'éviter le bistre sur le bistre(20 et le 26 à Pyrénées orange sur orange par exemple ou le secteur de la place Jacques Froment violet sur violet) et bus Paris Banlieue
Obs 1054	X													**Mme DIEM de Port-Marly 78** *N186 vers N13 -* Je m'oppose à l'affectation en axe "Magistral" de la portion de la N186 traversant Louveciennes, Marly-le-Roi et Le Port-Marly jusqu'à la N13, car la réalité du terrain ne présente absolument pas les "caractéristiques autoroutières" correspondant à la définition du "Réseau Routier Magistral" (p.249). A l'inverse, cette portion de route est très fréquentée par les cyclistes faisant la jonction entre la vallée de la Seine et la Plaine de Versailles. Dans la ville-village du Port-Marly, c'est particulièrement critique, car de nombreux piétons fréquentent les trottoirs : clients du restaurant, de la cave à vin, du bar et de l'épicerie ; habitants des maisons individuelles et des immeubles la bordant de chaque côté ; fidèles de l'Église Saint-Louis. Ces caractéristiques locales correspondent en revanche à la définition du "Réseau Structurant", présenté comme "complémentaire du réseau magistral pour permettre la desserte poids lourds du territoire. Lorsque ce réseau est situé en agglomération, il est également support de nombreux déplacements à pied et à vélo." (p.249). Je demande donc la réaffectation de cet axe de N186 en "Axe Structurant". La raison en est qu'une affectation en "axe Magistral" pour Le Port-Marly est impossible,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														car elle contreviendrait aux définitions mêmes du Plan Mobilité Ile de France citées plus loin. Pour couronner le tout, et ce serait très grave pour l'avenir du Port-Marly, le Plan Mobilité stipule clairement que "Ce caractère autoroutier doit être conservé à l'horizon du Plan des Mobilités" (p.252) Les Marlyportains souffrent déjà de cette N186 et de ses énormes poids-lourds : bruit, pollution, danger. Ils n'ont pas d'autre solution que d'accepter tant bien que mal cette situation. Une classification de cette voie officialisant un statut quasi autoroutier serait désespérant pour notre village. Sources : - PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE / PROJET ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE PAR DÉLIBÉRATION DU 27 MARS 2024 p. 249 "Conformément au SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023 par le Conseil régional, le réseau routier magistral est composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du Boulevard périphérique." "Le réseau structurant est complémentaire du réseau magistral pour permettre la desserte poids lourds du territoire. Lorsque ce réseau est situé en agglomération, il est également support de nombreux déplacements à pied et à vélo." - PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE / PROJET ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE PAR DÉLIBÉRATION DU 27 MARS 2024 p. 252 "Les routes du réseau magistral ont vocation à écouler en priorité le trafic de transit et d'échange de portée interrégionale, mais elles supportent aussi une grande partie des déplacements individuels motorisés de niveau régional, sur des moyennes et longues distances. Elles présentent des caractéristiques autoroutières et offrent un niveau de service élevé, tant pour la sécurité, les temps de parcours, le confort que les services annexes. Ce caractère autoroutier doit être conservé à l'horizon du Plan des mobilités pour pouvoir continuer à assurer une fonction d'écoulement du trafic de longue portée."
Obs 1055				X										**M. BABINET de Bobigny 93** Prolongez la 3 jusqu'à la Noue

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1056	X			X										**Anonyme de Bassevelle 77** *Ligne Bus Express La-Ferté-sous-Jouarre Mitry Claye RER* Je propose: - une nouvelle ligne de bus express entre la Ferte sous Jouarre et la gare RER Mitry laye afin de désengorger la N3 entre Meaux et la francilienne. - De nouvelles pistes cyclables sécurisées entre Meaux et la Ferté sous Jouarre. - une nouvelle ligne de bus express entre le rer b (Villeparisis) et Vaires-sur-Marne (rer e) et Torcy (RER A) sur la Francilienne - une ligne Bus T-zen entre l'aéroport CDG et Esbly en passant par le centre commercial de Claye Souilly.- des mini bus entre la Ferté sous Jouarre et Montmirail. - Prolongement de l'A19 vers le nord pour relier Provins, puis la N4 vers Sézanne, puis l'A4 vers Château Thierry, puis la N2 (Soissons) et enfin l'A1 - prolongement de l'A77 vers le nord pour relier directement Melun par l'est de la forêt de Fontainebleau - Transformer la N36 en 2x2 voies pour relier l'A5 à l'A4 rapidement sans passer par la francilienne. - Proposer une nouvelle ligne de métro entre Torcy et l'aéroport de Roissy CDG en passant par Vaires sur marne et Villeparisis
Obs 1057				X										**Une anonyme de L'Isle-Adam (95) :** *Pourquoi si peu de trains sur la ligne H à L'Isle-Adam ?* Je n'évoquerai pas les multiples problèmes qui touchent cette ligne mais 1 train par heure pour une ville comme l'Isle-Adam est-ce bien sérieux ? Toute sortie à Paris est compromise et quand un incident s'en mêle on arrive à passer plus de 3 heures sur les quais ou dans les trains. À côté un village comme Valmondois bénéficie du double de passage de trains pourquoi ce choix ?
Obs 1058				X										**Mme BANOS de Châtenay-sur-Seine (77), maire de Châtenay-sur-Seine :** *Demande de transport sur notre territoire* A ce jour notre village ne bénéficie pas d'assez de transports en commun. En effet, avec un bus le matin et le soir, cette offre est largement en dessous de nos besoins quotidiens. Que ce soit pour les seniors qui doivent aller chez le médecin, faire des courses ou autre et qui n'ont plus de véhicules pour différentes raisons ou tout simplement pas la capacité de conduire.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Les personnes actives pour aller travailler ou sortir pour qui y aller en voiture est plus économique. Pour les jeunes afin de se rendre à leurs activités culturelles et sportives ou dans le cadre de sortie entre amis. Sans leurs parents ils ne peuvent pas se déplacer et parfois doivent même renoncer à pratiquer une activité car nous n'avons pas de bus. Nous avons également une association de réinsertion qui emploi un certain nombre de personnes et elles n'ont aucun transport pour venir travailler. Nous ne demandons pas une ligne supplémentaire mais tout simplement plus de bus. Vous comprendrez qu'il est difficile pour mes administrés et l'ensemble du conseil municipal de comprendre pourquoi les villages autour de nous avec moins d'habitants sont plus desservis que nous. Nous sommes un village de plus de 1000 habitants avec une population qui rajeunit et les villages des moins de 500 habitants ont de vraies lignes de bus régulières alors que nous non...
Obs 1059	X			X										**M LEMAHIEU de Châtenay-sur-Seine (77) :** *Vélo et bus en site propre* Il y a trop de tronçon de pistes cyclables qui ne sont pas reliés en eux. Les collectivités locales se gargarisent avec ces tronçons sans voir l'usage fait en réalité. La priorité est de relier ses tronçons de pistes cyclables pour avoir un parcours continu en sécurité qui permettra de développer l'usage du vélo. Il faut continuer à développer les bus en site propre qui coute moins cher que le tramway ou le métro, par exemple relier Orly aux banlieues sud-est et sud-ouest.
Obs 1060	X			X			X			X		X		**M LABORDE d'Avon (77), association Comité de Défense, d'Action et de Sauvegarde (CDAS) :** *Avis de l'association CDAS d'Avon* Le plan des mobilités en Île-de-France 2030 a été arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 24 mars 2024. Encore en phase de consultation, il doit succéder au plan de déplacement urbain de 2013 et constituer la stratégie régionale d'action pour une mobilité plus durable, plus sûre et plus confortable, permettant, à l'horizon 2030, une diminution massive des émissions de gaz à effet de serre, moins 26 % par rapport à 2019, et la baisse des concentrations de polluants sous les valeurs limites réglementaires.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Avec ce plan, "la Région Île-de-France sera la première région de France sur le chemin de la neutralité carbone en 2050" selon la Présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités. Rappelons que l'élaboration de ce plan des mobilités s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement régional porté par le Schéma directeur environnemental (SDRIF-E) qui prévoit l'accueil de 50 000 nouveaux Franciliens chaque année et la construction de 70 000 logements par an. Un objectif en contradiction avec la volonté affichée de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2019 si l'on en croit l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) qui prône elle-même "une réduction drastique de la construction neuve" dans son scenario de décarbonation à l'échéance 2050. Pas vraiment surprenant sachant que, à l'échelle d'un chantier, l'empreinte carbone est estimée entre 850 et 1000 kg de CO2e par m² (soit un vol aller/retour Paris-New-York par passager, par mètre carré construit). Sauf à imaginer qu'une réduction massive des émissions de gaz à effet de serre dans le seul domaine des transports permettra d'atteindre les objectifs de décarbonation fixés… Outre cette incohérence, les observations que nous formulons dans le document en pièce jointe (le nombre de caractères étant insuffisant pour reprendre l'intégralité de nos observations dans cette fenêtre du registre numérique) nous conduisent à nous interroger sur la réelle prise en compte des besoins des Franciliens en matière de déplacements à l'horizon 2030 dans le cadre de l'élaboration de ce plan des mobilités. Pour étayer notre propos, nous prenons deux exemples : la saturation des réseaux bien réelle en Île-de-France et la problématique du stationnement. Nous terminons sur deux problématiques largement occultées dans ce plan des mobilités : l'entretien du réseau routier et les conflits d'usagers du fait du développement de la multimodalité. Vous découvrirez l'ensemble de l'argumentaire que nous détaillons dans le fichier communiqué en pièce jointe. Cet argumentaire nous conduit à la conclusion suivante : "Le projet de plan des mobilités ne répond pas aux problématiques essentielles que sont la saturation des réseaux et le stationnement urbain. Il reste également très évasif sur la problématique de l'entretien du réseau routier et sur les conflits d'usagers susceptibles de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														naître des aménagements réalisés pour favoriser la multimodalité. Les effets environnementaux paraissent sous évalués au regard des besoins réels du public. En l'état, ce projet de plan des mobilités jette un doute quant à la capacité de la région à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés. Selon nous, ce document ne devrait pas être adopté avant que des analyses plus poussées ne soient menées. C'est la raison pour laquelle nous demandons à la commission de donner un avis défavorable à ce projet de plan des mobilités de la Région Île-de-France". Un document de 5 pages est joint à l'observation
Obs 1061				X										**M MONDO de Châtenay-sur-Seine (77) :** *Besoin d'une meilleure desserte en bus dans le village* Je souhaite attirer votre attention sur l'insuffisance des services de transport en commun dans notre village. Actuellement, le nombre de bus est trop limité, ce qui complique considérablement les déplacements des habitants, notamment pour rejoindre les gares de Montereau et de Provins tout au long de la journée. Cette situation crée un réel frein à la mobilité, que ce soit pour des raisons professionnelles, scolaires ou personnelles. Une amélioration de la fréquence des bus serait bénéfique pour tous les habitants en rendant le village plus accessible et en facilitant nos déplacements quotidiens. Je vous remercie de prendre en compte cette demande et d'agir en faveur d'un meilleur réseau de transport pour notre communauté.
Obs 1062	X								X	X				**Une anonyme du Port-Marly (78) :** *Plan de mobilité IDF2030* Refus total du classement de la RN 186 traversant Port-Marly en axe magistral ! cette route est déjà empruntée journellement par des "trains de camions" les véhicules, tous plus longs et volumineux les uns que les autres : camions transportant une dizaine de voitures neuves ; camions transportant des engins de travaux publics ; Attendre un bus EX1 à l'arrêt "ancienne mairie" est une épreuve pour les oreilles et les poumons : pollution auditive et CO2. Descendre du cimetière vers le centre de PORT-Marly a pieds y additionne une totale insécurité !!!

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Comment un tel plan peut-il être imaginé ? pire : comment ose t on l'acter ? Je proposerai à ma ville de passer de cette réponse a des manifestations physiques !
Obs 1063				X		X								**Mme LENOIR de Châtenay-sur-Seine (77) :** *Transport scolaire* Pas assez de transport scolaire pour les étudiants habitants dans les villages des campagnes, alors que le prix des transports est le même que pour les habitants des villes qui sont bien desservies en transports en commun.
Obs 1064	X													**Un anonyme de Romainville (93) :** *En finir avec la voiture individuelle* Il faut accélérer le développement des infrastructures cyclables et des transports en commun, car la voiture individuelle est une impasse mortifère pour laquelle nous continuons de sacrifier notre santé et l'espace public. Par ailleurs pour garantir le succès de ce changement, les aménagements cyclables doivent être réalisés avec soin, trop de nouvelles pistes sont mal conçues, discontinues ou bosselées, l'attention portée à leur conception et fabrication devrait être le même que celle apportée aux voies réservées aux véhicules motorisés aujourd'hui.
Obs 1065	X		X											**Un anonyme d'Aulnay sous-bois (93) :** *Contribution au projet* Concernant le plan des mobilités, je me sens assez impliqué par les décisions qui seront prises, puisque je fais des livraisons à Paris et en banlieue. Je constate qu'il y a un lobbying intense dans les grandes villes occidentales pour réduire la place de la voiture. Ce sont manifestement des professionnels du lobbying qui influencent les décisions. Par exemple, plusieurs groupes Facebook, envoient des publications très orientées contre l'automobile. Le militant anti voiture sont très actifs, aux dépends de la majorité silencieuse. Ce que veulent la majorité des citoyens, c'est pouvoir se déplacer de manière flexible et sécurisée. Le succès de l'automobile le démontre. Je comprends les enjeux, étant inquiet depuis longtemps de notre dépendance dangereuse aux énergies fossiles, et leurs effets sur le climat. A l'heure où les véhicules électriques offrent enfin une solution à la transition énergétique, les écologistes les plus extrêmes s'empressent de verrouiller les villes. Je

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pense que la façon de réduire la place de la voiture dans les villes est révoltante. Il ne s'agit pas d'une incitation à utiliser les autres modes de transport mais d'une punition collective. La signalétique devient parfois incompréhensible, les aménagements me paraissent faits pour provoquer des encombrements, et compliquer le stationnement, surtout à Paris. Par exemple, le tunnel de la RN3 au croisement de la rue Jean Jaurès à Bobigny a été supprimé, ce qui entraine un blocage d'environ dix minutes aux heures de pointe. Pourquoi ? A Paris, les voies de circulation aux carrefours sont peu à peu réduites aux abords par des plots en béton. Le moindre véhicule devant tourner, bloque la voie le temps qu'il puisse passer. Le blocage devient systématique : les livreurs s'arrêtent au milieu de la chaussée, même si des places sont disponibles. En ce qui me concerne, je dois stationner assez longtemps : j'approvisionne et j'entretiens des distributeurs automatiques alimentaires pour mon entreprise. A cause de cela, les places de livraisons ne sont pas vraiment adaptées car elles sont limitées à 30mn, ou totalement inadaptées quand il s'agit de places à double bande jaune (qui impliquent de ne pas s'éloigner du véhicule). Les parisiens et ceux qui, comme moi, ont investi dans Paris, se retrouvent piégés. Exemple : j'ai fait un investissement d'environ 20000€ il y a trois ans dans une rue où il n'y a maintenant pratiquement plus aucune place légale disponible. La voie de covoiturage sur quelques autoroutes et le périphérique me paraissent être une mauvaise idée. L'amende automatisée en cas de non-respect est excessive : 135€ pour ce que je considère comme une petite faute. Seuls les conducteurs inattentifs se feront prendre. Dans le même temps, les conducteurs qui utilisent les voies de bus abusivement, ont une quasi impunité. Je remarque également que se garer sur le trottoir est sévèrement puni (135€). Cela m'est arrivé lorsque je devais porter une fontaine d'eau dans une rue où il n'y avait aucune place. Il y avait largement la place pour que les piétons puissent passer. J'ai remarqué qu'exactement au même endroit, un peu plus tard, un bar a installé sa terrasse à l'année, et que parfois, des poubelles bloquent le passage des piétons. C'est donc deux poids deux mesures. Les lobbyistes prônant les déplacements en vélo reprochent aux voitures de prendre la place de stationnement de dix vélos. Or, le stationnement des voitures est généralement payant. Le possesseur d'un vélo peut laisser son vélo stationné dans la rue à longueur d'année sans payer. In fine, l'utilisation de l'espace public d'un vélo laissé dans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la rue tout le temps est plus importante qu'une voiture garée occasionnellement. Je ne suis pas pour le paiement d'un stationnement des vélos, mais je constate qu'il s'agit encore une fois d'un abus de droit potentiel. L'usage du vélo ne fait que s'ajouter aux autres modes de transport sans les réduire : très peu de cyclistes circulent par mauvais temps. Par ailleurs, j'ai acquis un véhicule électrique. Je milite pour la mobilité électrique autour de moi et sur les réseaux sociaux. Autant que possible, j'essaie de substituer les modes de transport de marchandise par la mobilité électrique (parfois en remplaçant un transport par camion). J'ai la chance d'habiter à cent mètres de mon lieu de travail. Une des difficultés avec les véhicules électriques d'entreprise, est qu'ils doivent être rechargés au dépôt pendant la nuit. Il est donc nécessaire pour un salarié d'utiliser un autre moyen de transport pour les déplacements domicile-travail. Il faudrait un moyen de faire payer à l'entreprise la consommation d'énergie lorsque le véhicule est stationné chez un salarié. Concernant les transports en commun, les nouveaux tarifs depuis 2025 me paraissent une bonne chose. Je pense qu'il faudrait communiquer pour mettre en avant l'abonnement gratuit Liberté +, qui allie flexibilité et coût intéressant (entre 1,60 et 2,00€ par déplacement). Je constate que les personnes n'ayant pas de véhicules individuels sont parfois celles qui génèrent le plus de déplacements en voiture. En effet, lorsque quelqu'un doit être transporté par un proche, il est souvent nécessaire de faire un aller-retour, pour le déposer. Je connais une personne qui pourrait bénéficier des services de mobilité pour les personnes handicapées, mais ne le fait pas, par peur d'être stigmatisée par le voisinage. Il faudrait que les véhicules de transport de personnes handicapées soient plus discrets (même si cela me paraît difficile).
Obs 1066				X								X		**<u>Mme RITMANIC de Saint-Denis (93) :</u>** *Des transports en commun attractifs* Le PDMIDF affirme vouloir répondre aux besoins des franciliens tout en plaçant la mobilité sur la voie bas carbone. Les transports en commun sont donc un élément constitutif de cette orientation ; Et naturellement cela ne peut se traduire uniquement par des mesures techniques de conversion des bus à l'électrique. Dans les banlieues populaires les TC sont particulièrement utilisés pour les déplacements

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														quotidiens. Ils constituent de véritables lignes de vie et chaque amélioration, chaque prolongement de ligne, chaque nouvelle ligne, en particulier chaque radiale de banlieue à banlieue, est accueillie comme une vraie amélioration de la qualité de vie. Du moins au début. Car on ne peut envisager les TC indépendamment d'une globalité de facteurs dont l'aménagement urbain, et dans les zones de tension sur l'immobilier (c'est le cas en IDF), la spéculation immobilière qui en découle aboutit à l'éloignement des populations modestes qui attendaient ces transports qui ne leur serviront donc pas. D'autre part on ne peut ignorer que l'ennemi principal des TC est leur saturation, qui a de graves conséquences, à la fois sur la santé (stress en particulier et fatigue) des franciliens, comme indiqué dans des études récentes, et sur les temps de déplacement (il faut souvent laisser passer plusieurs rames ou plusieurs bus avant de pouvoir y monter). En banlieue, l'insuffisance de fréquence mais aussi de Maillage oblige à de nombreuses ruptures de charges avec des correspondances parfois éloignées qui font perdre beaucoup de temps et suscitent de la fatigue. Si Paris intra-muros dispose d'un Maillage dense et varié, avec de multiples correspondances, ce n'est pas le cas dès qu'on franchit le périphérique. Sur Plaine Commune, qui passe maintenant pour un territoire bien desservi, des quartiers et des villes, comme Stains, demeurent encore peu ou pas desservis. Or le PDMIDF, s'il évoque ces problèmes, ne propose pas d'amélioration ni de priorités, puisqu'il est indiqué qu'aucun financement supplémentaire n'est à prévoir (en dehors de GPE et des quelques lignes de TC lourds déjà en cours de réalisation, en particulier rien pour les bus. Or les TC sont la réponse structurante au recul souhaitable de l'usage de la voiture ; Pour jouer leur rôle, ils doivent être réguliers, fréquents, fiables dans les horaires comme pour l'information des usagers, et confortables. La saturation est telle que le confort n'est jamais là. Il est préférable d'être jeune et en bonne santé pour les prendre. Le sentiment le plus partagé par les voyageurs est qu'en IDF, l'on se déplace dans des conditions indignes. Pour être attractifs les TC doivent a minima permettre à chacun de voyager dans la dignité. A ce jour la voiture, surtout pour les habitant.es de banlieue, est toujours plus confortable, liée à la liberté de mobilité. La voiture est aussi restée un marqueur extérieur peut-être pas de richesse (quoique...), mais

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de non pauvreté et de place dans le haut de la société. Aucun projet n'est proposé pour améliorer les choses. Cet axe 1 reste donc dans des généralités verbales, sans aucun engagement, car sans conviction. L'attractivité ne peut se décliner que sur des mesures plurielles et complémentaires, dont l'information des voyageurs et la tarification, les billets. A St Denis il est rare d'avoir une information fiable dans les abris bus, quand celle-ci fonctionne. Quant à la tarification, la dématérialisation, qui a couvert une augmentation importante du prix du voyage, complique singulièrement le processus d'achat surtout lorsqu'il n'est pas régulier. Nous accueillons souvent nos familles venues de province. Elles entrent de fait dans la catégorie "touristes" puisque ne résidant pas en IDF, et ont à leur disposition des tickets coûteux et inadaptés à leur usage. A vrai dire il en va de même pour le parking, autre complément permettant l'abandon de la voiture. En réalité l'objectif devrait être la gratuité des TC, ce qui n'est aucunement évoqué. Le coût trop élevé des titres de transport ne conduit qu'à de la fraude. Si l'on veut vraiment des TC attractifs, comme l'exigent le climat et la santé des habitant.es, il faut fixer des objectifs précis, non discriminants, des étapes réalistes, des financements avec des priorités, des mesures d'accompagnement et des indicateurs pour le suivi. Sinon ce ne sont que des mots.
Obs 1067				X										**<u>Une anonyme de Villiers sur Marne (94) :</u>** *A quand un RER E qui fonctionne vraiment ?* Depuis plusieurs années, nous subissons les travaux du RER E. Alors oui, la ligne est prolongée jusqu'à Nanterre et La Défense (Quand il n'y a pas un incident qui bloque toute la ligne) …Mais quasiment aucune possibilité de profiter d'une soirée parisienne car passer 22h30 plus de train pour rentrer chez soi. Régulièrement les week-ends, il n'y a presque pas de train pour se rendre à Paris. Je ne parle même pas des personnes vivant en bout de ligne dans le 77 qui ont le désagrément de devoir prendre un bus de substitution de plus en plus souvent les week-ends pour rentrer chez eux. Alors oui, au moment des JO, un effort a été fait ! Mais nous méritons que ce soit comme cela au quotidien. Parlons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														également de cette fameuse ligne 15 qui nous promet plus de liberté dans nos déplacements mais qui n'arrive toujours pas… On nous annonce maintenant fin 2026… on a du mal à y croire ! Aussi, j'aimerais aborder le sujet des agents de sûreté qui sont quelque fois en gare ou dans les trains et qui peuvent avoir un comportement très agressif avec les usagers : certains se prennent pour des « cow-boys » à la limite de la politesse et j'ai appris qu'ils allaient à présent pouvoir faire des palpations… je suis plutôt inquiète de ces nouvelles prérogatives. Est-ce vraiment la solution pour lutter contre la fraude et se sentir moins en insécurité ? N'y a t-il pas une confusion avec les missions des policiers ? Il me semble que vous devriez prévenir les usagers de ces changements. J'aimerais vous dire que je suis satisfaite de nos transports en île de France mais quand on habite en petite couronne (côté est parisien) cela reste encore bien difficile de se déplacer en transports en commun.
Obs 1068	X			X								X		**Une anonyme de Noisy-le-Grand (93) :** *La voiture c'est la liberté* Très bien de renforcer les transports en communs, mais pour ma part je souhaite continuer à me déplacer en voiture. Je m'y sens plus en sécurité et plus libre (partir quand je veux, m'arrêter, faire des détours, transporter dans mon coffre plus de choses qu'à pieds). Je n'aime pas la promiscuité et me sens mieux seule dans ma voiture, assise et au calme. Ce serait bien déjà que mon employeur (l'état) ne nous oblige pas à venir tous les mêmes jours en présentiel, qu'il réduise encore le présentiel, ça désencombrera les routes. Et qu'il ne déménage pas nos bureaux à val de Fontenay comme prévu, car on s'installe proche du travail et on se trouve avec 3 fois plus de km à faire.
Obs 1069				X										**Une anonyme de Châtenay-sur-Seine (77) :** *Manque de transport dans notre village* Habitante de Châtenay sur Seine, je tiens à signaler que nous souffrons cruellement d'un manque de transport public au sein de notre commune ! Je ne comprends pas pourquoi nous ne bénéficions pas de lignes de transports réguliers comme les comme la comme de La Tombe (commune limitrophe et avec beaucoup moins d'habitants !!). C'est un vrai handicap au quotidien notamment pour nos enfants adolescents qui restent bloqués dans

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														notre village. En outre cela nous impose d'adapter notre emploi du temps professionnel pour pouvoir répondre aux contraintes logistiques de nos collégiens et lycéens. Ne pas ouvrir de ligne de transport régulière les bloque également pour les activités extras scolaires notamment quand les parents travaillent ! Cette contrainte est lourde à gérer au quotidien dans la gestion familiale et nous amène de plus en plus à réfléchir à continuer à vivre en milieu rural et surtout dans notre village auquel nous sommes fortement attachés. J'espère que le département reverra cette organisation, aujourd'hui ressentie comme incohérente et injuste, et permettra à notre village d'être doté de nouvelles lignes régulières comme les communes environnantes pourtant plus petites…
Obs 1070	X			X										**M MORIN de Viry-Châtillon (91) :** *Tramway et pistes cyclables* -Prolonger la ligne 7 de tramway jusqu'à Évry -Faire une vraie piste cyclable sécurisée le long de la N7 et des grands axes avec passerelles pour traverser la seine ou voie ferrée et dans l'urgence gérer proprement les fins de pistes cyclables (exemple sur la N7 direction province au niveau du premier rond point de grigny elle s'arrête net et soit vous allez dans la boue soit vous descendez en catastrophe sur la N7 avec tout le danger que ça représente)
Obs 1071	X			X							X			**Une anonyme de Romainville (93), Association Romainville à Vélo – MDB mieux se déplacer à bicyclette :** *Des transports en commun et des transports individuels légers* L'avenir des mobilités dans les espaces urbains, donc au moins du cœur de l'île de France autour de Paris, doit être non seulement décarbonée dans le sens non polluant pour les habitants des zones denses, mais il faut aussi donner moins de place à la voiture individuelle qui occupe beaucoup trop d'espace. Pour se faire cela passe par toujours plus d'investissements pour les transports en commun mais aussi par des actions beaucoup moins coûteuses pour changer les mentalités et reporter les déplacements automobiles. Le vélo est une clé de ces reports possibles si les aménagements suivent. La marche est aussi à développer. De nombreux habitants ont les capacités de davantage d'activité physique mais n'en ont pas conscience. Et pour ceux pour qui ce n'est pas ou plus possible

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														: des véhicules électriques très légers et des transports en communs accessibles. La première couronne autour de Paris, très dense, mais encore beaucoup trop liée à la voiture, doit être poussée et soutenue par les pouvoirs publics afin que ces changements s'opèrent.
Obs 1072														**Doublon Obs 1071**
Obs 1073				X										**Une anonyme de Deuil-la-Barre (95) :** *Val d'Oise* C'est un beau dossier, mais pas grand-chose de prévu en nouveaux accès sur le Val d'Oise. Les Passages à niveaux, sont prévus depuis longtemps, mais l'avenir c'est quoi par ici avec le Grand Paris. Nous sommes une belle région attractive mais malheureusement beaucoup de communes ne sont pas bien desservies. Qu'est-il prévu pour nous ? pourtant il me semble que nous finançons pour ce développement ! Ce n'est pas normal, les bus c'est très compliqué, souvent nous allons plus vite à pied tellement les bus sont rares, les lignes de train ou RER compliquées (Le C est sinistré !) A part les voies vertes qui ne concernent pas tout le monde, rien, nada .... C'est très discriminant
Obs 1074				X										**M JEANMART du Kremlin-Bicêtre (94) :** *Allongement du quai pour Arrêt forêt Fontainebleau* Actuellement, les trains du samedi et dimanche matin au départ de la Gare de Lyon et à destination de Fontainebleau marquent un arrêt à Fontainebleau forêt. C'est un arrêt très populaire qui permet à de nombreux marcheurs et descendre directement dans la forêt. Ainsi, ils profitent de la forêt sans avoir à prendre leur voiture. Mais, le quai est trop court. De ce fait le train, composé de deux rames, part de la Gare de Lyon avec la première rame fermée, vide de passagers, car cette rame à arrêt Forêt de dispose pas de quai. Par conséquent, la deuxième rame est archibondée, de gens énervés, qui peuvent à peine monter. De plus, le départ du train est retardé, car il faut faire descendre les passagers montés dans la première rame par erreur. Cela donne un spectacle navrant et des conditions de voyage exécrables, et globalement une image déplorable pour les touristes qui vont visiter Fontainebleau.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Il faudrait donc allonger ce quai afin de répondre à l'engouement des Franciliens pour des loisirs décarbonés.
Obs 1075	X			X										**M JEANMART du Kremlin-Bicêtre (94) :** *Plus de place pour les vélos dans les trains* J'observe que malgré quelques progrès, peu de places sont disponibles pour voyager avec son vélo, notamment les week-ends pour rejoindre les différents parcs naturels régionaux. Cela est bien dommage, car plus de places permettrait d'éviter de prendre sa voiture. Quand on compare avec ce qui se fait dans d'autres régions, parfois sur du matériel plus vieux, la région IDF fait figure de parent pauvre. Et on est très très loin de ce qui se pratique dans les pays frontaliers.
Obs 1076							X	X						**Mme MATHIEU de Paris (75) :** *Préservation des zones délimitées payante* Revalorisez les zones de stationnement en surface à Paris et toute la région en zone payante à destination de tous. Ces zones dites de stationnement payant peuvent favoriser et canaliser la logistique urbaine en stationnant : une base vie de chantier, un chantier, des matériaux divers sur courte durée, des échafaudages, tournage et mission cinéma, stationnement touristique, stationnement véhicules visiteurs, travailleurs en horaires décalés, commerçants, riverains, professions libérales, assistantes vie et assimilées etc Cela permet de désencombrer les trottoirs pour les piétons qui ont vu leur surface réduite à ces logistiques.
Obs 1077	X			X										**Un anonyme de Marcoussis (91) :** *Transport en commun & piste cyclable* Marcoussis est proche de la ville et de la zone industrielle des Ulis- Courtabœuf. Il n'existe aucun transport en commun direct jusqu'à cette zone industrielle. Les solutions sont, soit aller jusqu'à la gare de RER Massy-Palaiseau puis prendre un second bus, soit marcher pendant un bon kilomètre (bon pour la santé mais moins agréable quand il pleut). D'autre part il n'existe aucune piste cyclable depuis Marcoussis vers la zone industrielle. Il n'y a que des bouts de piste cyclable. Cela oblige à rouler sur des voies très passagères.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1078	X													**Un anonyme de Limeil-Brévannes (94) :** *Vélo – nouvelle vélo route* A la suite de la réalisation de la Végétale (91/94) et du Chemin des Roses (77), il faudrait créer un vélo route qui relie Paris à Provins en passant pour ces aménagements pour ensuite rejoindre les bords de Seine pour rejoindre Troyes et les Grands Lacs de Seine.
Obs 1079													X	**Mme BERNARDIN :** Je suis agente titulaire d'accueil standardiste mobile dans les lycées, j'aimerais savoir si une voiture de fonction est mise à disposition. Ma voiture est de 2005 j'habite à Citry 77730 dans un petit village et prendre le transport c'est un vrai parcours de combattant. J'ai 64 ans en situation d'handicap je dois travailler jusqu'à 67 ans, car je n'ai pas toutes mes trimestres.
Obs 1080				X										**M GANNE de Mery-sur-Marne (77) :** *Arrêt du bus 48 au Pont, à Méry-sur-Marne* J'habite à Méry-sur-Marne, un village enclavé qui n'est desservi que par une ligne de bus, la ligne 32 (La Ferté-sous-Jouarre/Saâcy-sur-Marne). Les passages des bus sur cette ligne sont peu nombreux (un bus toutes les heures jusqu'à 9h le matin, puis un toutes les heures à partir de 16h). Suite à la fermeture du pont de Luzancy pour des travaux, les bus de la ligne 32 ne desservaient plus notre village. Les bus de la ligne 48 (Saâcy/Villaré-Citry), qui passent par notre village, s'arrêtaient exceptionnellement pour desservir Méry-sur-Marne à l'arrêt Le Pont et nous permettre notamment de rejoindre la gare de Nanteuil-Saâcy. Le passage des bus de la ligne 48 est beaucoup plus fréquent ; le village était donc mieux desservi qu'en temps normal (avec des passages toutes les demi-heures et donc une offre multipliée par deux). Cela nous permettait d'emprunter notamment des trains que nous ne pouvons pas avoir à cause du manque de bus 32 pour se rendre vers Paris ou pour rentrer chez soi. Cependant avec la fin des travaux sur le pont, les bus 48 ne marqueront plus l'arrêt Le Pont. Un arrêt qui autrefois était desservi quotidiennement par cette ligne, et qui existe déjà (avec un arrêt de bus déjà construit). Cet arrêt est sur le tracé de la ligne 48, le bus passe devant chaque fois qu'il se rend à la gare et jamais durant cette période de travaux il n'a été en retard en s'arrêtant à notre village. Beaucoup de monde l'empruntait.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Dans l'intérêt de notre village, de ses habitants et des usagers et pour augmenter l'offre de transport à Méry-sur-Marne, il serait intéressant de pérenniser le passage du bus 48 à l'arrêt le Pont.
Obs 1081												X		**<u>Un anonyme du Perreux-sur-Marne (94) :</u>** *La participation* Simplification de l'enquête. Plutôt intéressé par l'ensemble des propositions de idf car plutôt inquiet des répercussions des tribunes partisanes et donc plus intéressé par des décisions prises en tenant compte de TOUTE la diversité. Mais bravo l'idée est bonne.
Obs 1082			X	X										**<u>M BOSSE de Hermé (77) :</u>** *Modification de la ligne 3212 à Provins* En réponse à l'enquête publique en cours sur le thème des transports publics, voici le sujet sur lequel je travaille depuis un certain temps avec l'aide de la CC Bassée Montois et la CC du Provinois. - Dans l'état actuel, la ligne de cars Moreau N° 3203 qui assure la liaison entre Noyen sur Seine et Longueville via Hermé ne fonctionne que dans un sens. De Noyen vers Longueville le matin et de Longueville vers Noyen le soir. Il n'y a pas de réciprocité et il est donc impossible de venir à Hermé le matin ou d'aller à Longueville l'après-midi. - Le Transport à la Demande (TAD) ne fonctionne pas tel qu'il est présenté sur le site de la CCBM ou la plaquette. Nous rencontrons des difficultés avec les destinations proposées ainsi que les horaires. - Dans le cadre du PCAET, la commune d'Hermé souhaite lutter contre l'isolement de ce territoire enclavé à l'Est du département et ainsi renforcer son pouvoir de séduction. Nous avons travaillé sur un projet visant à modifier le tracé de la ligne N° 3212 (Provins-Sourdun) en l'élargissant vers les communes de Melz sur Seine et Hermé, afin d'assurer une desserte régulière vers Provins. Ce projet est également renforcé par un dispositif de création de zones de co-voiturage. L'attractivité de la ville de Provins n'est plus à démontrer : Hôpital Leon Binet, ZAC du Provinois, la gare SNCF, la gare routière (lignes Seine et Marne Express), médecins, pharmacies, vétérinaires, restaurants, etc...

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Le but étant de lutter contre la désertification de notre commune en attirant des familles dont les parents travaillent et empruntent les transports. Nous souhaitons que les habitants d'Hermé puissent bénéficier au même titre que tous les Franciliens du formidable développement des nouvelles lignes liées au Grand Paris. Un fichier pdf détaillant le nouveau tracé de la ligne 3212 est joint à l'observation (11 pages)
Obs 1083				X										**Une anonyme de Coubron (93) :** *Transport en commun* Pour être honnête je ne prends plus les transports en commun car ils ne sont pas fiables. Ni sur les horaires ni sur le plan sécuritaire. Et je suis loin d'être là seule. Il serait essentiel de prévoir des transports pour les étudiants uniquement... Des transports ou les femmes et où les plus jeunes puissent se sentir en sécurité. Il est essentiel que les horaires soit au maximum respectés. Si je prends l'exemple de ma commune (Coubron) c'est quotidien que des bus ne viennent pas du tout (manque de chauffeurs) ou que des élèves ne puissent pas rentrer chez eux. De plus pas de bus scolaires prévu alors que le nombre d'étudiant le voudrait. Pour résumer fiabilité et sécurité avec un nombre de transport suffisant et vous auriez plus d'impact sur le nombre de voyageurs.
Obs 1084	X													**M BRUNNER :** *Enquête publique plan de mobilité IDF* La N186 dans la traversée du Port Marly et de Louveciennes va être encore plus saturée de camions traversant une zone très résidentielle. Ceux-ci viennent soit de l'A86 à sa sortie de Bougival, soit du contournement de St Germain en Laye. Ils vont ensuite sur l'A12 ou l'A13 pour rejoindre l'A10 ou l'A6. Il serait beaucoup moins dérangeant de les faire passer par la zone commerciale de Chambourcy par où ils partiraient sur l'A13 vers la Normandie ou remonteraient vers l'échangeur de Rocquencourt.
Obs 1085	X													**Une anonyme de Paris (75) :** *Marchabilité à Paris. Gestion de l'espace public. Terrasses* Marcher est la mobilité la plus douce qui soit. Malheureusement à Paris, la marchabilité de la ville est mauvaise. Les piétons sont laissés pour compte car ils doivent trop souvent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														partager l'espace public donc l'espace pour et appartenant à tous, avec des vélos ou trottinettes ou plus rarement solo-weels, autres mobilités dites douces mais qui, ne respectant pas le code de la route ni celui de la rue, deviennent un danger permanent entre elles et pour les piétons, surtout lorsque ces piétons sont des personnes âgées, handicapées, ou des familles avec enfants en bas âge. Les piétons doivent également partager désormais les trottoirs avec la multitude de terrasses qui envahissent cet espace public (trottoirs et stationnement en période estivale). Les terrasses pérennes sont de plus en plus nombreuses, et d'avril à octobre elles sont souvent doublées de terrasses estivales. Entre les deux un va-et-vient permanent de clients et serveurs qui bloquent le flux piétons, quand ce ne sont pas les chevalets de menus ou d'happy hours qui occupent le trottoir, afin d'être bien visibles des chalands. Les piétons sont alors obligés soit de slalomer entre les clients, serveurs, et autres passants, soit de descendre sur la chaussée où ils se retrouvent en concurrence avec les vélos qui vont très vites et parfois en sens inverse des voitures. Dès lors, l'espace public, privatisé par les établissements bistrotiers et colonisé par les vélos, devient chaotique et dangereux, peu praticable au mieux, souvent impraticable, voire accidentogène. Le code de la route répète que le piéton étant fragile par nature, il doit être privilégié en toute circonstance ou quasi, même en situation d'infraction de sa part, soit s'il traverse hors du passage réservé, voire au feu vert véhicule. Si le code de la route reconnaît cette fragilité par nature, elle devrait être privilégiée désormais dans toute gestion de l'espace public. Les trottoirs doivent rester le lieu du flux piéton par essence et permettre que se croisent à minima 2 adultes avec poussettes. Ce n'est malheureusement pas le cas à Paris et particulièrement dans Paris Centre. Outres un frein à la circulation piétons, les terrasses sont également un fléau en termes de nuisances sonores pour les riverains, surtout dans les rues où elles se suivent quasi en linéaire. Ce qui a à voir avec les mobilités douces, en effet, en journée, elles génèrent une nuisance sonore qui est un frein réel au télétravail, lequel permet de désengorger les transports en commun, surtout aux heures de pointes, et représente donc un sérieux avantage en termes d'allègement des mobilités douces. Le soir, leurs nuisances sonores interdisent aux riverains d'ouvrir leurs fenêtres en période de chaleurs, les contraignants quand c'est possible financièrement à l'installation de climatiseurs qui consomment de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'énergie et rejettent la chaleur à l'extérieur, aggravant ainsi la chaleur ambiante. Ce qui est doublement contre-productif en termes de changement climatique et de recherche d'une gestion bio-climatique de la ville. Au vu de ces points d'achoppement, la ville de Paris serait en droit dès lors de réduire drastiquement le nombre de terrasses, diminuer l'horaire d'ouverture de ces terrasses à 23h et supprimer les fameuses terrasses éphémères-estivales, tant décriées, et qui ne sont certainement appréciées que de clients qui une fois rentrés chez eux n'ont pas à en subir les nuisances. Étant entendu que le bruit festif dans une environnement rendu plus calme par la cessation de tout autre activité humaine est plus nuisible que le ronronnement de moteurs de véhicules qui passent dans la même rue. En outre, il est désormais admis par de nombreuses études que le bruit du soir et nocturne qui empêche et dérègle le sommeil est un réel problème de santé publique, générant stress, fatigues et maladie graves. La marchabilité à Paris gagnerait à être sérieusement revue à l'avantage du flux piéton, et associée au thème de la santé publique, elle est un argument juridique et légitime de révision de la gestion de l'espace public qui est beaucoup trop encombré et privatisé par des établissements dans leur seul but de leur intérêt économique et non dans l'intérêt du plus grand nombre. Enfin, le parc automobile ayant tendance à devenir de plus en plus électrique et donc silencieux et non polluant, il suffirait d'encadrer et augmenter les tarifs de stationnement (pour récupérer des recettes perdues) en végétalisant ces espaces entre les places de stationnement, comme déjà dans certaines rues parisiennes (Turin à Paris, de la Défense à Issy les Moulineaux, par exemple) ou de banlieues pour gagner en recettes mais aussi en qualité de vie et popularité. Associer les conseils de quartiers et riverains, en ateliers, à la réflexion sur des projets dans la perspective de pacifier l'espace public serait un plus comme recommandé par la chambre régionale des comptes dans son rapport sur les terrasses implantées sur le domaine public à Paris. Ce qui est recommandé pour les terrasses, peut avantageusement s'appliquer à la gestion de ce même espace public à l'avantage du flux piétons et autres mobilités non polluantes. Enfin, les trottoirs entièrement réservés au flux piétons sont plus efficaces en termes de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														fluidité que les terre-pleins piétonniers et végétalisés ou certaines rues aux écoles qui deviennent des aires de jeux improvisées, non encadrées et générant à leur tour des nuisances sonores impropres au télétravail ou au repos du week end, ouvrant même parfois à des débordements sauvages de terrasses avoisinantes. C'est pourquoi la concertation citoyenne est utile et peut être source de bonnes idées. Dernier point, des panneaux indiquant l'obligation du pied à terre par les cyclistes sous peine de pv, dans certains secteurs piétons (place Bastilles, République, jardin Nelson Mandela des Halles, petits parcs et jardins traversants entre deux rues, tel jardins de l'Hôtel de Sens Paris 4eme), seraient les bienvenus. Cela fonctionne dans d'autres villes, comme Amiens.
Obs 1086	X													**Mme MORENO de Chanteloup-les-Vignes (78) :** *Nettoyage des pistes cyclables* Je vais au travail à vélo et traverse 4 villes dans le 78: Chanteloup les Vignes, Andrésy, Carrières sous Poissy et Poissy. Les pistes cyclables des différentes départementales ne sont JAMAIS nettoyées, malgré mes appels fréquents aux différentes mairies. Mention spéciale, toutefois, au service de la voirie de Carrières-sous-Poissy qui nettoie, dès que j'appelle, les pistes cyclables à l'intérieur de la ville (hors départementale). Cette situation est inacceptable au vu du peu d'entretien de ces pistes : régulièrement je trouve de nouveaux tessons de verre (ou des animaux morts) sur différentes portions des départementales et mes appels ne sont JAMAIS suivis d'actes. Les mairies rejettent la faute sur le département... et ensuite RIEN NE SE PASSE !
Obs 1087				X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Liaisons interrégionales (action 1.1.2)* Le plan des mobilités en Ile-de-France devrait aussi aborder la question des liaisons entre l'IDF et les villes moyennes des départements limitrophes. Par exemple, la liaison avec Beauvais (qui comporte un des aéroports desservant l'IDF - voir aussi l'action 13.1.1 Améliorer la desserte des aéroports). Ou encore la liaison entre l'Essonne et Orléans.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1088									X					**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Nuisances sonores (action 1.1.8)* Le plan des mobilités en IDF reste trop timide sur les nuisances sonores apportées par les vecteurs de mobilités. Par exemple : le niveau sonore des annonces dans les gares de RER en tranchée (cas d'Antony), les bruits de claquement sur les voies ferrées au passage des rames (rails détériorés pas entretenus en temps utile), bruits nocturnes de préchauffe des rames (cas de Bourg-la-Reine), avertisseurs sonores des bus dans les embouteillages ou sur les gares (formation des mécaniciens à améliorer).
Obs 1089				X										**Une anonyme de Paris (75) :** *Fréquence des transports sur Paris* Autant le métro est à peu près régulier, quoique insuffisant le WE sur ma ligne (M9), autant le bus reste peu fiable : il nous arrive d'avoir à attendre le 22, 72, le 52 ou le 62 jusqu'à 20 mn ou plus. Or ces bus permettent de relier des points non reliés par le métro (par exemple la longue rue de Vouillé, Alésia, Convention) et ils n'obligent pas à monter ou descendre des escaliers, ce qui devient compliqué en vieillissant.
Obs 1090	X						X							**M WEULERSSE de Palaiseau (91) :** *Pas assez d'ambition pour le vélo* Le plan de mobilité vise 2,4% de part modale en 2030 alors qu'elle est déjà de 2,6 en 2021 !!! Le vélo se développe presque tout seul (il y a aussi les efforts de certaines collectivités). Avec des efforts de tous, son usage explosera. Il faut viser 15% en 2030 et c'est possible. Pour cela il faut favoriser au maximum le vélo et arrêter de favoriser aussi la voiture. 300M€ d'investissement de la région dans les départementales c'est catastrophique (exemple du Ring des Ulis ou 50M€ ont dégradé très fortement le passage des vélos sur deux axes importants). Sans même toucher à la capacité de débit, il faut réduire les vitesses des motorisés pour améliorer la sécurité des piétons et des cycles et permettre de rétrécir la voirie pour plus de place aux bus vélo et cycles. Le stationnement des voitures prends aussi beaucoup de place alors qu'il y a des parkings et des garages qui sont vides. IL faut tripler les efforts fait par la région pour le vélo et pousser les autres collectivités à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														faire de même* (+ L'État). Par exemple pour le VIF ce sont les collectivités qui bloquent ou trainent des pieds. La généralisation du SRAV mentionné dans le texte est à obtenir rapidement par une obligation et des moyens de vérification. Pour les parkings vélo dans les constructions neuves, il faut absolument faire respecter les obligations de code de la Construction et de l'Habitation.
Obs 1091				X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Rationaliser l'offre de substitution (action 1.2.1)* Le plan des mobilités en IDF reste trop timide sur les offres de substitution. A l'heure actuelle, les substitutions sont trop partielles et/ou pas assez efficientes. Par exemple, lors de travaux sur le RER B entre Le Bourget et Roissy-CDG, les bus de substitution ne desservaient qu'une des trois aérogares de Roissy.
Obs 1092	X						X							**Une anonyme de Paris (75) :** *Accessibilité du secteur Paris Centre et problème de la ZTL* La zone à trafic limité à Paris Centre a généré des problèmes d'accessibilité de cette zone aux véhicules motorisés qui pénalisent de plus en plus sérieusement les habitants de cet arrondissement qui se voient refuser des interventions d'artisans en cas de problèmes techniques (fuites d'eau, réparations et travaux de rénovation de systèmes électriques ou de plomberie etc.), d'interventions de soignants (soins infirmiers à domicile pour les personnes ne pouvant se déplacer ou SOS médecins). Les médecins généralistes ne se déplacent plus non plus. Ceux qui partent à la retraite dans ce secteur, mais également dans tout Paris, ne sont souvent pas remplacés, leurs confrères débordés ne prenant plus de nouvelle patientèle, Paris Centre risque de devenir un désert médical. L'accès et les stationnements devenus trop compliqués, voire impossibles aux automobiles, les amis et la famille ne vient plus rendre visite, ce qui pénalise les personnes âgées ou handicapées, déjà souvent isolées du fait de leur âge ou handicap. Ce facteur aggrave les difficultés vécues au quotidien par les familles avec enfants qui préfèrent quitter l'arrondissement, voire Paris, appauvrissant par leur départ la mixité du quartier et entrainant la fermeture de classes, voire d'établissements scolaires. La ZTL et le stationnement ne pourraient-ils être revisités à la lumière des difficultés et de la baisse de qualités de vie qu'ils engendrent

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour les habitants. Quand les impôts fonciers augmentent de 50% et que les services publiques (écoles, hôpital, proximités de bureau de police, de mairie) et l'accessibilité diminuent, n'y a t il pas contradiction sur le plan social ?
Obs 1093	X			X										**M WEULERSSE de Palaiseau (91) :** *Bus express* Les BUS express utilisant les voies rapides sont une nécessité. Pour que leur mise en route soit rapide et efficace, il faut réduire les vitesses limites. Cela permet de par des normes moins contraignantes de gagner de la place pour du site propre en particulier par utilisation des voies d'arrêt d'urgence. Et cela ne diminue pas les débits maximums pour les voitures.
Obs 1094				X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Informations en cas de dégradation du service (action 1.2.2)* Le plan des mobilités en IDF reste trop timide sur les informations aux usagers en cas de dégradation du service. A l'heure actuelle, les informations préalables à des chantiers programmés ne sont pas systématiquement affichées dans les rames du RER B. Et les informations a posteriori lors d'incidents ne sont pas non plus systématiquement mentionnées sur le blog du RER B.
Obs 1095				X										**M LEVAUX de Coulommiers (77), Association Grand Morin Trans'Fer :** *Réactivation de la liaison ferroviaire Coulommiers / La Ferté Gaucher* L'association Grand Morin Trans'Fer milite pour la remise en service de la voie ferroviaire entre La Ferté-Gaucher et Coulommiers au profit des habitants de la vallée du Grand Morin. En effet l'arborescence de la ligne P révèle un Mailon faible : la ramification de Coulommiers qui constitue le terminus ferroviaire de cette branche alors que plus à l'est, la ville de La Ferté-Gaucher a un potentiel de 990 voyageurs/jour, soit 316 350 voyageurs/an et ne bénéficie que d'une desserte d'autocars transportant 250 passagers/jour. Concrètement, cette faiblesse de l'offre de transport se traduit par un flux abondant de véhicules circulant matin et soir sur la départementale D934 et aussi, par un taux de chômage élevé puisqu'avec la disparition des industries de la vallée du Grand Morin (Villeroy&Boch et ArjoWiggins), les habitants ayant des revenus réduits n'ont pas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les moyens d'aller travailler en véhicule personnel hors du territoire, comme le font, par exemple, 71% des actifs de La Ferté-Gaucher. Cette anomalie est d'autant plus frappante si l'on considère la ramification de Trilport – La Ferté-Milon (commune située dans la région Hauts de France) qui ne compte que 133 587 voyageurs/an et qui bénéficie d'une double voie dont l'électrification prévue en 2030 aura un coût supérieur à 100 M€ ! Il est grand temps de réparer cette injustice. Pour ce faire, la Mairie de La Ferté-Gaucher a financé une étude de faisabilité sur la remise en service de la ligne Coulommiers – La Ferté-Gaucher. Cette étude, réalisée par le cabinet INFRATEK a dégagé trois possibilités figurant sur la synthèse en annexe. Ainsi, comme en conclut l'étude, l'alternative VLV (Voie ferrée locale Voyageurs) serait la solution optimale pour répondre aux besoins en mobilité de notre territoire tout en respectant les contraintes budgétaires actuelles. Je vous remercie de prendre en compte ce projet structurant porté par notre association et qui reflète la volonté de nombreux citoyens de la vallée du Grand Morin, y compris ceux de la Marne ! La réouverture de la ligne Coulommiers – La Ferté-Gaucher permettrait d'améliorer la qualité de vie des usagers tout en réduisant l'empreinte carbone de leur déplacement. De plus, elle permettrait de désenclaver le territoire et de le rendre plus attractif pour les entreprises et pour les touristes.

														Grand Morin Trans'Fer *Association citoyenne pour la remise en service de la ligne Coulommiers La Ferté-Gaucher* Association déclarée sous le n° Rna : *W771006876* n° Siren : *932465495* - n° Siret (siège) : *93246549500012* Siège social : Mairie, 1 place du Général De Gaulle 77220 La Ferté-Gaucher Courriel : *gmorintransfer@gmail.com* *Rejoignez-nous, adhérez à l'association (montant de la cotisation : 5€/an)* **SYNTHÈSE DE L'ETUDE « INFRATEK » ET DES POSSIBILITÉS VOYAGEURS** Prolongement de la ligne F / Voie ferrée locale Voyageurs / Voie ferrée locale Fret Etude de projet : 1 000 000,00 € / 1 000 000,00 € / 1 000 000,00 € Débroussaillage et nettoyage de la ligne : 100 000,00 € / 100 000,00 € / 100 000,00 € Relevé topographique, sondage géotechnique et diagnostic amiante : 800 000,00 € / 800 000,00 € / 800 000,00 € Etudes d'exécution : 200 000,00 € / 200 000,00 € / 200 000,00 € Total des travaux : 2 100 000,00 € / 2 100 000,00 € / 2 100 000,00 € Remise en état de la voie : Obligation de remise à l'état neuf en long rails soudés dit « LRS » 13 000 000 € Avantages : l'éternité dans le temps et coût de maintenance réduit Inconvénient : mise de fonds initiale / Remise en état de la voie en long rails soudés dit « LRS » avec du matériel de réemploi 13 000 000 € Avantages : coût matériel, pérennité dans le temps et coût de maintenance réduit / Remise en état en barres normales avec du matériel de réemploi 13 000 000 € Avantages : coût matériel et délai d'exécution. Inconvénients : Coût de maintenance élevé et survient le « Bruit » Electrification de la ligne Coulommiers / La Ferté Gaucher : 2 000 000,00 € / non nécessaire / non nécessaire Passages à niveau en « PN » : Coût de remise en état et de remise à niveau technologique 2 282 000 € Il nécessité de supprimer certains passages à niveau ou de remplacement par un pont, le surcoût peut aller de 30 à 100 millions d'euros / Coût de remise en état et de remise à niveau technologique 2 282 000 € / Coût de remise en état et de remise à niveau technologique 2 282 000 € Total des travaux d'infrastructures ferroviaires : 12 282 000, 00 € (01 282 000, 00 € à 297 000 000 € si création de pont) / 17 282 000,00 € / 12 282 000,00 € Intérêt de la remise en état de la plateforme ferroviaire : 12 282 000, 00 € (01 282 000, 00€ à 297 000 000 € si création de pont) / 12 282 000,00 € / 12 282 000,00 € Potentiel voyageurs / jour (voyageurs / annuel) : 800 (302 200) / 800 (302 200) / Service voyageurs impossible Utilisation par le fret ferroviaire : 2 aller / retour par jour / 2 aller / retour par jour / 2 aller / retour par jour Exploitation ferroviaire : C'est la solution qui nécessite le plus d'évaluations réglementées, d'essais avant mise en service et de difficultés d'autorisations administratives. C'est aussi prendre un risque majeur sur la réouverture des passages à niveau. C'est, également, l'exploitation qui aura le plus d'impact sur les riverains. / C'est la solution la plus en équilibre entre besoins nécessité et contraintes des riverains moyennant certains aménagements. SNCF Réseau étudie les possibilités d'exploitation plus souples pour les trains de desserte fine du territoire. / Sans desserte voyageurs, l'impact est minimal pour les riverains : 2 trains par jour, à faible vitesse. C'est la solution avec une exploitation simplifiée et minimale. Matériel roulant voyageurs :  Matériel roulant actuel sur Paris / Coulommiers /  (photo : source SNCF) Un consortium de 11 partenaires imagine le « Train léger innovant (TELLI) » de demain pour les desserte fines du territoire. / non concerné Coût d'exploitation : Le coût serait très élevé en raison de l'utilisation de matériel ferroviaire dit « lourd » et surmagnétisée sur la portion Coulommiers / La Ferté-Gaucher. Cela générerait un déficit d'exploitation important. / Avec une réglementation technique prévue d'être moins contraignante et un matériel innovant à un prix de vente (environ 2 M€, l'unité) quatre fois inférieur à l'équivalent circulant actuellement (2 *2200), les coûts d'exploitation seraient nettement réduits. / Vu la faible trafic, et malgré une remise à niveau des infrastructures minimales, il y a toujours le risque du déficit d'exploitation. Délai d'exécution après décision : 5 à 10 ans / 0 à 5 ans / 0 ans Commentaires : Les opposants à la réouverture de la ligne, ainsi que la région Seine-et-Marne, n'étudient que cette solution pour démontrer la non-faisabilité de la remise en service. Pourtant, c'est la solution idéale pour moderniser et densifier la section de ligne entre Trilport et La Ferté Milon alors que le potentiel voyageurs n'est que de 302 voyageurs/jour (110 000 voyageurs annuel). 3 fois moins de voyageurs mais un dépense initiale supérieure à 100 M€. / C'est la solution mixte voyageurs / fret la plus en adéquation avec les besoins du territoire. Avec des coûts matériels (remise en état, exploitation, etc.), les coûts d'exploitation seraient considérablement réduits et permettraient de tendre vers l'équilibre, même le fonctionnement absolu. Le statut de voie locale voyageurs (VLV) permet une délégation de gestion de l'infrastructure et de l'exploitation à un gestionnaire public ou privé pour y contribuer. / C'est un projet qui pourrait être mené localement sur le principe de l'opérateur ferroviaire de proximité mais qui empêcherait l'utilisation d'un éventuel service voyageurs.
Obs 1096				**X**										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Liaisons de surface (action 1.3.3)* Le plan des mobilités d'IDF ne mentionne pas la nécessité de maintenir la liaison ferroviaire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Orlyval entre Antony et l'aéroport d'Orly en l'adaptant au territoire traversé, par exemple avec création des 4 stations intermédiaires à Antony-Lavoisier (avec correspondance avec le RER C), à Wissous, à Rungis et à OrlyTech. Pourtant, cette liaison existe et, avec les adaptations citées, permettrait de répondre à des besoins de mobilités locaux (trajets des salariés de l'aéroport, desserte du lycée Descartes, désenclavement de Wissous, etc.).
Obs 1097	X													**Une anonyme de Bois-Colombes (92) :** *Aménagements cyclables* En tant que cycliste je pense qu'une sécurisation des pistes est nécessaire en plus que leur développement. Il faut veiller à ce qu'elles soient bien indiquées, aménagées et entretenues régulièrement, et il faudrait également développer des programmes d'apprentissage du vélo pour les jeunes et adultes et pour les aider à être à l'aise sur la route une fois qu'ils savent en faire, et améliorer la continuité des aménagements cyclables (ex : pistes cyclables permettant l'accès aux sas vélos), et sensibiliser les automobilistes à respecter les infrastructures cyclables. Cela permettrait probablement d'atteindre les objectifs du plan de mobilité concernant les mobilités douces plus rapidement selon moi, en encourageant la pratique du vélo.
Obs 1098				X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Anticipation des projets d'aménagement (action 1.3.6)* Le plan des mobilités d'Idf est trop timide sur la nécessité d'anticiper les questions de mobilité dans les projets d'aménagement. Ainsi, la ZAC d'AntonyPole, dont la concertation vient de se terminer, n'a rien prévu en ce qui concerne de nouvelles circulations de bus, notamment de rabattement vers la future gare AntonyPole-Wissous centre. Le maire d'Antony annonce simplement le maintien des bus 401 et 402 (qui présentent des plages et des fréquences de service d'ores et déjà insuffisantes) et des bus 297 et 319 (alors que le 297 ne traverse même pas la ZAC). Il faudrait au minimum renforcer et rationaliser les bus 401 et 402, créer une ligne entre le RER B Fontaine-Michalon et la nouvelle gare du M18 et créer une ligne de bus Nord-Sud entre Antony-Lavoisier et Massy-Bel-Air.
Obs 1099				X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Cars express (action 1.4.2)*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La création de lignes de cars express devrait être envisagée systématiquement aux extrémités des lignes de RER, non seulement pour prolonger en zone moins dense mais aussi en rocades. Par exemple, la liaison actuelle entre St Rémy-lès-Chevreuse et Rambouillet, sous réserve d'être "musclée" en termes de fréquences, permettrait des trajets entre le sud du 92 et Rambouillet plus rapides et avec moins de changements que par Massy et Versailles.
Obs 1100				X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Vidéosurveillance (action 1.7.3)* Il ne faut pas recourir à la vidéosurveillance couplée à l'IA dans la mesure où elle ne sait pas distinguer un humain immobile d'un bagage abandonné. La vidéosurveillance classique n'a d'ailleurs pas prouvé d'efficacité réelle, elle ne règle le problème que du sentiment de sécurité, elle déplace les délits et contraventions dans les zones éloignées des caméras. Ce qu'il faut, c'est plus de personnels présents à bord des bus ou en station.
Obs 1101						X								**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Tarification (action 1.8.1)* Le plan des mobilités d'Idf ne va pas assez loin en que concerne la tarification pour les personnes en situation de difficulté sociale : il convient de permettre une tarification du Navigo à 50% de réduction pour les demandeurs d'emploi afin de faciliter leur recherche d'emploi sur un secteur plus large que leur voisinage immédiat. Par ailleurs, il est temps d'établir en IdF comme dans nombre d'agglomérations françaises ou européennes, une tarification globale pour les trajets ponctuels, autorisant tous les vecteurs avec un seul billet (tram, RER, métro, bus…) pour une durée déterminée (2 h, par exemple).
Obs 1102			X	X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Navettes autonomes (action 1.9.1)* Il ne faut pas attendre que les expérimentations de navettes autonomes démontrent quelque chose pour enclencher l'aménagement de la ligne Orlyval. Cette liaison ferroviaire doit conserver ce mode de fonctionnement et être transformée en ligne de cabotage avec

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														création de 4 stations intermédiaires entre Antony-centre et Orly-1 (Antony-Lavoisier, Wissous, Rungis, Orlytech).
Obs 1103	X													**Un anonyme de Paris (75) :** *4-1 Développer les infrastructures cyclables* Pour améliorer la qualité de la circulation pour tous, il faudrait : -Assurer l'entretien de la voirie pour éviter les « nids de poule » qui sont dangereux à tous égards. -Limiter réellement l'usage des pistes cyclables aux vrais vélos : ni vélo cargos de livraison, ni cyclomoteurs électriques, et verbaliser les contrevenants -Faire respecter le code de la route par tous et verbaliser les vélos qui ne respectent pas les règles (feux de circulation, priorité à droite, passages piétons, …)
Obs 1104	X													**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Plan de mobilités piétons (action 2.1.1)* La mobilité des piétons est absolument fondamentale (tout le monde commence et termine un trajet en tant que piéton). Certains aspects sont insuffisamment formalisés. Ainsi, la mobilité piétons implique que l'espace public comporte des moyens de repos et de service (sièges, toilettes, points d'eau, ombrages…). Le piéton et le cycliste doivent avoir des espaces distincts, la vitesse du second est un risque pour le premier. Parmi les piétons, les personnes à mobilité réduite (personnes en situation de handicap mais aussi personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec des enfants en poussettes, etc.) doivent avoir des cheminements non seulement sans obstacles permanents mais aussi sans obstacles temporaires fréquents (poubelles, par ex.).
Obs 1105		X												**Un anonyme de Paris (75) :** *Personnes à mobilité réduite* Il faudrait créer un statut pour toutes les personnes qui éprouvent des difficultés à marcher. Aujourd'hui, le statut de personne à mobilité réduite est lié à la reconnaissance d'un « handicap », qui bien que très restrictif, subit de nombreux détournements et surtout exclut de nombreuses personnes, âgées ou non, qui éprouvent de réelles difficultés à marcher et qu'il faut pouvoir transporter au plus près de leur destination.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1106	X													**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Trames urbaines (action 2.1.3)* Non aux trames urbaines pour piéton, il ne s'agit pas de contenir le piéton dans des piéto-routes, l'intégralité de l'espace public (sauf les chaussées et les voies cyclables) doit être accessible aux piétons (en général, tout trajet commence et se termine par un cheminement piéton).
Obs 1107			X											**Un anonyme de Paris (75) :** *1-3 Développer les réseaux de surface* Il faudrait revoir la fréquence de la circulation des autobus en zone hypercentre et notamment à Paris. Les temps d'attente sont actuellement beaucoup trop longs (parfois plus de 30 minutes). Pour un service régulier qui donne envie de l'utiliser, le temps d'attente ne devrait pas dépasser 10 minutes (7 minutes serait idéal). Plus il y a d'autobus, plus on est incité à les utiliser...
Obs 1108						X								**Un anonyme de Paris (75) :** *1-8 Poursuivre la modernisation de la billettique* Pour faciliter l'utilisation et la compréhension, il faudrait rétablir un billet unique bus / métro en y incluant la possibilité de correspondances pendant une durée limitée (1h30 ou 2h par exemple), sans se soucier du mode de transport (métro, bus, tram, ...)
Obs 1109						X								**Un anonyme de Paris (75) :** *1-8 Poursuivre la modernisation de la billettique (par CB)* Il faudrait pouvoir payer et valider son transport directement avec la puce de la carte bancaire, sans avoir à utiliser un passe Navigo Easy. Je l'ai fait à Toronto, c'est simple et pratique... pourquoi pas à Paris ?
Obs 1110					X									**Un anonyme de Boulogne-Billancourt (92) :** *Intermodalité ligne 10 RER B à Cluny la Sorbonne* Ma proposition serait de corriger l'anomalie de la correspondance entre Cluny la Sorbonne ligne 105rouverte en 1988) et le RER B en installant un deuxième tapis roulant pour aller en direction du RER B. le RER B une ligne majeure et pourtant mal interconnectée. Un deuxième tapis roulant en direction du RER B (et C) vers Saint Michel Notre Dame rendrait

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la correspondance entre la ligne 10 et ces deux lignes plus intéressantes. Cluny La Sorbonne ligne10 RER B Améliorer l'intermodalité entre la ligne 10 et le RER B  Arrivée du tapis roulant vers la ligne 10 .Couloir vers le RER B sans tapis roulant Cherchez l'erreur oui il y a un seul tapis roulant, je propose d'en mettre un pour l'autres sens qui manque en direction du RER B en venant de la ligne 10.
Obs 1111		X												**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Accessibilité des gares (action 3.1.1)* La question de l'accessibilité des gares doit prendre en compte la signalisation qui devrait être compréhensible aussi bien par les personnes en situation de handicap cognitif que par les voyageurs de culture non occidentale (pensez ce que pourrait ressentir un Parisien dans un métro d'Asie avec uniquement des idéogrammes dans l'espace public…) : il convient d'harmoniser la casse des affichages (actuellement et schématiquement : majuscules sur la SNCF, minuscules sur la RATP), signaler comme lors des Jeux olympiques les stations principales par une stylisation des monuments voisins (tour Eiffel, arc de triomphe, palais de Versailles, stade de France…).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1112	X													**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Réseau cyclable structurant (action 4.1.1)* Attention aux différentes populations de cyclistes : vélotaffeurs pressés d'aller au boulot, cyclistes de loisir prenant leur temps, sportifs adeptes de l'effort… Le partage d'une voie cyclable unique peut être problématique au plan du confort et de la sécurité. Ne pas croire que le partage se fera tout seul avec l'horaire.
Obs 1113	X													**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Location de vélos de courte durée (action 4.3.3)* Les offres de free-floating devraient être découragées ou interdites, les vélos abandonnés sur l'espace public sont des obstacles à la circulation des piétons et notamment des PMR et des PSH, ils sont dangereux pour les personnes avec handicap visuel.
Obs 1114				X	X									**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Aménagement de l'espace autour des gares du GPE (action 6.1.2)* Il est absolument indispensable d'assurer un Maillage efficace entre la gare GPE et les lignes proches (ex : à AntonyPole, créer une ligne de bus entre le RER B à Fontaine-Michalon et la gare du M18, bus entre la future gare OrlyVal d'Antony-Lavoisier et la gare du M18).
Obs 1115								X						**Un anonyme de Paris (75) :** *... et le fret ferroviaire ?* Il faudrait On se plaint qu'il y a trop de camions... pourtant, on a sacrifié depuis longtemps les emprises ferroviaires pour en faire des bâtiments plutôt que d'aménager des zones logistiques de ferroutage (Batignolles, Austerlitz, …). Est-il trop tard pour bien faire ? Comment privilégier le transport des marchandises par des "autoroutes ferroviaires" plutôt que par la route (cf notamment l'autoroute A1 fortement chargée) et où installer les bases de chargement / déchargement des trains ? Ces questions sont-elles à l'ordre du jour du plan de mobilité ?
Obs 1116	X						X							**Mme CHADELAT :** *Contribution mobilités ile de France* Je vis en grande couronne en zone rurale, dans la région de Coulommiers utilise beaucoup

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la voiture (écoles, activités enfants, ,,,), autant que possible le vélo pour de petites courses, et le train pour me rendre à Paris. Bien que le pratiquant en famille, je n'ai pas instauré de pratique quotidienne du vélo pour mes petites filles de 14 et 10 ans, à cause du danger de la route et autres risques. Je suis en accord avec l'axe 4 « conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo » et avec l'axe 14 « renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements ». Pour cela je suggère : que les communes conçoivent un schéma de voies cyclables et piétonnes de telle sorte que les écoliers et collégiens puissent à partir de n'importe quel endroit de la commune, se rendre dans leur établissement à pied ou en vélo, en toute sécurité… Ainsi Mouroux (5 900 habitants) pourrait Mailer son territoire vers le Collège Georges Sand ; Faremoutiers (+ 3 000 habitants), où se trouve le collège Louise Michel pourrait élaborer avec les communes avoisinantes, Pommeuse, La Celle sur Morin, Guérard, etc.…des circuits cyclables dont les tracés devraient pouvoir être élaborés avec le concours des parents et des enseignants. Dans l'enceinte des collèges se trouverait le parking à vélos, libérant des places de parking voitures. Exemple : St Jean d'Illac, à l'heure de la rentrée du matin, 3 voitures sur le grand parking bitumé, des nuées de vélos arrivant de la route où, de façon très simple, sans voirie sophistiquée, des pistes sont aménagées de part et d'autre de la route, séparées de celle-ci par une simple bande enherbée ; la police municipale sur place… https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/gironde-a-saint-jean-d-illac-le-college-ou-le-velo-est-roi_6101097.html Les avantages à retirer d'une telle politique : - nos collégiens sur des vélos, ce sont les usagers de demain, - diminution du nombre de bus scolaires sur les routes, et donc du coût des transports collectifs, - diminution des usages de la voiture, - diminution des encombrements à certaines heures, dus aux bus et aux voitures, - renforcement de la biodiversité par des aménagements naturels autres que bitume et béton, - et surtout amélioration de la santé physique mais aussi psychique et intellectuelle, des élèves. https://generationvelo.fr/actualites/7-enfants-et-pratique-du-velo-quels-benefices https://www.pasteur.fr/fr/journal-recherche/actualites/potentiel-inexploite-du-velo-sante-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														publique-climat Les mobilités vélos seraient à développer selon le même type de schéma : on part d'une population et non pas de cartes additionnant des bouts de voies cyclables, population à qui le vélo quotidien doit être possible: comment la ville de Coulommiers construit son schéma de circulations douces pour se rendre de n'importe quel point de son territoire, vers ses collèges, vers son lycée , vers son centre hospitalier, vers sa gare …Ces schémas devraient intégrer les préconisations des axes 7 et 8 : « rendre la route plus multimodale » et, « mieux partager la voirie urbaine ». Ainsi limiter le nombre de camions et de convois exceptionnels.
Obs 1117	X													**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Hiérarchisation du réseau routier francilien (action 7.1.1)* La hiérarchisation présentée dans l'enquête ne tient pas compte de la réalité des usages. Ainsi la RN 20 entre le Loiret et les Hauts-de-Seine est empruntée par de très nombreux poids lourds longue distance (souvent sans respecter les limitations de vitesse dans l'Essonne). Certains poursuivent même vers Paris par la RD920. La RN20 et la RD 920 devraient être dans le réseau magistral ou bien les poids lourds longue distance devraient être découragés/interdits sur cet axe.
Obs 1118	X								X					**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Réduire l'exposition des franciliens aux nuisances sonores routières (action 7.5.1)* Il convient d'accélérer la pose d'enrobés phoniques sur les autoroutes longeant des ZAC avec des logements (par exemple, l'A10 à AntonyPole et l'A86 à Chatenay-Malabry et Antony).
Obs 1119								X						**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Organisation rationnelle des flux de marchandises interrégionaux (action 10.1.1)* Il est nécessaire d'éviter que les transports de fret routier entre l'Ouest de la France (Normandie et Bretagne) vers la Bourgogne et au-delà passent par l'Ile-de-France en terminant enfin le bouclage autoroutier de la rocade de contournement de l'IdF (tronçon manquant entre Bourges et Troyes). Analogie avec l'action 10.2.3 (contournement de l'Île-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1120		**X**		**X**										**Mme WITTERSHEIM de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse (78) :** *Avis du Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)* La transformation du réseau francilien est déjà bien lancée et cela est fort appréciable. Il n'en reste pas moins encore de grandes attentes et des enjeux majeurs sur le territoire de la grande couronne, notamment au niveau du RER B dans le secteur de la Vallée de Chevreuse et du plateau de Saclay. 1/Au niveau du RER B, le retard pris sur le plan de la modernisation, alors que l'urbanisation du plateau de Saclay et du pôle de Massy arrive à son paroxysme, nuit considérablement aux voyageurs qui subissent un service inadapté à l'affluence croissante. Il devient ainsi urgent que le service soit amélioré sur tous les points suivants : - Renforcement de la ponctualité aux heures de pointe, - Maintien des trains longs les soirs de semaine, - Finalisation de la rénovation des vieux MI84 en juin 2025, - Maintien d'une offre adaptée à l'affluence en période de congés scolaires. Garder à minima l'offre heure creuse nominale, - Amélioration des correspondances avec les bus, via notamment, des écrans d'affichage clairs et actualisés, - Assurer, voire accélérer, le calendrier de modernisation pour des premières mises en circulation commerciale du MI20 avant 2030 ; 2/ Au niveau de la gare Massy Palaiseau - Lancer au plus vite la réalisation d'une couverture du toit-passerelle reliant la nouvelle gare de Massy Atlantis à la grande passerelle RER, afin d'assurer une circulation fluide et protégée lors des intempéries, - Lancer et réaliser le remplacement de l'ancienne passerelle, en y intégrant la desserte du T12. 3/ Au niveau du tunnel de Chatelet-les-Halles / Gare du nord Etudier une solution qui permettrait de s'affranchir de la dépendance « RER B / RER D » pour éviter les répercussions sur l'ensemble du réseau. 4/ Charles-de-Gaulle Express (CDGE)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														S'assurer qu'en cas de conflit d'exploitation entre le CDGE et le RER B, ce dernier sera prioritaire avec son million de voyageurs transportés par jour et ses 47 gares desservies. 5/ Au niveau du plateau de Saclay L'essor du plateau de Saclay implique de développer les liaisons avec les 3 agglomérations des Yvelines : Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines, la Communauté de Commune de la Haute Vallée de Chevreuse (CCHVC). 6/ Au niveau de la Vallée de Chevreuse - Assurer le financement et accompagner la mise en œuvre du nouveau plan de développement de mobilités défini par la Communauté de Communes de la Haute Vallée de Chevreuse. - Relancer et mener à bien le réaménagement du pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, en tenant compte des besoins des usagers. - Assurer au plus vite, en gare RER de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la réalisation d'un accès supplémentaire côté route de Limours, comme déjà prévu et attendu depuis de nombreuses années, afin de faciliter l'accès au RER et d'améliorer les déplacements pour les quartiers sud de la commune. 7/ Accessibilité Développer des services aux personnes en situation de handicaps visibles ou invisibles et améliorer les accessibilités sur l'ensemble du réseau.
Obs 1121						**X**								**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Tarification solidaire des transports publics (action 12.1.1)* Le plan des mobilités d'Idf ne va pas assez loin en que concerne la tarification pour les personnes en situation de difficulté sociale : il convient de permettre une tarification du Navigo à 50% de réduction pour les demandeurs d'emploi afin de faciliter leur recherche d'emploi sur un secteur plus large que leur voisinage immédiat.
Obs 1122	**X**			**X**								**X**		**Un anonyme de Saint-Mandé (94) :** *Contribution plan mobilité Ile-de-France* Le plan mobilité Île-de-France 2030 prévoit une diminution des déplacements en véhicule individuel motorisé et une augmentation du recours aux transports publics et au vélo, en

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														soi ces grands objectifs sont dans la ligne de ce qu'il est nécessaire de mettre eu œuvre pour adapter et moderniser les mobilités en Ile-de-France. Toutefois, il est étonnant que l'objectif visant à faire baisser le volume de déplacements en véhicule individuel motorisé ne soit pas plus élevé. En facilitant massivement le recours aux transports publics et au vélo, il devrait être possible de se fixer un objectif plus ambitieux que les - 15 % qui semblent être un objectif assez timide. Concernant le vélo, il occupe une assez bonne place dans le plan mobilité, et il est considéré à juste titre comme une solution majeure de décarbonation des transports. C'est une excellente nouvelle qu'il soit pris en compte comme un mode de transport à part entière et le plan indique que son usage doit être grandement facilité pour entraîner un report modal. Toutefois, cette ambition ne peut être suivie d'effets qu'aux conditions suivantes : - mise en place d'objectifs de développement du vélo ciblés et plus ambitieux selon les territoires et les motifs de déplacement (il doit notamment être possible de faire fortement augmenter la part modale du vélo en petite et en grande couronne) ; - réduction forte de l'espace alloué à la voiture en ville que ce soit en termes de diminution du nombre de voies de circulation ou de suppression de stationnement en voirie. La région devrait ainsi financer les projets visant à réduire l'espace alloué à l'automobile ; - abandon des projets d'augmentation de la capacité routière qui viendront inévitablement renforcer l'attractivité de la voiture au détriment des autres modes de transport. Il faut avoir à l'esprit que les modes de transports résultent bien plus d'une logique d'offre que d'une logique de demande. Si on rend l'usage de la voiture pratique, et rapide, alors le recours aux modes de transport individuels motorisé sera renforcé et, comparativement, le recours aux transports publics et au vélo seront comparativement moins attractifs ; - renforcement du volet sécurité routière en faisant du 30 km/h la référence en ville et le 50 km/h l'exception. Avoir un objectif de "vision zéro" (= zéro tué et blessé grave) en matière de sécurité routière serait très positif. Cela passe notamment par la création d'aménagements sécurisants pour les usagers vulnérables (piétons et cyclistes notamment) et par la diminution du nombre et de la vitesse de circulation des véhicules motorisés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Par ailleurs, il est surprenant que la part modale des transports publics augmente si peu compte tenu des investissements mis en place dans le cadre, notamment, du Grand Paris Express. Les objectifs affichés semblent trop peu ambitieux au regard des investissements en cours (ouverture de nouvelles lignes et modernisation de lignes existantes). Enfin, il est surprenant qu'il ne soit pas prévu de mettre en place davantage de transports ferrés de nuit (en tout cas de prévoir un élargissement des horaires les week-ends), pour faciliter les déplacements des personnes travaillant à des horaires décalés et ceux de celles sortant les week-ends sur le modèle de ce qui existe dans des grandes capitales européennes (ex. : Berlin) ou en Suisse. En résumé, ce plan présente un certain nombre d'avancées, notamment pour ce qui concerne la crédibilité qu'il donne au vélo et son rôle dans la transition du mix de transports en Ile-de-France, mais le plan reste trop favorable aux déplacements motorisés individuels et les projets routiers que comprend ce plan mobilités sont difficilement compréhensibles compte tenu des effets négatifs que les investissements routiers ont, tant en termes de mobilité, que de santé publique ou d'impact environnemental.
Obs 1123				X										**M EDOUARD d'Antony (92) :** *Améliorer la desserte des aéroports (action 13.1.1)* Il est nécessaire de maintenir la liaison ferroviaire Orlyval avec instauration d'une tarification vraiment identique à celle de la ligne 14 (Navigo applicable) et création de 4 stations intermédiaires entre Antony et Orly-1 (Antony-Lavoisier, Wissous, Rungis, Orlytech).
Obs 1124	X											X		**M SOREL de Vitry-sur-Seine (94) :** *Pour un plan des mobilités favorable au vélo* La Région Île-de-France propose à l'enquête publique un Plan des mobilités dont l'objectif est de réduire de 25 à 30% les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports entre 2020 et 2030. C'est un nécessité et cela doit être soutenu. Un des moyens pour atteindre l'objectif de réduction du nombre de déplacements en mode individuel motorisé, -15% entre 2019 et 2030 est via le développement massif du vélo, avec un triplement du nombre de déplacements d'ici 2030 (de 1 à 3 millions par jour). Il est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														évoqué comme une solution aussi bien à Paris et en petite couronne, qu'en grande couronne là où la dépendance à la voiture est plus forte. Dans la logique de différenciation des territoires opérée dans le Plan des mobilités, la région doit adapter ses objectifs dans le développement du vélo suivant le type de territoire - 15% de part modale vélo à horizon 2030 pour "l'hypercentre" et le "cœur" de la région. Pour Paris intra-muros, l'objectif doit être a minima de 20%. - 9% de part modale vélo à horizon 2030 pour tout le reste de l'Île-de-France - 15% de part modale vélo pour les déplacements de rabattement vers les gares. Le Plan des mobilités fait de l'intermodalité vélo - train une priorité, il est donc nécessaire de se fixer un objectif chiffré ambitieux sur le sujet, au-delà du nombre de places de stationnement ou du nombre d'axes de rabattement qui sont des moyens pour atteindre cet objectif. Les moyens identifiés dans le Plan des Mobilités pour inciter à l'usage du vélo sont les bons, dans la mesure où ils insistent sur la mise en place d'un système vélo complet à l'échelle francilienne : - développement des infrastructures cyclables à tous les niveaux de collectivités, en donnant la priorité à la réalisation de réseaux vélo structurants (dont le réseau Vélo Île-de-France) : au-delà du nombre de kilomètres d'aménagements cyclables, c'est bien la capacité des maîtres d'ouvrage à réaliser des infrastructures cyclables continues, confortables et sécurisées qui incitera les Francilien·es à choisir le vélo. - développement du stationnement vélo, en particulier autour des gares (en incluant les infrastructures cyclables de rabattement), mais également dans les constructions de bureaux et d'habitations. - développement des services vélo (maisons du vélo et location) et apprentissage du vélo à l'école Aller plus loin dans la réduction de la place de la voiture en ville et dans l'apaisement des rues. Afin d'encourager la mise en place d'infrastructures cyclables, la Région appelle à juste titre à un meilleur partage de l'espace public au profit des cyclistes et des piéton·nes. Si le plan des mobilités assume très clairement la réduction de la place de la voiture en ce qui concerne le stationnement (suppression de places sur voirie et recommandation forte

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour le stationnement payant) dans ses axes 8 et 9 pour libérer de l'espace pour les mobilités actives, il se montre plus timide sur la réduction de la place de la voiture en section courante. Ainsi, p.277 sur les leviers d'aménagement pour un meilleur partage de l'espace public, la Région évoque la suppression de voies de circulation automobile "si plusieurs voies dans le même sens". La modification du plan de circulation mériterait à ce titre d'être davantage mis en avant dans les leviers d'action identifiés p.277. En effet, dans une logique d'apaisement des villes, et afin d'encourager la marche, le vélo et les bus, il est tout à fait possible de supprimer une voie de circulation et ce même s'il ne resterait plus de voie automobile. Pour cela, le travail sur le plan de circulation pour définir les axes et sens de transit absolument indispensables. Le mot "piétonisation" n'est pas évoqué une seule fois dans les 404 pages du Plan des mobilités. C'est pourtant une mesure d'apaisement et de partage de l'espace public, qui par son effet radical sur le plan de circulation et son aspect favorable aux piéton·nes, peut encourager un moindre usage de la voiture. La validation dans le Plan des mobilités de projets augmentant la capacité routière (axe 7, p.264 et p. 265) est contradictoire avec le fait de réduire l'attractivité de la voiture par rapport aux autres modes de déplacement. Un élargissement de voirie, le doublement d'un pont, la création d'une nouvelle bretelle ou d'un nouvel échangeur, sont des chantiers de nature à encourager l'usage de la voiture. Il faut renoncer aux projets d'augmentation de la capacité routière, surtout dans un contexte où la baisse envisagée à horizon 2030 des émissions de gaz à effet de serre repose sur le scénario le plus ambitieux en termes de réduction des déplacements motorisés. Le Plan des mobilités identifie un certain nombre de leviers, dont la réduction des vitesses et l'aménagement de la voirie pour plus d'apaisement et un meilleur partage de l'espace public (axes 7 et 8). Les actions listées vont dans le bon sens, il faut faire plus : le Plan des mobilités doit faire du 30 km/h la norme en ville (avec des aménagements de voirie et des contrôles garantissant son effectivité), et le 50 km/h l'exception. À 50km/h le risque de mourir pour un piéton ou un cycliste est de 80%, il chute à 10% quand les automobilistes

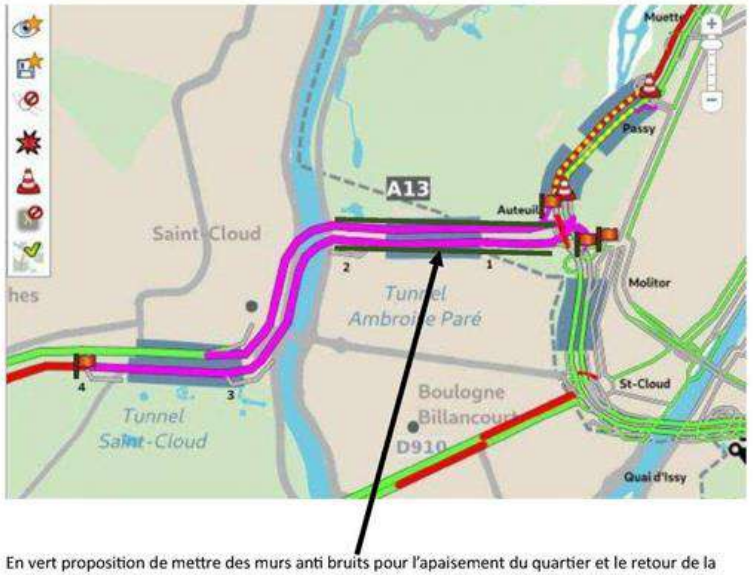
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														roulent à 30 km/h.
Obs 1125	X													**Un anonyme de Boulogne-Billancourt (92) :** *Rendre la place de la voiture dans Paris* Je propose de rendre très vite la place à la voiture dans Paris. En effet certains professionnels comme les médecins, infirmiers, les ouvriers ou certains livreurs sont obligés de circuler voiture comme certains banlieusards qui habitent dans des zones rurales. Il faut absolument rouvrir les routes fermées aux voitures au plus vite et ouvrir en totalité certains axes du bois de Boulogne. Cela ne fait que provoquer des embouteillages et de pollution pire de la violence si ça reste fermée la violence risque de provoquer une guerre civile c'est du sérieux. Voici une liste des voies à ouvrir et à ouvrir tous les jours et rapidement -Rouvrir à la circulation des voitures toutes les voies sur Berges (voie Georges Pompidou etc) -Rouvrir l'allée de sèvres à Neuilly à la circulation des voitures en totalité -Laisser ouverte l'allée de la Reine Marguerite et l'Hippodrome à la circulation des voitures la semaine, le week-end et les jours fériés et en soirée comme toutes les autres artères du Bois de Boulogne (carrefour de Norvège/carrefour des tribunes/allée de Longchamp /avenue du Mahatma Gandhi si ce n'est pas le cas) -Rendre les rues ouvertes que pour les vélos à la circulation des voitures Revoir le positionnement et la temporisation des feux tricolores pour limiter les cycles de feux comme à Londres par exemple pour une meilleure fluidité de la circulation générale. Refaire respecter le code de la route. Exemple ci-dessous commentaire internaute Parigo 277 sur la circulation : Vivant à Londres, il faut aussi voir que la séquence des feux aux carrefour est différente : Il y a une séquence où tous les feux d'une intersection 4 voies sont rouges (du genre durant 15s). Et les piétons ne sont autorisés à passer que durant cette séquence. Ainsi, cette période de 15 s où tous les feux sont rouges permets aux voitures qui sont engagées dans l'intersection de se dégager. Un autre point important : Le respect du feu orange. Contrairement à ce que dit le présentateur, beaucoup de personnes bloquées au carrefour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														le sont parce qu'ils sont passés à l'orange et n'ont donc pas assez de temps pour dégager le carrefour avant que la voie perpendiculaire soit au vert.
Obs 1126						X								**M GAUTIER de Fontenay-sous-Bois (94) :** *Mineurs et autres sujets...* Dans la tentative d'une suscription à un passe Navigo Liberté + pour mineur suite à la refonte des solutions de paiement des transports en commun en Ile de France, je suis outré de la démarche à suivre : - il est inadmissible de devoir créer un compte "Ile de France Mobilité" pour un mineur ; - il est inadmissible de ne pas pouvoir créer un compte "Ile de France Mobilité" avec un nom ayant 2 tirets (--) consécutifs (ex DUBOIS--DURAND); - il est inadmissible de devoir renseigner une adresse eObs pour un mineur autre que celle du tuteur.
Obs 1127	X			X										**M LEVAUX de Coulommiers (77), Association Grand Morin Trans'Fer :** *Bus intercommunal : Boissy Le Chatel / Coulommiers / Mouroux* Les élus de Coulommiers prônent un contournement routier, à grand frais (environ 140 Millions d'euros). La région a refusé de le prendre en considération estimant que celui-ci était une problématique locale et contraire à la mise en place d'un futur parc naturel régional. La région a eu raison de refuser mais cela pose toujours la question de la mobilité, dans le bassin columérien, qui est du ressort de cette dernière. Coulommiers se la joue solo, alors que le problème est plus collectif. Les "Seine et Marne Express" n'ont pas vocation de faire de la desserte fine d'une commune. A contrario, un bus urbain peut permettre le rabattement en des lieux ciblés. La problématique de la circulation intense du nombre de voitures suit le parcours de la D 934 sur les communes de Mouroux et Coulommiers. Avec, en moyenne, 1,5 passager par voitures, la simple pratique du covoiturage bien mené permettrait de réduire autant de voitures, qu'avec la création d'une déviation routière. Une autre solution est plus réaliste. La création d'un réseau de bus intercommunal incluant les communes de Coulommiers, Boissy le Châtel et Mouroux. Les lignes 01 et 17 su réseau Seine et Marne Express ne desservirait qu'un minimum de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														point d'arrêt (2 maxi par commune). Ces dernières gagneraient en ponctualité et surtout limiterait la durée du temps de trajet. Avec le temps et les dessertes supplémentaires, celui-ci s'est considérablement allongé. Les quelques personnes qui utilisent les bus express le font à leurs risques et périls, car rarement, il y a de la place suffisamment disponible. Coté Mouroux, et surtout pour permettre le retournement des bus urbains, il faudrait réaménager le carrefour dit de "Saint Blandin", comme celui à Pézarches (au sud de Coulommiers). C'est à dire en parking de Covoiturage et un aménagement pour la desserte de bus urbains et Express. Pour que cela marche, il faut une desserte cadencée et une offre convenable afin de faire réellement baisser la circulation automobile. Si on veut que les personnes utilisent plus souvent et mieux les transports collectifs, le sujet devra être étudié plus finement. C'est un sujet qui sera mis sur la table pour les prochaines élections municipales de 2026.
Obs 1128	X													**M PAIVA de Larchant (77) :** *Pour une Liaison verte à vélo entre Larchant et la gare de Nemours* Idem observation Obs 290
Obs 1129												X		**M. RIGAL de Saint Maur des Fossés** **Pour une région exemple du multimodale** Il me semble que la région Île de France du fait de sa densité de population, très concentrée autour de villes de taille très différentes se dote de nombreuses voies de navigation et d'accès d'une banlieue à l'autre sans subir le modèle en etoile sur lequel la capital s'est bâti. Néanmoins en petite couronne et grande couronne ce modernisme semble se faire à marche forcée et trop souvent sans considérer l'intérêt de tous les usagers et leur mode de transport (ex: piste cyclable sans véritable séparation du chemin piétons, un tracé cyclable qui ne sécurise pas les cyclistes et réduit donc l'usage, des espaces végétaux qui rendent des carrefours dangereux). Je propose que tout investissement en ville fasse l'objet de plusieurs propositions d'aménagement urbains auquel les habitants qui sont impactés soient invités à voter pour exposer clairement les changements prévus et que les impacts soient anticipés sur tous les modes de transport

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(motorisé ou non, piétons ou non)
Obs 1130				X										**M. GEVREY de Gif/Yvette** *fonctionnement du RER B* c'est la 2eme ligne la plus chargée d'Europe, mais elle est sujette à de nombreux disfonctionnements, a une régularité très faible, et n'offre pas un service de qualité. Sans attendre l'arrivée du MI80 (2030 au mieux pour une exploitation complète avec le nouveau matériel), il est nécessaire d'améliorer dès maintenant la régularité : - en mettant en place un suivi de la ponctualité par branche, - en revoyant la grille horaire et la nécessité ou pas de la "métroisation" en proche banlieue - en gérant les interfaces LD-LB par une direction unifiée. Par ailleurs il convient d'améliorer le confort des voyageurs : - une information efficace en temps réel, en gare comme dans le train et avec les lignes de bus concernées. veiller à la propreté des rames, - veiller au fonctionnement de la réfrigération en été, -modifier la grille horaire pendant les vacances d'été -maintenir la circulation des trains "longs" les soirs de semaine. Le RER B va souffrir de la comparaison avec les lignes nouvelles,(L15,L18), si on veut maintenir une répartition équilibrée des voyageurs, il faut absolument veiller à son bon fonctionnement
Obs 1131	X			X								X		**M. LELEU de Charmentray** *Sécurité commune de CHARMENTRAY* Compte tenu des déclinaisons proposées dans le projet d'enquête publique PDMIF, il parait nécessaire à Charmentray et les communes avoisinantes (Communauté de Communes Plaines et Monts de France) où il y a peu de moyens de transports en commun, de proposer une offre de transport à la demande, indispensable pour les personnes non autonomes dans leurs déplacements hors du territoire communal et devant faire face aux problèmes du quotidien (santé, courses, vie sociale, etc…) Concernant la sécurité routière, la définition et la mise en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain s'applique à Charmentray , commune desservie par une seule voirie CD54a la traversant de part en part depuis Précy sur Marne vers Trilbardou et la RN3. La départementale 54a

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														doit permettre la circulation des voitures, transports collectifs, poids lourds alimentant le méthaniseur implanté le long de la RN3, les engins agricoles, sans oublier les piétons (parfois avec poussettes) ne disposant pas de trottoirs continus ou suffisamment larges et les vélos. Autrefois, cette route communale à l'Ouest du village, partant du pont de Précy au-dessus du Canal de l'Ourcq rejoignait la RN3 au niveau de la ferme de l'Ardoise en dehors de toute habitation. Cette route a été interdite à la circulation il y a plus de 2 décennies et se transforme en chemin principalement agricole. La remise en service de cette route, moyennant raccordement au giratoire en sortie de village permettrait aux poids lourds et engins agricoles de circuler en dehors du village et rendrait le village de Charmentray plus sûr, car de plus en plus de poids lourds le traversent. Ainsi, la voirie CD54a pourrait être aménagée pour permettre un partage des usages, piétons, vélos, circulation et stationnement véhicules légers, et ligne de bus régulière, pouvant tendre vers l'objectif de sécurité routière
Obs 1132					X	X	X							**Un Anonyme de Clamart** *Intermodalite plan de structuration et prise en* compte tarifaire La réduction des rejets de co2 et autres polluants est incontournable. L'opposition systématique des modes de déplacements est malheureusement trop souvent le jeu de clientélismes politiques. Une complémentarité est souhaitable et doit être progressivement imposée. Un Maillage de parkings relais (voiture/ transport en commun) inscrit sur une feuille de route partagée et validée par l'île de France y compris Paris est un outil indispensable pour réunir les objectifs de réduction des nuisances des pôles le plus urbains. Les stationnements/prolongations feraient l'objet de tarifications communes favorisant l'usage des parkings relais. Comment imposer cela à l'ensemble des instances de pilotage de l'île de France? Comment éviter le centre de l'agglomération ne devienne une ville musée. ? Comment favoriser la migration vers les véhicules électriques tout en ne privant pas les usagers n'ayant pas encore les moyens financiers d'accéder à la zone centrale. Les parkings relais font partie de la réponse. De la même façon des livraisons quasi-obligatoires par des véhicules plus légers et électriques devrait se voire imposées avec une visibilité à 5ans.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1133									X	X				**Un Anonyme de Boulogne Billancourt** *Circulation et nuisances sonores* Ma proposition serait de mettre des murs anti bruits voir de couvrir les axes bruyants proches des habitations comme l'A13 qui longe la rue de l'Abreuvoir à Boulogne et qui continue vers Saint Cloud. Il y a des murs antibruit entre Boulogne et Saint Cloud mais pas entre Boulogne et Paris. Cela apaiserait les quartiers et feraient pourquoi pas revenir les oiseaux et autres animaux de la nature. PROPOSITION MURS ANTI BRUITS/COUVERTURE A13 BOULOGNE  En vert proposition de mettre des murs anti bruits pour l'apaisement du quartier et le retour de la faune sauvage.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1134	X													**M. MARSAT de Paris** *Axe 4 du Plan - Circulation et stationnement des vélos* En tant que piéton (et sans voiture), je déplore la manière dont a été conduit jusqu'à présent le développement de l'usage du vélo, notamment à Paris, et je suis totalement hostile à son renforcement, à moins que des mesures drastiques ne soient prises pour remédier aux différents désagréments ou problèmes liés à cet usage, responsables en grande partie de la dégradation de la qualité de vie à Paris ces dernières années. Remarque préliminaire : le Plan souhaite augmenter de (seulement) 15 % l'usage des transports en commun, mais de 200 % celui du vélo ("le tripler"). L'écart n'est-il pas disproportionné ? Ne voit-on pas qu'il y a là un manque de réalisme, et un déséquilibre dans le choix des solutions, que l'efficacité soit appréciée en termes de transport ou d'espace (au sol) requis ? Un point fondamental concerne la signalisation relative à la circulation cycliste : celle-ci est essentiellement horizontale (marquages au sol) et parfois difficilement visible pour un piéton (ex.: marquage situé à 20 m du passage piéton), et lorsqu'elle est verticale, c'est, par exemple, un panneau restrictif "sauf vélos" rajouté sous le panneau de sens interdit (aux voitures), situé au début de la voie, donc pas tout près et dont seul le dos est visible... La prolifération des couloirs vélo à contre-sens sur des voies auto à sens unique, sans signalisation efficace, est, de manière générale, une aberration. En conclusion, la signalisation est à améliorer grandement. Le respect, par les cyclistes ou du moins un certain nombre d'entre eux, de la réglementation (feux - sens imposé dans leurs propres couloirs - trottoirs, logiquement réservés aux piétons) laisse à désirer, mais je n'ai pas de solutions à suggérer pour contrer ces (assez fréquentes) infractions. Toutefois, en ce qui concerne le stationnement plus ou moins anarchique et irrégulier des vélos, malgré les emplacements ad hoc, et notamment leur accrochage "à la bonne franquette" aux grilles-barrières ou aux poubelles en bordure de trottoirs, il convient d'envisager la possibilité de verbaliser ces comportements (et de les considérer comme infractions, si la loi ne le prévoit pas déjà), ce qui suppose de pouvoir identifier chaque vélo (à l'instar des 2-roues motorisés), par exemple par une plaque d'immatriculation (comme autrefois ?). Par ailleurs, dans un souci d'optimisation de l'occupation de l'espace public, il serait bon de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														concevoir des systèmes de parcage (et d'accrochage) plus économes en surface au sol. Enfin, il serait souhaitable que les espaces piétonniers permettent une circulation à pied aisée et qu'en conséquence ils soient réservés aux piétons : que les cyclistes n'y soient tolérés qu'à condition de mettre pied à terre, ou (alternativement) qu'ils n'empruntent que des voies cyclables dûment distinguées de l'espace piéton.
Obs 1135				X	X					X	X	X		**Association bucoise (A.P.A.C.H.) de Buc** Dans un document joint l'association expose ses remarques : Soutenir une activité logistique performante et durable A.P.A.C.H. note qu'un niveau élevé de circulation pose problème aux habitants riverains des axes routiers, même après la prise de mesures pour faire diminuer le bruit et la pollution. Le plan soumis à enquête se base sur le SDRIFe 2040 pour préconiser la préservation de foncier pour des espaces logistiques en zones denses avec des « solutions de motorisation au bioGNV, à batterie électrique et à l'hydrogène pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, accompagnés de réseaux d'avitaillement s'étendant avec « des stations multi-énergies adaptées aux véhicules lourds, implantées à proximité des nœuds logistiques. » A.P.A.C.H. est favorable à toute mesure permettant l'amélioration de la qualité de l'air. Toutefois, l'association conteste l'identification de la ZAE de Buc comme nœud logistique. La ZAE de Buc, n'a pas de position centrale en zone urbaine dense et ne bénéficie pas d'une desserte multimodale. Elle ne devrait pas être ciblée pour développer une fonction logistique. La ZAE de Buc n'est pas directement reliée à des voies de grande circulation comme l'A86-RN12 ou la RN 118 qui ont le gabarit adéquat pour accueillir des véhicules de gros tonnage. Pour rejoindre ces grands axes depuis la ZAE, il faut emprunter la RD 938 (nord-sud) qui traverse le village, ce qui engendre des pollutions sonores et une dégradation de la qualité de l'air. Toutes deux sont devenues insupportables pour les nombreux riverains. Et ce n?est pas mieux pour la rue Charles Quatremare (est-ouest) malgré l'interdiction de la circulation des poids lourds qui est régulièrement enfreinte. Le développement des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														solutions de motorisation au bioGNV, à l'électricité ou à l'hydrogène va dans le bon sens mais il ne sera pas suffisant pour libérer les habitants du village de Buc d'une circulation de camions de gros tonnage qui congestionne et asphyxie. Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds L'implantation de nouvelles unités d'avitaillement doit être menée en cohérence avec le réseau routier existant et de capacité adaptée à la circulation des dits poids lourds. Il ne s'agit pas de les implanter dans des zones éloignées des grands axes et dont l'atteinte nécessite de traverser des villages au détriment de la santé des habitants, ni de construire de nouvelles routes pour les atteindre. Dans notre secteur, ces installations seraient mieux localisées sur le plateau de Satory qui jouxte la RN12 plutôt que dans la ZAE de Buc, éloignée des grands axes. La RD 938 à Buc n'a pas à être retenue dans le « réseau magistral », dont la vocation est d'écouler en priorité le trafic de transit et d'échange de portée interrégionale, ni à supporter une grande partie des déplacements individuels de niveau régional sur des moyennes et longues distances. Evolution des modes de déplacements A.P.A.C.H. ne peut qu'approuver l'objectif qui vise une diminution des déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030.L'atteinte de cet objectif implique une offre de transports collectifs vraiment attractive et performante. C'est encore très loin d'être le cas aujourd'hui dans notre secteur. Nous n'en voulons pour preuve que la catastrophe des nouvelles dispositions mises en place début janvier 2025 par IDFM pour la desserte de Buc. Il a fallu une mobilisation générale pour revenir en arrière. Les conditions initiales n?ont cependant pas encore été rétablies et il n'est pas question d'une réelle offre générale plus attractive. Alors à quand une réelle incitation afin qu'IDFM mette en place les offres indispensables pour atteindre les objectifs du plan ? La promotion des déplacements à vélo est en route et commence à porter ses fruits. Mais la planification de l'amélioration de la mobilité piétonne, qui est annoncée comme un des objectifs importants, mériterait d'être développée. Les habitants doivent être associés à l'élaboration d'un plan des mobilités piétonnes sur chaque territoire pour obtenir des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														aménagements performants et adaptés au contexte local. L'aménagement de trottoirs plus larges n'est pas forcément indispensable. En revanche, leur entretien correct est impératif et c'est vraiment très loin d'être le cas pour le moment, à Buc notamment. Ne jamais perdre de vue que le chemin le plus court d'un point à un autre est la ligne droite. C'est encore plus nécessaire pour les piétons que pour les autres. Le cheminement piéton est encore trop souvent associé, dans l'esprit des aménageurs, à un cheminement de loisir, ce qui le rend moins attractif pour les déplacements « utiles ». La faiblesse de ces derniers dans les statistiques est sans doute influencée par la façon dont les cheminements sont aménagés encore aujourd'hui. La planification de l'amélioration de la mobilité piétonne ne devrait pas être limitée à une suggestion mais bien être une prescription pour sa prise en compte dans les documents d'urbanisme. Favoriser les continuités écologiques et la biodiversité A.P.A.C.H. partage et soutient l'objectif de « veiller, dans les projets d'infrastructures, mais également dans l'aménagement des infrastructures existantes, à limiter la consommation d'espaces naturels, conformément à l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) porté par le SDRIF-E, à maintenir ou à renforcer les continuités écologiques, à limiter les impacts sur les espèces animales et végétales, et à gérer l'impact sur la fréquentation des espaces naturels. » Cet objectif doit être décliné dans ses applications locales, notamment à Buc, en ne reproduisant pas l'erreur d'un nouveau tracé routier (barreau sud) au beau milieu de terres agricoles aujourd'hui cultivées. Le soutien d'A.P.A.C.H. s'étend évidemment à l'objectif de limitation de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols ainsi que de l'imperméabilisation induite. Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé La limitation de l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé et dans le domaine public, associé à un développement efficace de l'offre de transport en commun et à l'attractivité des déplacements sécurisés à pied ou à vélo, favorise la réduction du parc automobile et des déplacements motorisés individuels. Toutes les mesures favorisant le développement des transports en commun doivent aller de pair avec une incitation forte pour une formation efficace et en nombre de nouveaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														chauffeurs et une offre d'emplois correctement rémunérés. Obligation d'établir des plans locaux de mobilité pour les communautés d'agglos comme VGP Où en est l'élaboration du plan de VGP ? Il ne pourra pas être utilement établi sans une concertation rapprochée avec les habitants. En conclusion, l'association A.P.A.C.H. de Buc approuve le plan présenté dans la mesure où les remarques exposées ci-dessous seront prises en compte.
Obs 1136				X								X		**M. BOURBONNEUX d'Hermé** *Ligne 3203 : Adapter le service aux nouveaux besoins* La ligne 3203 a été créée il y a plusieurs décennies avec un seul objectif, le matin, permettre aux habitants d'aller travailler à Paris dans la journée et rentrer chez eux le soir. Ainsi, les bus prennent des voyageurs uniquement dans un sens le matin et uniquement dans le sens inverse l'après-midi. Les besoins ont évolué. Il arrive que des personnes viennent de Paris le matin et veulent se rendre dans nos villages pour repartir l'après-midi. Ils doivent faire appel à un tiers pour venir les chercher puis les ramener à la gare. De même, des personnes en recherche d'emploi et non véhiculé, ne peuvent saisir les opportunités d'emploi. Faire circuler les bus dans les deux sens, le matin et le soir, a minima à des heures proches des horaires de prise de travail serait un véritable service rendu à la population l'intéressé joint les plans et les horaires du bus
Obs 1137				X										**M. BOURBONNEUX d'Hermé** *Ligne 3212 : Désenclavement des communes de HERMÉ et de MELZ SUR SEINE* La ligne 3212 fait des aller et retours entre Provins et la commune de Sourdun. En repartant du terminus « Quartier De Lattre », certains bus pourraient passer par le hameau de Blunay et la commune d'Hermé avant de remonter à Sourdun et ainsi permettre à ces habitants de disposer d'un moyen de transport en commun pour aller ou revenir de Provins Plan et horaires joints
Obs 1138											X	X		**M. LEROY TERQUEM de Boissy-L'Aillerie** *contre l'utilisation de véhicules décarbonés* Un plan de développement des mobilités en ile de France ne peut pas être durable si il

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														favorise la fuite en avant techno-solutioniste qu'est la voiture électrique ou toute autre forme de véhicule individuelle dit « décarboné ». La multiplication de véhicules électriques vient s'inscrire dans la continuité d'une histoire de l'automobile écocide, toxique et extractiviste qui ne sera plus désormais freinée par la raréfaction des combustibles fossiles. L'absence d'émission de gaz lors du fonctionnement est un maigre avantage, en réalité un arbre cachant la foret, invisibilisant l'ensemble des impacts liés à la production (notamment de batteries), la construction et l'entretiens des routes, l'usure des pneus et freins, l'installation des bornes de charges… Les rares critiques étant essentiellement centrés sur la production de batteries et de courant électrique, participent également à masquer le ravage causé par l'utilisation de l'automobile, qu'elle soit électrique ou thermique. L'ensemble des solutions de déplacement doivent être envisagées dans une optique de réduction de l'utilisation de la voiture, et non de complémentarité. Les mesures de limitation sont malheureusement les plus pertinentes en cela qu'elles la rendent moins attractive. Dans l'ensemble, le questionnement le plus pertinent dans la conjoncture actuelle ne serait pas « comment améliorer le réseau de transport en Ile-de-France » mais « Pourquoi 9,1 millions de personnes se déplacent chaque jours en Ile de France ». La vie de quartier, les associations locales, les marchés et les commerces de proximité qui ont disparus de nos villages constituent autant de solutions logiques et durables aux problématiques actuelles (désengorgement du réseau, émissions de carbones, prix des déplacements) en limitant les besoins de se déplacer. Ces solutions n'entrent pourtant pas dans un plan de modernisation du réseau de transport, les solutions doivent être pensées globalement pour répondent plus pertinemment aux problématiques
Obs 1139	X			X		X								**M. CHAUMARD de Noisy le Sec** Je suis un habitant de banlieue, résident à Noisy le sec (93130) et je ne me déplace qu'en transports en commun et en vélo. Comme beaucoup je souhaiterai utiliser davantage les transports collectifs mais l'offre est inadaptée notamment le soir et les week-end, ce matin encore j'ai attendu 29 mn le bus (le 143) pour faire un trajet de 2,4 km, j'ai regretté de ne pas avoir mon vélo), mais c'est très souvent cette situation qui pousse les gens à circuler en voiture tout le temps, Lorsqu'il y a des travaux, et cela est fréquent il n'y a plus de RER

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(notamment le soir et le week-end) ce qui oblige à les habitants là encore à prendre leur véhicules. La situation du transport par bus depuis la Covid s'est dégradée (bus supprimés, en retard) mais le tarif des transports n'arrêtent pas d'augmenter, Il serait nécessaire de mettre sur pied une tarification adaptée, avec des tarifs, voir la gratuité pour les 12-25 ans , afin de les éduquer au transports en commun et une tarification incitant les retraités notamment à prendre les transports et il faudrait augmenter jusqu'à 100 % la prise en charge par l'employeur du Pass navigo ou titres de transports de ses salariés. Ce qui les inciterait à embaucher du personnel à proximité du lieu de travail. Je ne comprends pas du tout ce choix de dépenser 2,6 milliards pour le CDG Express que ne pourront prendre que les touristes qui viennent ou vont à Roissy, et ce RER direct à un montant déraisonné (je crois que c'est plus de 20 euros) que les salariés de Roissy ne pourraient prendre avec leur pass navigo. Il faudrait plutôt investir afin de dédoubler le tunnel des RER D et B. Je suis cycliste depuis l'âge de 10 ans, si il y a de plus en plus de pistes cyclables, il y a encore beaucoup à faire, il y a trop de de discontinuités cyclables sur des axes stratégiques, ce qui est dangereux et dissuade de nombreuses personnes à passer au vélo. Pourtant avec la mise en œuvre de la ZFE, il est nécessaire de permettre aux franciliens d'acquérir un vélo et la région pourrait encore participer à cette aide financière. Il serait bien que le plan de mobilités permette de fixer une quantité obligatoire de stationnements vélo réellement sécurisé par départements (les arceaux ne sont pas la solution), car la peur du vol est la première cause de renoncement à l'utilisation du vélo devant les intempéries). Rendons obligatoire ces stationnements sécurisés dans toutes les gares en fonction de la fréquentation. L'usage du vélo, est vital pour la santé et pour réduire la pollution, mais il ne peut croître que s'il est sécurisé à chaque étape du trajet notamment aux points de stationnements collectifs.
Obs 1140	X		X											**Mme POIRIER pour l'Association d'usagers des transports de Clamart et des communes voisines** Dans un document joint, l'association fait part de ses remarques : - À la page 151 du document complet, un rappel de l'importance du réseau de surface, dont celui des bus, est fait, que nous approuvons totalement : " Les transports collectifs de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														surface (tram-train, tramway et bus en particulier, mais aussi transport par câble aérien ou navettes fluviales) jouent un rôle essentiel dans l'accès au réseau de mass transit mais aussi dans la structuration de la desserte des bassins de vie. Ils constituent en outre des modes universels, accessibles à tous, représentant souvent le point d'entrée dans le réseau de transports collectifs." -A la page 156, la mesure 1.3.4. rappelle la responsabilité des gestionnaires de voirie pour assurer un bon fonctionnement des bus, en prescrivant la consultation d'Île-de-France Mobilités par ces gestionnaires lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur les axes empruntés par plus de 300 bus par jour, les deux sens confondus, et la priorité à donner aux lignes de bus aux carrefours situés sur ces axes. Compte tenu de la dégradation des conditions de circulation des bus depuis plusieurs années, à cause notamment de nombreux travaux et d'aménagements réalisés sans prendre en compte les conséquences sur les lignes de bus, cette mesure est positive. - Les mesures 1.3.6. (nécessité de préserver des espaces pour la desserte en bus de nouveaux quartiers) et 1.3.7. (avoir suffisamment de centres opérationnels bus) sont également essentielles. <u>L'axe 2</u> (placer le piéton au cœur des politiques de mobilité) est également un axe très important : - La marche à pied est le premier mode de déplacement, et il est gratuit. - Les mesures pour favoriser la marche sont à rappeler aux gestionnaires de voirie, même sans "plans en faveur de la mobilité piétonne". - Les aménagements de zones piétonnes doivent toutefois toujours faire l'objet, en amont de leur mise en place, d'une réflexion globale intégrant les conséquences sur les lignes de bus qui les desservent. <u>L'axe 3</u> (une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements) est également un axe très important : il doit prendre en compte l'évolution de l'âge moyen de la population francilienne et toutes les formes de handicap (sensoriel, cognitif, physique?). Les mesures retenues doivent être adaptées aux différents besoins des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														catégories de population et celles permettant rapidement d'améliorer le quotidien des personnes à mobilité réduite, temporairement ou de façon permanente, doivent être réalisées et maintenues en fonction, avec une réduction des délais de réparation des escaliers mécaniques et ascenseurs. L'action 4.1 (développer les infrastructures cyclables) est positive mais tous les aménagements cyclables doivent eux aussi faire l'objet, en amont de leur mise en place, d'une réflexion globale intégrant les conséquences sur les lignes de bus concernées, afin que celles-ci ne voient pas leur service dégradé. Un point particulier doit aussi être examiné : l'accès aux arrêts de bus situés le long de pistes cyclables. L'action 6.1. (aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux d'une intermodalité renforcée) est également positive, mais elle nécessite que les communes et intercommunalités ne négligent pas la desserte des pôles par les bus, qui permet, en complément de la desserte à vélo, de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle pour relier les modes lords de transports. L'axe 8 (mieux partager la voirie urbaine) : -Cet axe repose sur un constat que l'AUT de Clamart et des communes voisines partage : à la page 272 : "S le bus a connu un fort développement d'offre dans la décennie précédente, sa performance globale s'est 1fortement dégradée, en particulier en zone dense, sous l'effet des aménagements de pacification de la voirie, des aménagements cyclables et des travaux ". On peut ajouter d'autres raisons de cette dégradation, comme les aménagements autres que cyclables (piétonisations avec interdiction de passage de bus) et les nombreuses livraisons en ville. -Aux pages 275-276,.propose la mesure 8.1 (Prévoir des mesures en faveur des transports collectifs de surface) qui rappelle les mesures citées dans l'action 1.3 : "Les gestionnaires de voirie prendront les mesures décrites ci-après pour aménager la voirie afin de résorber les points durs de circulation des bus, soit ponctuellement, soit par la redéfinition en profondeur du partage de la voirie." Il est notamment question des livraisons, dont la pratique actuelle des livraisons à domicile, partout et à n'importe quelle heure, nécessite une réflexion sur ses conséquences sur le fonctionnement de la ville.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Pour la mise en œuvre de ce plan et de ses déclinaisons locales, l'AUT de Clamart et des communes voisines demande l'implication des usagers et de leurs représentants dans les instances de décision, de concertation et de pilotage évoquées au point 5.5.2. du document, notamment la participation aux comités de pôles et la participation à l'élaboration des plans locaux de mobilité.
Obs 1141				X										**Mme MERCIER de Saint Denis** Après 2 ans et demi de lutte pour rétablir leurs lignes de vie desservant leur hyper centre-ville après leur suppression, sans aucune concertation, par leur maire, les usagers. avaient enfin obtenu une réunion visant à mettre en place un comité de suivi pour travailler en étroite collaboration avec Ile de France Mobilité, la FNAUT, la ville, au rétablissement de ces lignes de vie. Ils et elles ont pensé, naïvement, que l'EPT Plaine Commune prendrait en compte la remarque de la MRAE sur la gouvernance du Plan Mobilité de la Région Ile de France. Non ! Ils et elles viennent d'avoir une fin de non-recevoir du maire. Ils et elles portent donc à l'attention des commissaires enquêteurs leurs propositions réfléchies par leur pratique quotidienne des transports en commun, en particulier les lignes de bus : **Ligne bus 253** : ils et elles sont d'accord sur l'arrêt Paul Langevin existant. Il demeure cependant deux difficultés : celui de l'allongement du temps de trajet par éloignement entre les arrêts du centre-ville en raison des sens de circulation, qui concerne en particulier les gens venant de Franc-Moisin. Et celui de la fréquence de cette ligne de bus qui est très insuffisante et aléatoire. **Ligne bus 153 :** ils et elles sont d'accord sur l'hypothèse émise par la ville d'un arrêt au niveau de la CAF avec un arrêt desserte pour le lycée Paul Eluard. **Ligne bus 239** : cette ligne dessert essentiellement la Plaine (qui ne dispose que de 2 bus, avec le 153, pour rallier le Centre-Ville) et le quartier Franc-Moisin. Les usagers proposent le trajet suivant : Porte de Paris, rue de la Légion d'Honneur jusqu'à la rue des Boucheries, puis place Robert de Cotte, rue Gabriel Péri et rejoindre en boucle la Porte de Paris. Le problème pourrait être le passage d'un bus devant l'entrée de l'école Jean-Vilar, rue des Boucheries. Il est possible de déplacer cette entrée et de la positionner rue de la Légion d'Honneur moyennant quelques aménagements mineurs. Ce point étant à conforter

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														avec les enseignants et les parents d'élèves bien évidemment. Cette proposition participe à l'amélioration de la sécurité des écoliers· la rue des Boucheries étant étroite et la circulation particulièrement importante. Pour mémoire, l'accès à la Maison d'Éducation de la Légion d'Honneur se fait par la rue de la Légion d'Honneur. Ainsi, cette portion de rue serait à usage quasi exclusif des élèves. Enfin, la ligne desservirait ainsi la Maison des seniors et le Centre Municipal de Santé du Cygne, deux équipements publics importants. D'une façon générale, depuis la suppression des trois lignes de bus ci-dessus du centre-ville, il est constaté un allongement du temps des trajets en bus en raison des reports de circulation sur les boulevards « périphériques » (Félix-Faure, Carnot, Jules-Guesde, Marcel-Sembat, Danielle Casanova, Paul-Vaillant- Couturier), qui provoquent des embouteillages. La fréquence de ces lignes de bus est très insuffisante et nécessite d'être améliorée. Enfin, les usagers demandent que Plaine Commune crée les conditions d'attente dignes et décentes avec des abris bus à tous les arrêts
Obs 1142	X			X										**Mme DELHOMMEAU de Viry Chatillon** *Piste cyclable et tramway* - faire de vraies pistes cyclables arborées et sécurisées le long des grands axes et principalement la N7 qui est train d'être réaménagé - prolonger le tramway de Juvisy à Evry
Obs 1143				X										**M. MERCIER de Saint Denis** *L'objectif de croissance des déplacements en transports collectifs est totalement sous-évalué (complément prenant l'exemple du tramway)* La présente contribution complète celle qui a été déposée le 29 mars (à 12h43) et renforce la conclusion de cette dernière. L'objectif du PDMIF est donc un nombre de déplacements en transports collectifs 2% au-dessus du chiffre atteint en 2019 (page 79). Le PDMIF précise que cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15% entre 2023 et 2030. Cet objectif est donc basé sur l'hypothèse qu'en 2023, le nombre de déplacements en transports collectifs franchit la barre de 87% de l'objectif du plan en 2030 soit le chiffre de 2019 multiplié par 1,02. Pour tester la pertinence de cet objectif, on peut par exemple utiliser les chiffres produits par l'OMNIL pour le réseau de tramways. Ils sont les suivants

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour un jour ouvrable (en milliers) : - nombre de « montants » en 2019 1 152 ; - nombre de « montants » en 2023 1 034. Mais il faut prendre en considération que les chiffres produits par l'OMNIL sont des chiffres bruts tels qu'enregistrés par le système de validation des titres de transport. Ces chiffres ne tiennent donc pas compte de la fraude, contre laquelle IDFM et la RATP viennent tout juste (vendredi 28 mars 2025) de lancer un grand plan d'action, dont les médias se sont fait l'écho. On a ainsi appris par exemple que la fraude est de 16% sur le réseau de tramways alors qu'elle était de 10% avant la crise sanitaire du Covid. Le nombre réel de « montants » doit donc être augmenté de 10% en 2019 et de 16% en 2023, ce qui donne les chiffres suivants : - nombre réel de « montants » en 2019 1 267 ; - nombre réel de « montants » en 2023 1 200. L'objectif actuel du plan est donc d'atteindre en 2030 une fréquentation de 2% supérieure au chiffre atteint en 2019 soit 1 292. Le nombre réel de « montants » atteint en 2023 représente donc déjà 92,9 % de l'objectif du plan en 2030, soit 6 point de plus que le point de passage pris pour hypothèse par le PDMIF en 2023 ! Sans entrer dans les détails de la justification par le calcul (très simple au demeurant), on peut donc affirmer que l'objectif du plan en 2030 a déjà été atteint en 2024, soit 6 ans plus tôt, en ce qui concerne la fréquentation du réseau de tramways. L'objectif de croissance du nombre de déplacements en transports collectifs à l'horizon 2030 est donc bien totalement sous-évalué. Les auteurs du PDMIF ont explicitement adopté l'hypothèse d'une demande de mobilité en baisse (page 79). Mais avant même que le plan soit adopté puis mis en œuvre, la réalité dément la pertinence de cette hypothèse. L'objectif de croissance du nombre de déplacements en transports collectifs à l'horizon 2030 doit donc être fortement réévalué. On ne peut pas exclure a priori que l'évolution à prévoir soit en fait une progression linéaire dans le prolongement de celle qui a été constatée de 2000 à 2018, en lieu et place de la progression vers une asymptote en 2030.
Obs 1144	X													**Un anonyme de Chanteloup les Vignes** *Etat des pistes cyclables départementales* J'utilise la piste cyclable reliant Chanteloup-les-Vignes à Carrières sous-Poissy, dans les deux sens, cinq jours par semaine. Le responsable du nettoyage de cette piste cyclable ? = le département des Yvelines. Cela fait plus de trois mois qu'AUCUN engin de nettoyage

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														n'est passé : bouts de verre, dépouilles d'animaux écrasés, bout de silex, plastiques, gants... On trouve de tout sur cette piste cyclable. Les voitures, les camions et les cars passent en continu et je suis obligé de faire plusieurs écarts sur la route car je dois éviter les bouteilles de bières jetées au milieu de la piste cyclable. L'an passé, j'ai crevé deux fois alors que je dispose de pneus Schwalbé Marathon Plus. Des bouts de silex (aussi coupants que le verre) ont percé mes pneus jusqu'à la chambre à air. Comment inciter les citoyens à ne jamais prendre le vélo ? En faisant ce que fait le département des Yvelines : rien. Aucun nettoyage de la piste. Chez nos voisins européens, les pistes sont entretenues, nettoyées régulièrement. Dans les Yvelines, cela n'est pas le cas. Si les bouts de verre se trouvaient au milieu de la route (chaussée) pour les voitures, ils seraient évacués dans la SEMAINE même. A quand une véritable ambition ? A quand un respect de l'ENSEMBLE des usagers de la route ?
Obs 1145									X	X		X		**M. JOURDAN de Paris** *dissuader la mobilité* A moins que l'on ne se déplace en bicyclette ou en bateau à voile, toute mobilité se traduit soit par un accroissement de la consommation d'énergie primaire et une pollution directe via des émissions de CO2, soit par des pollutions indirectes dans le cas de mobilités électrifiées, liées aux extractions de matériaux et en particulier des métaux, au premier rang desquels le cuivre. On peut mesurer la pollution par l'entropie, dont les principes de la thermodynamique montrent qu'elle ne peut qu'augmenter : toute transformation humaine de notre environnement visant en général à créer un objet ordonnant supérieurement la matière (une batterie est plus ordonnée que l'ensemble des molécules la composant, par exemple, et de même pour tout moyen de transport), il en résulte que le désordre créé par ailleurs pour construire de tels objets est nécessairement supérieur, désordre qui se traduit par des paysages ravagés, des terres, des cours d'eau et une atmosphère pollués. En d'autres termes, quoi que nous fassions, nous ne pouvons selon les lois de la physique qu'ajouter du désordre au désordre (et cela ne saurait faire l'objet de débats : la démocratie s'arrête aux lois de la physique). Dès lors, l'enjeu est de limiter au maximum nos telles activités. De plus, l'expérience montre que développer les moyens de déplacement ne fait

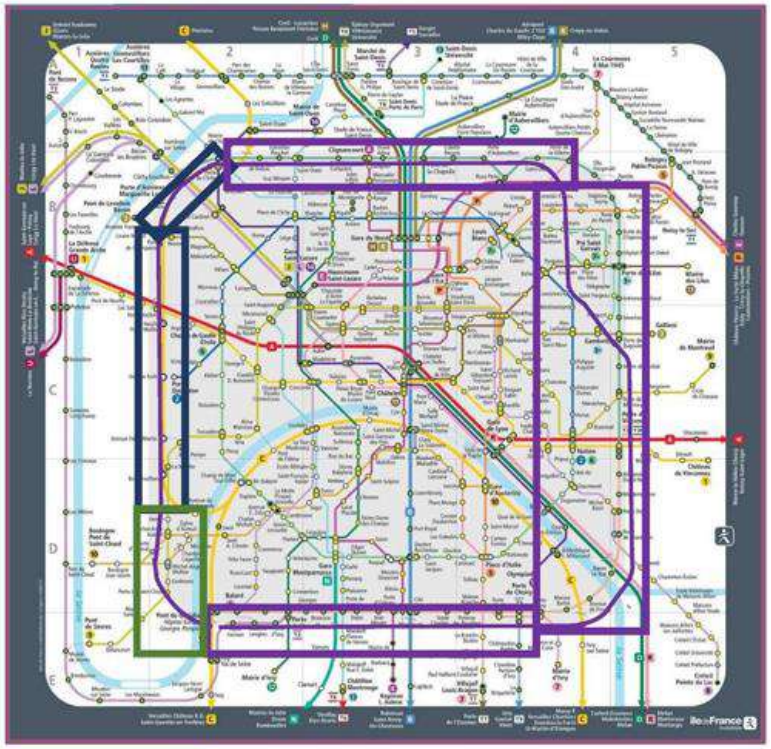
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														qu'augmenter à moyen terme les temps de transport consentis entre le domicile et le travail, donc in fine les consommations de matière, donc l'entropie, donc la pollution. Sans métro, personne ne passerait 2 h pour quitter Paris pour La Défense chaque matin, et idem dans l'autre sens chaque soir. A rebours de la pratique récente, l'intérêt public commande ainsi de réduire au maximum les investissements dans quelque forme de mobilité que ce soit, afin de la décourager, et de réserver les transports à ce qui est strictement nécessaire : nourriture, services publics (santé, police, justice, armée). Cette réduction drastique de la dépense ne pourra que contribuer également à réduire l'endettement de la France, ce qui est également une nécessité devenue impérative. On pourra m'objecter qu'une telle politique conduira à une baisse du PIB voire à des armées de chômeurs. Je réponds qu'en vertu de l'équation de Kaya, il est probablement souhaitable de fortement baisser le PIB par habitant, donc le pouvoir d'achat dans tous les pays développés, donc en France (mais aussi davantage aux Etats-Unis, en Chine et ailleurs, les quelques exceptions se limitant éventuellement aux pays pauvres d'Afrique). Je réponds aussi qu'un monde parfaitement invivable suite au réchauffement climatique rendra parfaitement vaines les notions chimériques de pouvoir d'achat (pourvoir d'acheter quoi au fait ? des objets dont nos grands parents se sont fort bien passés et fabriqués en Chine ?) et tous ces pseudo indicateurs économiques pseudo-rationnels, pour reprendre le vocabulaire de Cornelius Castoriadis. En vérité, nous pourrions développer les mobilités : à pied, en vélo, à cheval, en calèche, tous moyens parfaitement durables, et qui ne coûtent à peu près rien en argent public. Mais une start-up qui se donnerait pour objectif de vendre des chevaux a peu de chances de devenir une licorne et de faire rêver des investisseurs béatement technophiles... Je précise me flatter d'être rationnel, que je suis ingénieur, et plutôt 2 fois qu'une, en sciences dures et issu d'écoles assez honorables. Mais je n'ai jamais confondu science, qui vise à mieux comprendre le monde, et technique, qui prend le risque, toujours armée des meilleures intentions, de le détruire. Conscient que cette contribution comptera pour rien dans le débat
Obs 1146												X		**M. BIGOT de Port Marly** Je m'oppose à l'affectation en axe "Magistral" de la portion de la N186 traversant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Louveciennes, Marly-le-Roi et Le Port-Marly jusqu'à la N13, car la réalité du terrain ne présente absolument pas les "caractéristiques autoroutières" correspondant à la définition du "Réseau Routier Magistral" (p.249). A l'inverse, cette portion de route est très fréquentée par les cyclistes faisant la jonction entre la vallée de la Seine et la Plaine de Versailles. Dans la ville-village du Port-Marly, c'est particulièrement critique, car de nombreux piétons fréquentent les trottoirs : clients du restaurant, de la cave à vin, du bar et de l'épicerie ; habitants des maisons individuelles et des immeubles la bordant de chaque côté ; fidèles de l'Église Saint-Louis. Ces caractéristiques locales correspondent en revanche à la définition du "Réseau Structurant", présenté comme "complémentaire du réseau magistral pour permettre la desserte poids lourds du territoire. Lorsque ce réseau est situé en agglomération, il est également support de nombreux déplacements à pied et à vélo." (p.249). Je demande donc la réaffectation de cet axe de N186 en "Axe Structurant". La raison en est qu'une affectation en "axe Magistral" pour Le Port-Marly est impossible, car elle contreviendrait aux définitions mêmes du Plan Mobilité Ile de France citées plus loin. Pour couronner le tout, et ce serait très grave pour l'avenir du Port-Marly, le Plan Mobilité stipule clairement que "Ce caractère autoroutier doit être conservé à l'horizon du Plan des Mobilités" (p.252) Les Marlyportains souffrent déjà de cette N186 et de ses énormes poids-lourds : bruit, pollution, danger. Ils n'ont pas d'autre solution que d'accepter tant bien que mal cette situation. Une classification de cette voie officialisant un statut quasi autoroutier serait désespérant pour notre village. Sources : - PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE / PROJET ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE PAR DÉLIBÉRATION DU 27 MARS 2024 p. 249 "Conformément au SDRIF-E arrêté le 12 juillet 2023 par le Conseil régional, le réseau routier magistral est composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du Boulevard périphérique." "Le réseau structurant est complémentaire du réseau magistral pour permettre la desserte poids lourds du territoire. Lorsque ce réseau est situé en agglomération, il est également support de nombreux déplacements à pied et à vélo." - PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE / PROJET ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE PAR DÉLIBÉRATION DU 27 MARS 2024 p. 252 "Les routes du réseau magistral ont vocation à écouler en priorité le trafic de transit et d'échange

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de portée interrégionale, mais elles supportent aussi une grande partie des déplacements individuels motorisés de niveau régional, sur des moyennes et longues distances. Elles présentent des caractéristiques autoroutières et offrent un niveau de service élevé, tant pour la sécurité, les temps de parcours, le confort que les services annexes. Ce caractère autoroutier doit être conservé à l'horizon du Plan des mobilités pour pouvoir continuer à assurer une fonction d'écoulement du trafic de longue portée." De plus je demande à ce que soit étudiée la possibilité de réduire la vitesse à 30km/h dans la commune du Port Marly
Obs 1147			X	X								X		**M. et Mme LE BRAS de Charmentray** Charmentray est une commune rurale de 300 habitants, située au Nord Est de Paris, en Seine et Marne, (à environ 40 kms de Paris). Le village, traversé par la Départementale 54a, ne dispose d'aucun commerce. Concernant les services publics, outre la mairie et l'école, un Centre de santé géré par la Communauté de Communes Plaines et Monts de France est présent sur le territoire dans différents villages, le plus proche de Charmentray étant à Fresnes sur Marne. L'école primaire et maternelle est assurée dans le cadre d'un Regroupement Pédagogique Intercommunal (RPI) avec les communes de Précy et Fresnes sur Marne. Le transport scolaire est assuré dans le cadre d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU). Un service de bus (en période scolaire et ne circulant pas les dimanches et jour férié) relie Mitry Mory à la gare de Meaux, desservant les petits villages au rythme d'un bus par heure le matin à partir de 6h jusqu'à 10h, de même en fin de journée de 16h45 à 19h30 ; entre ces plages horaires un bus à 13h et un autre à 14h30. Compte tenu de cette présentation, et des déclinaisons proposées dans le projet d'enquête publique PDMIF, il parait nécessaire dans ce territoire peu dense, de proposer a minima une offre de transport à la demande. Cette offre est indispensable, pour les personnes non autonomes dans leurs déplacements hors du territoire communal et devant faire face aux problèmes du quotidien (santé, courses, vie sociale, etc…) En outre, l'objectif « ambitieux » de sécurité routière, la définition et la mise en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain s'applique à Charmentray , commune desservie par une seule voirie CD54a la traversant de part en part depuis Précy sur Marne vers

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Trilbardou et la RN3. La départementale 54a doit permettre la circulation des voitures, transports collectifs, poids lourds alimentant le méthaniseur implanté le long de la RN3, les engins agricoles, sans oublier les piétons (parfois avec poussettes) ne disposant pas de trottoirs continus ou suffisamment larges et les vélos. Habitant depuis plus de 40 ans le village, nous avons connu une route communale en limite Ouest de la commune, partant du pont de Précy au-dessus du Canal de l'Ourcq et rejoignant la RN3 au niveau de la ferme de l'Ardoise en dehors de toute habitation. Cette route a été interdite à la circulation il y a plus de 2 décennies et se transforme en chemin principalement agricole. La remise en service de cette route, moyennant raccordement au giratoire en sortie de village permettrait aux poids lourds et engins agricoles de circuler en dehors du village. Ainsi, la voirie CD54a pourrait être aménagée pour permettre un partage des usages, piétons, vélos, circulation et stationnement véhicules légers, et ligne de bus régulière, pouvant tendre vers l'objectif de sécurité routière. Concernant le volet visant à développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds, celui-ci concerne la commune de Charmentray et le méthaniseur installé le long de la RN3. Les dispositions proposées au paragraphe précédent permettraient d'autant plus facilement l'accès à l'avitaillement envisagé 146 / 193 Export généré le 31/03/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 30/03/2025 00:00:00 et le 30/03/2025 23:59:59 dans l'enquête SDRIF-e, à condition toutefois que les observations formulées dans notre contribution lors de l'enquête soient bien prises en compte ; à savoir : Dans la perspective d'une station d'avitaillement BioGNV sur la commune de Charmentray, nous comptons sur la commission d'enquête pour qu'a minima, au préalable soient palliés et complétés tous les manquements règlementaires liés aux risques environnementaux engendrés par les installations du méthaniseur. Pour rappel, rien ne figure au PLU concernant la gestion des effluents du méthaniseur, qui devrait être ajouté à la liste des Assainissements Non Collectifs (ANC) de la commune, pouvant impacter les eaux de surface (par ruissellement) ou eaux souterraines (par infiltration), ainsi que les pollutions accidentelles pouvant être générées par l'installation. En outre, la zone tampon périphérique pour la pérennité du site Natura 2000 définie pour les activités relevant du régime ICPE est de 1000m, ce qui englobe le site du méthaniseur qui aurait dû faire l'objet d'une évaluation d'incidence

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1148		**X**								**X**		**X**		**<u>Un Anonyme de Boulogne Billancourt</u>** *Remise en service de la Petite ceinture à Paris projet à Long terme* j'espère que cette contribution va séduire. Je propose sur le long terme l'ouverture totale par étapes aux voyageurs de la petite ceinture et aussi à certaines heures aux marchandises. Cela contribuerait à la baisse de la pollution. En plus elle permettrait en site propre une liaison très rapide entre les secteurs éloignés de Paris comme Porte de Saint Cloud et la Porte de la Chapelle. Un aménagement des gares serait prévu pour tous surtout les PMR qui auraient une alternative aux (T3a et b qui sont lents) très rapide de faire le tour de Paris.

														 En violet la partie existante non partagée avec le RER En vert la partie à refaire ne tunnel En bleu le tronc commun avec le RER C
Obs 1149				X										**<u>Une Anonyme de Chatenay/Malabry</u>** *Ligne 4 - Châtenay-Malabry* Nous vous remercions pour la qualité de cette enquête publique, qui néanmoins aurait mérité une synthèse plus pédagogique. Nous profitons de celle-ci pour faire remonter le besoin de nombreux Chatenaysiens de disposer d'une liaison directe entre Paris et les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														communes du territoire. Ceci peut être possible grâce à un nouveau prolongement de ligne 4. Outre la rapidité d'accès, ce prolongement permettrait de désengorger le RER B, ligne avec une très forte affluence aux heures de pointes.
Obs 1150		X												**Mme RITMANIC de Saint Denis** *Inclusion et accessibilité* Le métro parisien est particulièrement inaccessible aux personnes à mobilité réduite. Il suffit de voyager dans d'autres villes d'Europe pour mesurer le retard et à quel point il est compliqué de se déplacer entre les stations aux correspondances ou en sortie. Même les stations desservant des gares, des établissements hospitaliers, ne sont pas accessibles par des escalators, ou pas de bout en bout. Même les lignes neuves comme la 14 comportent toujours dans leurs correspondances des parties de trajet à pied avec de simples escaliers. Un effort d'aménagement d'escalators ou d'ascenseurs a été effectué ces dernières années, mais la descente est très rarement équipée et à ce rythme, il faudra 100 ans pour équiper tout le réseau. Je soutiens la recommandation de la MRAe de l'objectif de 100% d'équipement des stations pour les personnes à mobilité réduite (41% des voyageurs en 2030. Pour ce qui concerne les bus, transport collectif le plus inclusif, il s'agit d'aménager les arrêts pour une accessibilité réelle aux personnes à mobilité réduite. La tarification devrait être homogène (mêmes billets pour tous les transports collectifs comme pour les cartes Navigo) car il faut pouvoir se déplacer avec des correspondances simples entre les divers moyens de transport, dans les meilleures conditions, sans avoir à multiplier les billets, et au passage le coût, entre surface et sous-sol. D'ailleurs quelles seront les conséquences de la privatisation de la RATP sur la tarification et le fonctionnement des billets ?
Obs 1151												X		**Mme MARTINE de Port Marly** *Axe magistral* Comment peut-on imaginer un axe magistral à Le Port-Marly ? Traversé par la N 13 et la D 186, ces 2 routes sont déjà surchargées et nuisent à la qualité de vie des marlyportains. Bruit, pollution etc… De plus les lignes de bus pour aller sur Saint Germain en Laye, Marly le Roi ou Versailles sont largement affectées par le trafic générant de nombreux retards

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sur les lignes, ce qui augmente les temps de transport des difficultés pour les entreprises et surtout pour les parents qui doivent récupérer des enfants à l'école ou dans les centres de loisir. Je m'oppose catégoriquement à l'axe magistral qui détériorerait la vie des Marlyportains et l'image de notre ville-village
Obs 1152									X	X				**Mme RITMATIC de Saint Denis** *Réduire la pollution autoroutière et s'en protéger* Saint-Denis connait une pollution importante, comme il est vrai la majeure partie de la première couronne, mais plus encore qu'ailleurs en raison du passé industriel (pollution des sols) mais aussi pollution atmosphérique et de bruit en raison du réseau autoroutier qui traverse des quartiers habités dans cette partie populaire de la banlieue. Je n'ai pas trouvé dans le PMIDF de plan de réduction de ces pollutions à la hauteur des enjeux. Non seulement il n'est pas proposé d'éloignement des habitations des voies autoroutières mais des nouvelles bretelles ont été construites à l'occasion (au prétexte?) des JO2024, déversant un flot de véhicules .dans le quartier Pleyel, et à proximité immédiate d'une école, mettant en danger la santé de 600 enfants. Une ZAC est même programmée en contrebas d'autoroute à proximité du Centre aquatique olympique, dans une des zones à la plus forte pollution atmosphérique de la ville, voire d'IDF. Couvertures d'autoroutes, mise en tunnel, enfouissement, protection des établissements "sensibles" c'est à dire accueillant du public et en particulier des enfants, mesures efficaces de réduction des pollutions atmosphériques et de bruit à proximité des habitations, verdissement renforcé et obligatoire, voire interdiction de construire dans un rayon donné, autant de mesures qui devraient être déclinées dans un plan de mobilité qui a vocation à répondre aux enjeux environnementaux sur la santé humaine, prenant en compte les inégalités socio-environnementales et de mobilité. Il n'est pas suffisant, pour ne pas dire inadapté, de tabler uniquement sur l'évolution décarbonée des véhicules rendue obligatoire et sans contrepartie par la création de ZFE. Il faut une véritable stratégie globale.
Obs 1153	X			X					X					**Mme BONFANTI de Saint Denis** Depuis que Mathieu Hanotin, maire de Saint-Denis, a supprimé SANS CONCERTATION AUCUNE les trois lignes de bus qui desservaient le centre de Saint-Denis, toute une partie

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de la population se retrouve exclue du centre vital de notre commune ou des gens habitant comme moi dans l'hyper centre ne peuvent plus en sortir et aller sur Plaine Commune ou des quartiers plus excentrés, à moins de caracoler sur un vélo, une trottinette électrique ou des jambes de 20 ans. Quand je suis venue vivre à Saint-Denis, j'avais un bus au coin de ma rue qui me permettait de me déplacer en tous sens et dans tous les horaires qui font la vie. Je suis devenue une dame âgée, qui se déplace difficilement et avec douleur. Mais le 153 m'amenait dans beaucoup d'endroits clés, la médiathèque, mon médecin, mon kiné, éventuellement l'hôpital Delafontaine. C'est fini, on doit m'y emmener en voiture - le progrès est manifeste ! Je pouvais aussi partir à Plaine commune suivre des stages ou voir certains spectacles sans difficulté de rentrer chez moi le soir. Cela vous semble bête sans doute, mais la sensation d'être enfermée est difficilement supportable. Je n'ai jamais vu un bus traverser la place Jean Jaurès, le fait qu'elle soit "devenue" piétonnière est une curieuse interprétation d'une mairie autoritariste. Je ne peux même plus aller au célèbre (depuis le Moyen-Âge) marché de Saint-Denis, car ce même maire l'a déplacé manu militari. Cette suppression des arrêts de bus a entraîné des amas de population épuisée, traînant des caddies bourrés ou des poussettes sur la ligne 13 déjà hyper bondée ou sur le tram 1. Mais, bien sûr, que cela fasse le bonheur de la fleuriste et de la coiffeuse qui n'en "pouvaient plus" de cette population bigarrée, multiculturelle et à vrai dire défavorisée qui s'amassait à l'arrêt du bus tout proche du magasin Carrefour (qui ne se trouve pas du tout sur la place Jean Jaurès), n'en doutez pas, elles "respirent" enfin. Faire des piétonniers, c'est bien, mais il faut repenser entièrement le transport public des piétons, en multipliant les moyens d'accéder à tous les points vitaux d'une commune aussi étendue que Saint-Denis. C'est ce font toutes les municipalités qui ont opté pour des lieux piétonniers. Il est particulièrement intolérable de subir le mépris d'une équipe municipale qui refuse tout dialogue, tout débat, toute concertation. Et qui lève les yeux au ciel quand des administrés tentent d'expliquer leur impossibilité de continuer à se soigner à cause de la suppression des arrêts de bus. De QUEL PLAN DE MOBILITÉ parle-t-on ?
Obs 1154			**X**	**X**										**M. RECHOV de Pantin** *Plus de bus et des bus plus efficaces* !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Dans la rapport du dernier PDUIF, un mode apparaît comme négligé, voire oublié : le bus à haut niveau de service ! Les projets franciliens patinent et c'est dommageable car le BHNS permet d'avoir une meilleure efficacité économique du bus (grâce à une vitesse commerciale plus élevée et moins de temps perdu). Cela permet de renforcer les fréquences et augmenter l'amplitude, tout en rénovant l'espace public de façade à façade et en créant de nouveaux aménagements cyclables. Il est urgent de promouvoir ce mode et d'en souligner l'avantage auprès des différents gestionnaires de voirie
Obs 1155	X								X	X				**M. ALIX de Mouroux** *pour des voies de circulation qui intègrent la préservation de la santé des franciliens et de la biodiversité* Je suis un habitant de la grande couronne, bénévole dans une association de préservation de la biodiversité et ardent défenseur de l'environnement de notre Région. La destruction d'espaces naturels, agricoles et forestiers au profit d'infrastructures routières, voire ferroviaires, favorisant l'artificialisation des sols devient un problème crucial pour ne pas dire vital au regard du changement climatique, de l'accroissement des Gaz à Effet de Serre. Le contenu du Schéma Directeur Régional d'Ile de France et Environnemental, adopté le 11 septembre 2023 n'est pas fait pour nous rassurer. Donc, il convient, encore plus, d'étudier ce plan de mobilité en Ile de France avec attention : Il est vrai que, pour se rendre à son travail, la pratique du vélo, dès que les conditions le permettent, serait apprécié, car il est à la fois économique, régulier et bénéfique pour la santé. Mais cette option de déplacement, au regard de l'absence de continuité et de sécurité des aménagements cyclables pousse le francilien, encore trop souvent à utiliser sa voiture. Même pour les trajets courts (école, petits achats, loisirs), les chemins disponibles manquent de confort et de sécurité et sont souvent pauvres en nature dans les milieux urbanisés. C'est pourquoi les objectifs de l'Axe 4 du Plan des Mobilités doivent être retravaillés : il faut aller plus loin. Par exemple, les aménagements cyclables sont encore pensés sans vision intégrée écologiques et paysagères. Le plan gagnerait à intégrer systématiquement des solutions qui, tout en favorisant la pratique du vélo, répondent aussi aux enjeux de biodiversité et d'adaptation climatique, en renaturant ces espaces de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														mobilités. Par exemple, la plantation de haies végétales diversifiées pourrait, devrait être intégré aux projets de développement des voies cyclables. Quels bénéfices pourrait-on en retirer ? liste non exhaustive - Stockage de carbone et émission/restitution d'oxygène, piégeage des particules fines émises par les véhicules à moteurs thermiques - Défragmentation de corridors écologiques en Reconnectant des milieux naturels entre eux. Ceci serait impossible si les nouvelles voies cyclables sont artificialisées comme des continuums des voies routières voisines - Retour d'espèces faunes et flores en milieu urbain - Création d'ilots de fraîcheur augmentant significativement l'efficacité des autres ilôts déjà présents ou à venir, - Préservation de la sécurité des utilisateurs par une végétation, brise vent, qui sépare bien cette circulation douce vs la circulation routière (bruit, pollution, vitesse, etc…) Pour que cette renaturation par des haies soit pleinement efficace. il est indispensable que ces plantations soient effectuées avec des espèces indigènes, en pleine terre, sur une surface suffisante pour permettre une bonne infiltration des eaux pluviales avec un entretien adapté. En fait, ces aménagements, de circulation douce, doivent ainsi être conçus, non pas comme un simple couloir de circulation, mais doivent pouvoir accueillir différents modes de déplacements : piétons, PMR, trottinettes, etc …. Il conviendra de favoriser la cohabitation de ces modes dont le rythme est différencié. C'est pourquoi, je demande que ce Plan des Mobilités IDF soit retravaillé, approfondi, objectivé pour que les infrastructures de mobilités douces soient repensées afin de favoriser la transition écologique, de limiter l'artificialisation des sols, d'inverser la courbe d'émission de CO2 et ainsi de préserver la santé de nos concitoyens franciliens (sans oublier celle des visiteurs de notre région) et surtout de favoriser le retour de la nature en milieu urbain pour un meilleur équilibre entre les vivants.
Obs 1156				**X**										**<u>Une Anonyme de Bray/Seine</u>** *Des bus le dimanche* il est impossible de rejoindre une gare le dimanche en bus pour la ligne Bray sur Seine

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Longueville. Et davantage de pistes cyclables dans la Bassée (Seine et Marne) seraient les bienvenues le long des départementales.
Obs 1157	X			X							X			**M. HERVOUET de Beautheil-Saints** *pour une mobilité douce en Seine et Marne* En tant que retraité résident en milieu rural en Seine et Marne, dans le bassin du Grand Morin, un village appartenant à l'agglomération de Coulommiers, pays de Brie, je suis concerné comme bon nombre de personnes par les questions de mobilités, par tout ce qui permet de désenclaver nos campagnes, desservir nos petits bourgs et hameaux, en respectant les paysages, la bio diversité, les espaces naturels. C'est pour cela qu'il me semble important de favoriser les transports en communs le moins carboné possible, multiplier les liaisons douces autant pour un usage quotidien que pour le loisir et la santé. On peut aussi favoriser parallèlement des démarches citoyennes qui peuvent aller dans ce sens (Axe 2, 4, 5, 7, 14) : – Dans nos communes environnantes font souvent l'objet de regroupements scolaires en primaire qui, fréquemment, aux entrées et sorties d'écoles donnent lieu à des problèmes de stationnement. Beaucoup de parents utilisent la voiture pour emmener et chercher leur enfant. Le ramassage scolaire des bus ne concerne que les lycéens et collégiens. Pourrait-il y avoir des directives de la région en lien avec l'éducation national incitant l'élu local aux affaires scolaires d'impulser un temps d'échange instituteurs et parents d'élèves, pour discuter ensemble des modes d'accompagnement plus collectifs et solidaires et : – inciter les parents à se regrouper par proximité de résidence et se partager le ramassage scolaire … – Le pedibus, les parents se relayant, ou si besoin un animateur affecté au ramassage à pied des enfants quand la distance le permet... – Il existe des communes pratiquant le vélo-bus, faisant participer les enfants pour leur plus grand plaisir à la marche du véhicule... – Quand la météo le permet, accompagnement des plus grands (à l'aise en deux roues) sur un parcours cyclable sécurisé... – etc... – Pour favoriser une mobilité douce Les Maillages globaux des secteurs Coulommiers et La Ferté Sous Jouarre, Les aménagements préconisés sur l'ex-Pays Créçois et le plan vélo du département, doivent être mené à terme, mais aussi se développer au-delà : – Trop de petites départementales sont revenues à une limitation de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vitesse à 90km/heure, ce qui décourage bon nombre de vélos de s'y aventurer. Le projet d'itinéraire cycliste Coulommiers Provins est en partie bien avancé, avec le choix du « chaucidou » dominant le trajet, ramenant la limitation de vitesse des voitures à 70km/heure...ce qui va dans le bon sens, même si la sécurité est moins forte que la piste cyclable séparée. (Axe 8) – Il serait souhaitable aussi de pouvoir établir une cartographie complète et fiable des chemins communaux, à partir de laquelle on pourrait dégager ceux présentant un intérêt de liaison cyclable en les rendant le plus roulants possible en demeurant perméables et à moindre frais. – Pour l'usage quotidien du vélo, prévoir et multiplier les parkings à deux roues sécurisés. – Développer la possibilité pour les bus et cars de transporter les vélos. Cela existe déjà dans d'autres régions ; Grand sujet de déception Il aurait tellement mieux fallu conserver la ligne de chemin de fer Coulommiers - La Ferté Gaucher, que d'aboutir à une « bétonnisation » supplémentaire pour agrandir la contenance du parking (futur payant) de Coulommiers.
Obs 1158	X											X		**Un Anonyme de Louvres** Place du vélo, pistes cyclables. Gares fermées sans agent, Disfonctionnement RER D, Je ne vois pas dans ce plan de mobilités d'avancées concrètes pour une possibilité de prendre le RER accompagné de son propre vélo (j'ai besoin d'une selle spéciale et ne peux utiliser les Velib) tout comme est problématique l'accès au train avec une poussette Bébé. Les promesses de pistes cyclables sont excessivement longues à se concrétiser et les pistes ne sont construites que partiellement. : Une belle piste cyclable a été créée à Louvres le long de la RD317 mais ne communique sur aucune autre piste (ni amont ni aval) et c'est presque toujours le cas, la discontinuité est une très grande difficulté pour les cyclistes. Les transports par RER D (nord) sont d'une grande difficulté pour les usagers il ne se passe pas une semaine sans interruption prolongée du trajet et les fermetures de desserte les nombreux Week-end de travaux sont insupportables. Les incidents sur les automates sont fréquents et la Gare de Louvres étant presque toujours fermée obligent les usagers à "frauder" tout comme les cartes "navigo easy" pourtant chargées qui ne sont pas reconnues par les capteurs, alors qu'aucun agent n'est présent pour aider le voyageur.
Obs 1159				X										**Mme MENDEL de Paris**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Organisation du réseau de surface Ma contribution porte sur une proposition de restructuration des lignes du réseau de surface (c'est-à-dire d'autobus). Une fois la mise en place des "lots" de lignes de bus, il serait judicieux d'entamer une restructuration, par secteur, du réseau de surface, avec une vision globale du réseau à l'échelle de la région. Une telle restructuration devrait donner un rôle plus clair et apparent aux lignes, quitte à les assigner à des catégories comme c'est le cas sur les réseaux de bus Le Met' à Metz ou M Réso à Grenoble, et s'adapter aux évolutions du réseau de Transilien, de RER, de métro ainsi que de tramway. Certaines lignes telles que la ligne de bus 131 de la RATP par exemple, n'ont plus intérêt à être exploitées de bout en bout. Plusieurs lignes pourraient être scindées ou déviées, et des sections fusionnées, afin de répondre aux besoins actuels et à venir. L'arrivée de nouvelles lignes de "cars Express" devant supplanter le réseau de RER / Transilien sont un bon pas dans cette direction. Je reste à votre disposition pour toute éventuelle suggestion concernant certains secteurs que j'ai pu fréquenter pour les études notamment. Elles ne seraient pas prescriptives mais ne feraient que retranscrire un ressenti.
Obs 1160												**X**		**Mme CHADELAT** *la réouverture d'une petite ligne de trains*, comme il doit en exister d'autres en Ile de France : ***Pour la réouverture de la ligne Coulommiers-La Ferté Gaucher, l'intérêt général primant sur les intérêts particuliers. Je vis en grande couronne dans une zone rurale, à 10 kms de Coulommiers. J'utilise régulièrement la ligne P sur le tronçon Paris-Coulommiers. Cette ligne dont le terminus est Coulommiers se trouve sur une voie ferrée qui va bien au-delà de Coulommiers, malheureusement, le train n'y va plus depuis 2003 à cause du manque de vision globale des élus de l'époque, qui l'ont laissé fermer... A l'Est de Coulommiers, une petite ville, La Ferté Gaucher (4 820 habitants) qui meurt peu à peu. Pourtant une population non négligeable est venue s'y installer ces dernières années, attirée par des prix modiques de l'immobilier, ou bien repoussée de l'Ouest vers ... rien, puisque la dernière entreprise importante, Villeroy et Boch (faïence) a fermé en 2020, après la désastreuse liquidation de Arjo Wiggins (fabrication de monnaie) en 2019. On pourra invoquer si rien ne bouge, la non-assistance à territoire en danger de paupérisation,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de précarisation et de relégation. Des membres de ma famille habitent La Ferté Gaucher, c'est pour cela que je cite cette ville, mais on peut supposer qu'il en est de même à Rebais et à la frange Est du département. La mère de famille que je connais est très isolée en moyen de transport, et très contrainte dans ses possibilités de travail ; ses enfants ont, malgré ces difficultés, courageusement fréquenté le lycée Jules Ferry à Coulommiers, à 1 heure de car et de marche à pied de chez eux. Il y a 2 ans environ, une pétition d'usagers potentiels à la Ferté Gaucher a rassemblé plus de 1 500 signatures en faveur du « retour du rail », des réunions ont eu lieu, dont certaines soutenues par le maire de la ville, Michel Jozon, une association a été créée (Grand Morin Trans'fer) avec le soutien de la commune, une étude a été commandée par la commune et finalisée par INFRATEK. file:///F:/Ligne%20SNCF%20Coulommiers-La%20Fert%C3%A9%20Gaucher/Etude%20de%20faisabilit%C3%A9%20pour%20la%20r%C3%A9ouverture%20de%20la%20section%20d_e%20ligne%20de%20La%20Fert%C3%A9%20-%20Gaucher.pdf Avec ce retour du rail, des Fertois pourraient aller jusqu'à Coulommiers, Paris, des lycéens pourraient gagner plus rapidement qu'avec le bus actuel, leur établissement, il y aurait moins d'encombrements à Coulommiers, moins de voitures à la gare de Coulommiers, pas de rupture de transport pour les habitants de l'Est ... Michel Caniaux, expert transport explique : * « la branche de la ligne P de Paris Est à la Ferté – Milon vaêtre électrifiée à l'horizon 2030 alors qu'elle transporte moins de passagers. Le nombre d'habitant de la Ferté – Milon était en 2021 de 2164 habitants alors que la Ferté – Gaucher compte 4820 habitants en 2021... » * elle est conforme aux défis de notre temps : -protection de la planète,-réduction de notre dépendance énergétique,-sauvegarde du pouvoir d'achat,-réduction des congestions routières. Comme la plupart des États occidentaux, la France vise la neutralité carbone à l'horizon 2050. Selon 'Alternatives économiques', cela nécessite une augmentation du trafic ferroviaire dans le pays de 27 % d'ici à 2030 et de 79 % d'ici à 2050 par rapport au niveau de 2022. Le retour du train à La Ferté-Gaucher est nécessaire pour atteindre ces objectifs ».
Obs 1161												**X**		**Mme RITMATIC de Saint Denis** *Place des usagers. citoyens*

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La MRAe fait un certain nombre de recommandations importantes qu'il serait utile de suivre; en particulier concernant la place des "usagers". Elle propose de créer des collèges d'usagers, pour mieux appréhender les attentes et besoins des usagers et réussir les évolutions de parts modales souhaitées. Notre expérience à St Denis concernant les bus desservant le Centre-Ville, supprimés sans même une concertation, décision mise en œuvre immédiatement, en accord avec IDFM, est la preuve des erreurs résultant de l'absence de concertation avec la population. Solliciter les avis des habitants et usagers en amont, loin d'être un facteur de lourdeur et d'empêchement aurait été facteur d'économie et de satisfaction pour les habitants et les usagers de la ville aboutissant à des solutions adaptées, ne réduisant pas le service public. Le Centre-Ville doit continuer d'être desservi directement en bus depuis tous les quartiers de la ville. Les conséquences de cette décision autoritaire sont lourdes, quotidiennement, pour des milliers de dionysiens. La mobilité, les moyens de cette mobilité, concernent directement la vie des gens tout simplement. La nécessité de mener des projets d'aménagement qui répondent mieux aux contraintes climatiques et environnementales ne peut se traduire par des mesures sans études objectives et sans mesure des conséquences. Encore moins s'il s'agit d'amener à des comportements plus vertueux, qui ne sauraient être imposés par la contrainte et sans distinction de la diversité des besoins. Les graves difficultés quotidiennes auxquelles les gens des quartiers, en particulier, se trouvent confrontés depuis cette suppression de la desserte du Centre-Ville en bus, nous ont amené à s'exprimer via un Collectif bus qui sollicite depuis 2 ans des réunions, des discussions avec la Mairie ainsi qu'avec IDFM, et finalement à demander la mise en place d'un Comité de suivi comportant des usagers. Impossible d'obtenir de réponse et impossible donc d'être entendus. IDFM conditionne notre participation à celle de la Mairie, qui nous la refuse, et travaille en aparté, sans communiquer ni avoir connaissance du point de vue des usagers et de leur propositions. Et la Mairie mène une bataille politicienne (elle oppose les arbres et les bus, un supposé immobilisme face aux enjeux climatiques urgents, met sur le compte de comportements déviants la difficulté à empêcher le passage de véhicules motorisés en zone piétonne qui impliquerait la suppression des bus au même titre que les voitures, etc.) face à ce collectif bus. Evidemment il est toujours plus compliqué et coûteux de réparer des aménagements

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														mis en œuvre que de les concevoir dès le départ avec toutes les parties prenantes, au premier rang desquelles les usager.res. Par conséquent nous soutenons totalement la recommandation de créer des collèges d'usagers aussi bien pour les projets (passage obligé en amont de toute décision) que pour le suivi. Cela doit être une obligation suivie d'effet, avec des mesures d'efficacité, des indicateurs
Obs 1162	X			X										**Mme TBO de Coulommiers** je souhaite : - Plus de trains, d'horaires sur la ligne coulommiers Paris et notamment le week-end - Plus de place pour les vélos dans ces trains - Plus d'horaires de la ligne de bus coulommiers Melun ainsi que le weekend end - La réouverture de la ligne la ferté gaucher Coulommiers
Obs 1163	X			X										**Mme LASZCZYK de Marolles en Brie** *Plan de mobilités en faveur du vélo et de l'intermodalité* Le plan de mobilités de la région IDF a bien prévu d'inclure le vélo comme mode de transport au quotidien et c'est une bonne chose. Nous avons besoin d'un réseau continu et sécurisé pour cela. Habitante du plateau briard à la pointe du Val de Marne, je trouve que le réseau VIF ne progresse pas suffisamment vite. Il est difficile de relier la capitale mais aussi de circuler entre banlieues avec un vélo alors qu'avec un VAE, on peut faire facilement 25-30 km sans gros efforts. Il est important aussi de développer les lignes et fréquences de bus pour rejoindre les gares RER. Plus il y aura de bus, plus les gens les prendront ! Enfin, sur le plateau briard, je souhaiterais que la ligne A du RER de Boissy-Saint-Leger se poursuive jusqu'à Brie-Comte-Robert. Cela permettrait de reduire le transit de voitures de la N19. Je propose que, tout au long de la Francilienne, il y ait des parkings-relais P+R bien identifiés pour permettre à des personnes de province arrivant en IDF de laisser leur voiture et prendre les transports en commun. Le jalonnement vers les gares TC et le jalonnement vélo sont à développer pour que ces modes de transport deviennent une évidence et soient facilités. Enfin, réduire la vitesse motorisée pour apaiser est essentielle en IDF (90 max sur la Francilienne et les autoroutes, 50 sur le périphérique, 30 en ville) pour moins de nuisances (bruit, pollution de l'air) mais aussi pour sécuriser le partage des rues avec piétons et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														cyclistes.
Obs 1164	X													**M. RACINE de Besançon** *La Seine à vélo, section sud de la région Ile de France* Ayant à plusieurs reprises effectués un voyage à vélo de Besançon à Fontainebleau, la portion entre Montereau-Fault-Yonne et Saint-Mammès est la plus dangereuse, car il n'y a pas d'aménagement cyclable. Mes tentatives de passer au plus près de la Seine ont été un peu compliquées et m'ont conduit à revenir sur la D39, très anxiogène. Quant à l'itinéraire la Seine à vélo, il figure en pointillé entre Montereau et Nogent-sur-Seine : ce Mailon mériterait un aménagement cyclable continu et sécurisé. Même si l'on n'est pas dans des mobilités au quotidien, de telles liaisons cyclables à vocation de tourisme et de loisirs peuvent être utilisées en vélotaf. L'avis des régions voisines aurait été intéressant à connaître sur ce volet spécifique.
Obs 1165												X		**Une Anonyme** Je prends le bus no 17 de Coulommiers pour me rendre à la gare tgv de Chessy. J'ai donc un pass Easy. Quel autre pass dois-je acheter pour éviter de passer par les contrôles de Disney? En effet de la gare sud je ne peux accéder au passage souterrain avec le pass easy. Ceci est une perte de temps et très désagréable de devoir passer par les contrôles Disney alors que je ne me rends pas au parc Disney .Nous sommes nombreux dans cas que ce soit pour sortir ou entrer dans la gare.
Obs 1166					X	X								**Une Anonyme d'Etampes** *Ligne Y rime avec robustesse et ATTRACTIVITÉ* Pour s'octroyer un terminus à Paris Austerlitz, l'intermodalité doit être de qualité digne d'un Transilien. Elle doit également avoir un accès au Grand Paris Express que tout Francilien paie à travers une taxe. Pour cela voici les propositions : - Mise à 6 voies Paris Austerlitz - Choisy le roi (Pour que toutes les missions du RER C puissent bénéficier du Grand paris Express) - TER Rémi axe Paris - Etampes - Orélans : 30 minutes en Heure creuse / 1 heure en heure de pointe - Ligne 18 via Juvisy (Pour l'attractivité du Sud Essonne ligne Y et ligne S) Terrier d'Étampes - Gare à Morigny-Champigny / Brières-lès-Scellés (voie POLT) Gare à Saint-Martin d'Étampes (sur les voies POLT) - Tramway Avrainville - La

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Croix de Berny (N20) - Prolongement de la ligne 5 jusqu'au moins le RER B (Cité Université ou Gentilly) - Prolongement de la ligne 10 aux Ardoines - Remodelage de la ligne 10 en deux lignes distincts (avec récupération de la branche sud de la ligne 8)  
Obs 1167														**SPAM**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1168														**SPAM**
Obs 1169												X		**Une Anonyme de Paris** *station de métro Saint Paul le Marais ligne 1* Si j'ai oublié de le mentionner dans mes précédentes contributions, celle-ci me permet de saluer le grand intérêt et la pertinence de cet appel à contribution citoyenne concernant le plan des mobilités en Île de France et nous vous en remercions. Il a été notifié à plusieurs reprises par les usagers et des conseillers de quartier du 4eme arrondissement que la station de métro Saint-Paul le Marais avec une seule entrée/ sortie principale et une seule seconde sortie par escalator uniquement et sur un seul des deux quais n'est à priori pas aux normes de sécurités en cas d'incendie ou de mouvement de foule sur les quais. Ce point pour une station de métro sur l'une des lignes les plus empruntée et dans le quartier le plus touristique et donc le plus visité de Paris, assorti d'une population dense et d'une activité commerciale très importante, auxquelles s'ajoute le va et vient de centaines d'élèves de plusieurs établissements scolaires - collèges et lycées- n'est pas en rapport avec les besoins qui découlent d'une telle fréquentation. Lorsqu'un incident mécanique entraine la fermeture de la sortie par escalier mécanique, les flux des usagers entrant et sortant ne peuvent se faire que par une seule bouche d'accès qui se révèle vite encombrée et parfois bloquée. Encore une fois, c'est la sécurité qui est jeu et semble faire de cette station un lieu qui n'est pas aux normes de sécurité. Quand les travaux récurrents sur la voie publique et les problèmes de trafic ou de sous effectifs ralentissent la vitesse commerciale des bus jusqu'à une attente de 20 mn, ils entrainent le report des usagers sur la ligne 1 et l'engorgement de cette station de métro
Obs 1170				X										**Mme DE KHOVRINE de Lésigny** *Demande plus de transport en commun à Lésigny* Je me permets de vous adresser ce message afin de vous faire part d'une situation nécessitant votre attention. En effet, je souhaiterais que la commune de Lésigny bénéficie de transports en commun (bus) aux horaires mieux adaptés aux besoins quotidiens de ses habitants. Actuellement, les horaires du bus 10, en direction de la gare de Noisiel, sont totalement inadaptés. Le dernier départ le matin est à 8h07 de Lésigny, pour une arrivée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														à 8h49 à Noisiel. Le bus suivant part à 18h25 de Lésigny et arrive à 18h57 à Noisiel. En dehors de ces horaires, quelques bus circulent durant la période scolaire, et il n'y a aucun service le dimanche. Ces horaires rendent mes déplacements très compliqués et ceux des habitants de cette commune à 30 km de Paris (porte de Bercy). De plus, je souhaite souligner qu'il n'existe actuellement aucune ligne de bus reliant Lésigny à la gare de Pontault-Combault Emerainville, située à seulement 8,4 km de la commune. Je me permets également de rappeler qu'au cours des années 80, Lésigny était mieux desservie, avec des horaires beaucoup plus pratiques et deux lignes de bus : Lésigny – Pontault-Combault Emerainville et Lésigny – Boissy-Saint-Léger.
Obs 1171		X	X	X								X		**M. GARNESSON de Paris** *Avis de la Coordination Régionale des Retraités et Personnes Âgées d'Ile de-France - CORERPA IDF*. La CORERPA IdF et sa Commission Mobilité Accessibilité saluent l'effort de planification engagé par la Région, et se sont attaché à analyser le contenu du Plan des Mobilités 2030, sous l'angle particulier de l'accessibilité et de la sûreté qui doivent caractériser les déplacements des Personnes Âgées, bien souvent Personnnes à Mobilité Réduite. Nous formulons une remarque préliminaire quant à l' "annexe accessibilité" ; le fait de ne pas avoir intégré son contenu dans le corps du texte du plan laisse supposer que le sujet "accessibilité" n'a pas été vraiment pris en compte par les rédacteurs du plan. Un autre constat, celui de la réalisation trop partielle des Sd'Aps ferré et routier engagés depuis 2015 jusqu'à leur échéance d'aujourd'hui, nous conforte dans notre perception que la loi de 2005 n'a pas encore retenu une attention suffisante de la part des Autorités Organisatrices de la Mobilité , des Collectivités Territoriales et de l'Etat. Nous relevons que dans les objectifs assignés aux axes d'action 1, 2 et 3 figure la baisse de la circulation voitures : cela ne devra pas se faire au détriment des PA, contraints de prendre leur voiture pour éviter l'incommodité et l'insécurité des transports collectifs ; par ailleurs le vélo et la trottinette devraient avoir un usage bien mieux encadré, on voit trop de piétons venir aux urgences d'hôpitaux, victimes d'accidents provoqués par des conducteurs imprudents. AXE 1. Des transports collectifs attractifs. Des efforts importants sont développés par la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Région et l'Etat pour étendre le réseau et pour renouveler le matériel et les infrastructures. On peut cependant regretter que ce développement ne se fait pas suffisamment en consultant les associations d'usagers PA et PSH lors des phases de projets pour éviter des reprises toujours difficiles , voire impossibles, après mise en service. Le détail des actions de cet axe concerne en grande partie des améliorations déjà en cours ou même réalisées ; on se pose la question : quoi de nouveau d'ici 2030 ? On remarque toutefois l'accentuation des obligations mises à la charge des opérateurs de transport, par l'insertion de clauses bonus - malus dans les contrats. AXE 2. Le piéton au coeur des politiques de mobilité. Cette affirmation devrait être écrite en grands caractères dans toutes les salles où se réunissent les Commissions Communales d'Accessibilité. IDF Mobilités ne doit pas oublier que les usagers des transports sont d'abord des piétons. La Région et les Départements se doivent d'assurer la sécurité des usagers aux abords de leurs établissements. AXE 3. Mise en accessibilité des transports collectifs et routiers. Une action majeure pour nos populations de PA. Nous redisons : pas assez d'escaliers mécaniques disponibles en montée et en descente, de sièges dans les stations, d'abris-bus, de bornes d'informations voyageurs, de personnel dans les stations et sur les quais, d'hyper-signes d'orientation, pas assez de régularité du trafic, de confort de certains véhicules et trains. AXE 6. Faciliter l'intermodalité par 187 / 193 Export généré le 31/03/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 30/03/2025 00:00:00 et le 30/03/2025 23:59:59 des pôles d'échange adaptés. La CORERPA ne peut que souscrire à cette intention, mais constate que sa traduction dans les faits n'est pas toujours aisée, compte tenu de la diversité des entreprises intervenantes, qui empêche quelques fois une coordination efficace des projets. Certains que les heurts subis sur le RER B relèvent maintenant du passé, nous souhaitons que les indispensables co constructions des pôles ne subissent pas les effets néfastes des actions "en silo" de chacune des entreprises; notre attention s'est portée récemment sur les manques observés dans la réalisation du pôle Rosny-Bois Perrier. Au-delà de la question des mobilités proprement dite, la CORERPA s'interroge sur les conséquences du développement du GPE. La SGP annonce une centaine de projets immobiliers qui vont entourer les 68 gares du nouveau réseau (au total 250 000 à 400 000

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														logements), << qui contribuent à la mixité que requiert une ville équitable, en mêlant logements sociaux, appartements en accession à la propriété, services, bureaux et espaces verts >>, c'est-à-dire de véritables projets d'urbanisme. La Région est-elle partie prenante de cette forte évolution induite par les nouvelles lignes de transport ? : créations de transports locaux, d'établissements scolaires, manque d'attractivité pour des PA que l'on pourrait inciter à venir s'installer dans ces quartiers neufs et potentiellement "impersonnels" en les coupant de leur entourage habituel.
Obs 1172	X			X										**Mme AUCHENE de Paris** *Demandes sécurité et confort* : - Des transports plus propres, plus fréquents sur certaines lignes de métro et bus. Il n'y a qu'en dehors des heures de pointes, selon les lignes, qu''on peut espérer avoir un semblant d'espace sans marcher sur les pieds de quelqu'un et espérer pouvoir s'asseoir. Si le trajet est long, c'est pénible de devoir rester coincé debout.. - Des informations plus fiables lorsqu'il y a des "incidents" engendrant des retards, des stationnements de rames dans une station, ... - Dans les bus, s'il fait 30/35° dehors, la chaleur est infernale à l'intérieur, pire que dans le métro et avec plus de monde. Il semblerait que la climatisation ne soit pas mise en route par les conducteurs ou bien le système ne fonctionne pas ou bien n'est pas performant. On a l'impression de rentrer dans un "four". - Les nouvelles voitures des derniers modèles de métros comportent moins de places assises, a priori. La largeur des sièges ne prend pas en compte des modifications de "gabarits" des générations. Cela créé davantage de promiscuité et d'inconfort. - Pourquoi avoir prolongé des lignes de métro déjà saturées (L13, 4 ou 1 souvent entre autres...) avant que le grand Paris express ne soit terminé ou en partie réalisé et mis en route par tronçon comme les tramways ? - Sur Paris, les rétrécissements de chaussées et les différents aménagements (pistes, cyclables, tramways,..., rendent ces voies routières parfois tellement étroites qu'au moindre incident, barrières de travaux notamment, les bus ont du mal à se faufiler. Dans certaines rues, si un SAMU ou les pompiers doivent dépasser un bus, ça devient

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														impossible. - Trouver un autre système que les "barres en métal posées au bout des marches descendant dans les stations des lignes de métros. Elles sont glissantes, d'autant plus en cas de pluie. C'est hyper dangereux. On voit bien que des efforts sont effectués par la RATP, malgré cela la situation ne semble toujours pas s'arranger. On a souvent l'impression d'être transporté comme du "bétail". Suggestions : - Des rames parfumées seraient les bienvenues pour éviter certaines odeurs désagréables (pieds, transpiration,...). - Ouvrir toutes les portes automatiquement (quand c'est possible techniquement) et systématiquement afin d'aérer les trains à chaque station et sur toutes les lignes pour plus de confort. D'autant qu'il semblerait que depuis la rénovation de certaines stations, l'air circule mieux permettant peut-être d'accentuer ce phénomène d'aération. - Ouvrir les voitures d'un bout à l'autre des rames, l'air y circule mieux et les usagers pourraient mieux se répartir. - Signaler les voitures les moins chargées dans les rames arrivant dans les stations, par tous moyens, pour permettre aux voyageurs d'anticiper pour mieux se répartir, quand les rames ne sont pas saturées de bout en bout. - Mettre des portes sur tous les quais afin que personne ne puissent se retrouver sur les voies par accident, malveillance ou volonté de se suicider. Moins de stress pour les conducteurs et les voyageurs et moins de causes de retard voire arrêt de ligne pour ces motifs. - Prioriser les travaux de modernisation sur les 189 / 193 Export généré le 31/03/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 30/03/2025 00:00:00 et le 30/03/2025 23:59:59 lignes les plus fréquentées par les usagers pour se rendre quotidiennement au travail au lieu de celles les plus utilisées par les touristes. Les 1er empruntent les transports toute l'année tandis-que les seconds occasionnellement. - Mettre à disposition des usagers en temps réels des informations sur les pics de fréquence de toutes les lignes d'IDF.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1173				X		X								**Mme POULAIN** *AVIS RER E* Sur le papier, tout paraît idéal, rejoindre Paris en 25mn en partant du Raincy. Avant le prolongement, c'était déjà compliqué : train annulé, trains courts quand on l'attend depuis 30 minutes. Depuis le prolongement, c'est la catastrophe, tous les matins, je me demande si je vais arriver au travail et le soir, rentrer à la maison. Trains retardés, trains bondés, sentiment d'insécurité, par contre mon navigo n'a pas diminué, il a même augmenté
Obs 1174				X										**Un Anonyme d'Ivry/Seine** *Prolongement T9* La ligne de tramway T9 relit aujourd'hui la porte de Choisy à Orly Gaston Viens. Cette ligne pourrait devenir plus intéressante entre étant prolongée au sud à Pont de Rungis qui va devenir à terme un grand pôle avec l'arrivée du TGV, le RER C et la ligne 14. Cela permettra également l'équilibrage de la charge de la ligne avec des pôles au nord (Porte de Choisy), au centre (Mairie de Vitry) et au sud de la ligne (Pont de Rungis) Au nord offrir la correspondance à Maison Blanche pourrait se montrer intéressant. Le partage de l'infrastructure du T3a donnerait également des perspectives pour franchir les maréchaux.
Obs 1175	X	X		X			X					X		**M. PANSU de Versilles** : Un résumé de notre document : Observations générales : 1. Absence d'indicateurs pour évaluer les objectifs du plan et suivre leur mise en œuvre. Les déclinaisons dans les plans locaux (PLU, PCAET) ne sont pas explicitées. 2. Un suivi concerté entre maîtres d'ouvrage, collectivités et associations est nécessaire pour éviter des objectifs vagues sans mesures concrètes. Observations spécifiques : 3. Les hypothèses démographiques ignorent les projets locaux majeurs (ex. quartier Satory et ses 12 000 habitants), nécessitant des infrastructures adaptées pour les mobilités actives. 4. La stagnation de l'usage de la voiture est impossible si des projets routiers majeurs continuent d'être favorisés (ex. échangeurs routiers). Investir dans des infrastructures

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														douces est économiquement plus viable. 5. Les discussions avec la SNCF posent problème (ex. accessibilité piétons entre certaines rues, pannes fréquentes d'ascenseurs). Axes prioritaires : 6. Attractivité des transports collectifs : Proposer des itinéraires cyclables alternatifs pour améliorer la résilience en cas de perturbations (climatiques, grèves, pannes). 7. Piétons : Résoudre les points noirs (trottoirs étroits, pavés mal adaptés, absence de toilettes publiques) et réduire l'espace dédié à la voiture dans certaines rues. 8. Vélo : Combler les coupures cyclables, augmenter les places de stationnement vélo et traiter les points noirs. Les infrastructures cyclables intercommunales (VIF) nécessitent des avancées. 9. Sécurité : Restaurer les outils d'analyse des accidents, limiter la vitesse à 30 km/h, et intégrer les associations dans ces analyses. 10. Problématique avec le château de Versailles : Rouvrir les accès Est-Ouest du parc de Versailles (ex. Grille Royale) pour encourager les mobilités actives. Nous voulons aussi soutenir la réponse du Collectif Velo-ile-de-France Observations de VeloVGP Cette association a pour but de favoriser et promouvoir les circulations douces, notamment les modes actifs de déplacement des piétons et des cyclistes (urbains, utilitaires, sportifs, loisirs etc.), et les transports en commun de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc. Elle représente 700 adhérents sur l'agglomération. https://www.velovgp.org/ Observations générales : 1- VeloVGP déplore l'absence d'un tableau d'indicateurs permettant de chiffrer l'ensemble des objectifs et de suivre la réalisation du plan. A fortiori, la déclinaison du plan dans les plans locaux de mobilité, les PLU, les PCAET etc des collectivités territoriales n'est pas explicitée sous forme de prescriptions cohérentes, comme le fait remarquer par exemple la ville de Versailles à propos du PLU et des places de stationnement.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														2- Par ailleurs, il devrait être prévu une instance de suivi et de concertation réunissant le maître d'ouvrage, les collectivités territoriales et les associations d'usagers. On risque de se retrouver avec une liste de vœux sympathiques tels que « améliorer l'accessibilité des transports en commun » ou la sécurité des circulations. Nos observations sont établies en cohérence avec d'autres associations telles que Versailles Environnement Initiatives, et le Collectif Vélo Île-de-France. Elles constituent une déclinaison piéton vélo de ces observations au niveau du territoire de Versailles Grand Parc Observations particulières : 3- À propos des hypothèses du plan : le document est établi sur des hypothèses démographiques générales. Or sur le territoire de Versailles Grand Parc sont prévues un certain nombre de constructions d'habitation d'importance ou de pôles économiques. Par exemple, la construction du quartier de Satory impliquant l'arrivée d'environ 12 000 personnes ne cadre pas avec l'hypothèse générale d'une stabilité relative de la population et de ses besoins. Il conviendrait de prescrire pour ces quartiers, souvent enclavés par construction, des liens solides et agréables pour franchir les 2 km environ séparant ces quartiers des services de la ville en mode actif, en plus des lignes de transport de bus ou de chemin de fer (ligne 18). Que penser de 20 minutes d'attente pour un transport lourd, par rapport aux 25 minutes à pied ou 10 minutes à bicyclette ? 4- L'hypothèse, que nous saluons, d'une stagnation ou diminution des mobilités par voiture, ne peut être atteinte si l'on continue à faciliter l'utilisation de celle-ci, Or, sur le territoire de Versailles Grand Parc, à notre connaissance, subsistent des projets de gros investissements routiers dont les décideurs semblent avoir une dynamique propre lié à la recherche de la fluidification du trafic routier. Ainsi l'échangeur de la D91 et de l'A12, des travaux au niveau de la D7/307, de la N186 au niveau de Louveciennes, voire au carrefour du Bel Air (La Celle Saint-Cloud), devraient être mis en cohérence avec le présent plan. Il y va de l'attractivité de l'automobile à ne pas exacerber, et de l'allocation d'argent public puisqu'un km de route coûte 50 fois plus cher qu'une piste cyclable et 100 fois plus cher qu'un trottoir. 5- Depuis de nombreuses années, en particulier à l'occasion de la construction du pôle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'échanges multimodal de Versailles Chantiers, et actuellement autour des discussions concernant l'arrivée de la ligne 18 à Versailles, les très grandes difficultés de discussion avec la SNCF qui est organisée en silos ne permettant pas de communiquer ou de décider. Ainsi, sur cet exemple, la SNCF ne prévoit pas de passage des piétons entre rue le porte de Buc vers l'avenue des Chantiers au travers du nouvel ensemble ligne 18- lignes RER de chemin de fer, obligeant ses usagers à faire un détour de 300m en passant sous le pont ferroviaire de l'avenue des Chantiers. De même, malgré nos alertes répétées, la mise en place d'ascenseurs à taux de panne élevés (supérieur à un jour /semaine) ne garantit pas l'accessibilité des PMR. Il est à noter sur ces remarques, que nous sommes très souvent en accord avec les décideurs des collectivités territoriales de Versailles grand parc. Le problème des collectivités territoriales, même si elles partagent les objectifs des usagers en matière par exemple d'accessibilité PMR ou de désenclavement d'un quartier projeté, est qu'il y a une diversité d'acteurs (DIRIF, Département 78 …) qui ne sont pas soumis apparemment au schéma directeur des mobilités. 6- Axe 1 À propos de l'attractivité des transports collectifs : il apparaît que la fiabilité des horaires de ceux-ci est un facteur important. Or on ne voit pas d'objectifs ni de moyens en particulier pour le transport par chemin de fer. À cet égard, les associations d'usagers du vélo utilitaire recommandent le déploiement d'itinéraires de substitution vélo permettant d'améliorer la résilience des mobilités en cas d'évènements climatiques, de grève, de panne importante des systèmes de transport collectif. C'est une des raisons d'être du Réseau Vélo Île-de-France (VIF). 7- Axe 2 Les piétons au coeur. À Versailles, sont identifiés une centaine de points noirs, en particulier liés aux bordures de trottoir, aux pavés ou à l'absence de toilettes publiques. Environ 80% de la surface de certaines rues est dédiée à la voiture, faisant circuler 20% d'usagers selon nos comptages. Les trottoirs n'ayant pas la largeur réglementaire comme rue Montbauron et rue de Montreuil pour citer des rues commerçantes ; il existe des solutions permettant de réduire le trafic de transit ou le stationnement de longue durée dans de telles rues. À propos des pavés, la situation pourrait être améliorée en améliorant les joints entre les pavés et en augmentant les passages en pavés sciés comme cela est

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														déjà pratiqué au sein même du château de Versailles. Par ailleurs nous appuyons fortement l'interdiction de stationnement à cheval ou COMPLETEMENT sur le trottoir. 8- Axe 4 les vélos : malgré les progrès du réseau cyclable de Versailles, de Jouy-en-Josas, de Buc beaucoup de choses restent à faire, y compris sur ces villes. Il subsiste de nombreuses coupures cyclables pour aller d'une ville à une autre. Trois sujets : - Le déploiement du VIF se heurte à de nombreuses difficultés notamment à Viroflay et Saint-Cyr-l'Ecole, et même la ville de Versailles refuse de viser un aménagement qui serait conforme au cahier des charges de cet équipement. Le schéma directeur ne prévoit pas de mesures prescriptives pour développer ces infrastructures structurantes. - le stationnement vélo. Le schéma directeur devrait renouveler la référence aux règles de nombres de places au niveau des gares, non respectées par conception même dans les nouveaux projets. Par ailleurs, nous considérons que les places ne peuvent être alignées en bordure de villes mais doivent être réparties sur l'ensemble du territoire tout en augmentant les zones prioritaires (gare, station de bus, commerces, équipements sportifs et scolaires). Nous sommes en accord avec la ville de Versailles et l'agglomération de Versailles Grand Parc sur ce point de principe, tout en estimant que les besoins ne sont pas inatteignables à l'horizon 2030. En effet en supposant qu'aucune place de stationnement vélo n'existe préalablement et que seul des emplacements voitures puissent être convertis (alors qu'il existe bien d'autres espaces publics), il faudrait réduire de 5% seulement le stationnement. Une partie de ce stationnement voiture doit être supprimé dans le cadre de la loi LOM, toutes les places à 5 m d'un passage piéton auraient déjà du être supprimées et est une importante réserve d'emplacements pour le vélo. - La résorption progressive des points noirs, souvent analogues aux points noirs piétons : Les villes « vertueuses », au sens du baromètre des villes cyclables, citées plus haut, ont traité en priorité les itinéraires internes à la ville. Il reste souvent des progrès à faire au niveau des carrefours, franchissements d'ouvrages routiers. 9- Axe 7 Améliorer la sécurité. Le plan devrait prescrire des indicateurs, et obliger à restaurer les outils (observatoire, registre centralisé …) pour les tenir à jour. Par exemple à Versailles Grand Parc, la ville des Loges-en-Josas tient à jour des statistiques, des «

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														récits » d'accidents, de sorte qu'il est possible d'examiner les possibilités d'amélioration de la voirie en fonction du retour d'expérience. Un tel indicateur n'existe plus sur l'agglomération de Versailles Grand Parc où la pratique d'analyse systématique des accidents graves par la Mairie n'est plus possible. Cela était avant disponible sur le site de l'ONISIR. Nous demandons que les associations comme la nôtre soient parties prenantes des analyses, alors que nous sommes contraints d'interviewer les victimes, au cas par cas quand c'est possible. Signalons que la ville de Potsdam, jumelée avec Versailles, a adopté cette pratique avec profit. Nous militons pour que les villes adoptent la limitation à 30 km/h, et nous félicitons de ce que cette mesure soit mentionnée dans le plan. Toutefois, la simple installation de panneaux ne suffit pas, en l'absence d'aménagements incitatifs (ralentisseurs, rétrécissements de chaussée, etc…), nos comptages montrent de l'ordre de 10% d'excès de vitesse (70 km/h contre 30 …) 10- Axe 13 Mobilité touristique plus durable. Le château de Versailles et son parc sont, par leur importance, une spécificité de Versailles Grand Parc, mais aussi une coupure aux mobilités actives. Or, les entrées ne sont ouvertes que sur le territoire de la ville de Versailles. La grille Royale est fermée depuis plusieurs années, pour des raisons de manque de personnel de gardiennage. Ceci pénalise les habitants des communes de Saint Cyr, Fontenay le Fleury, Noisy-le-Roi ou Bailly. La traversée Est Ouest du parc aux horaires d'ouverture permettrait une alternative significative pour les piétons et cyclistes. Les comptages effectués en 2023 lors d'une ouverture temporaire ont recensé jusqu'à 1600 entrées par jour (soit presque 5% de la population du bassin Saint-Cyr/Fontenay). Il est à noter que des monuments importants voisins ne pratiquent pas cette discrimination géographique (Rambouillet, Tuileries, Marly, Saint Germain).
Obs 1176	X			X	X	X								**Un Anonyme de Vienne (Autriche) :** Ce plan, s'il est pertinent dans ses enjeux, surtout sur le vélo, manque d'ambition et cherche avant tout à continuer dans les grandes orientations déjà prises. Ce qui frappe tout d'abord dans ce plan, c'est la place qu'il accorde au routier au détriment du ferroviaire. Le ferroviaire n'est vu que sous l'angle Métro/RER. Le mot "Transilien"

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														n'apparaît que 3 fois sur 444 pages, à comparer avec les 177 occurrences du mot "métro" et 103 occurrences du mot "car" ! Par exemple, ce plan ne prend pas en compte la possibilité d'intégrer le train à longue distance parmi les modes de transports urbains. En Autriche par exemple, les trains s'arrêtant à Vienne Gare Centrale s'arrêtent aussi à Vienne Meidling, voire parfois Vienne Aéroport. Cet angle mort du plan s'explique par la faiblesse des nouvelles infrastructures ferroviaires qu'il propose. Loin de proposer la création de nouvelles voies ferroviaires, il se congratule de la livraison du grand Paris, sans proposer la création d'un réseau ferroviaire réellement intégré permettant une souplesse dans la desserte et dans le choix des missions. Le ferroviaire n'est vu que sous l'angle de la ligne dédiée : le grand Paris a été symptomatique de cette tendance à créer des métros en site propre, empêchant toute autre intégration comme la création de trams-trains ou l'utilisation de TER pour la desserte du territoire. En Allemagne et en Autriche, une distinction claire est faite entre les trains régionaux express, les trains régionaux omnibus et les S-Bahn, destinés à desservir les banlieues. En Île de France, le choix de n'avoir que des trains omnibus dans Paris-Intramuros n'est jamais remis en cause, parce que les trains dépendent en grande partie des tunnels sous Paris. Tous les trains s'appellent RER, quelle que soit leur mission. Il me semble que le réseau ferroviaire francilien bénéficierait grandement d'avoir une véritable ceinture ferroviaire permettant la desserte de Paris ou de banlieues proches et très bien connectées mais qui serait reliée au réseau ferré traditionnel pour permettre une desserte de banlieue à banlieue ne dépendant pas des tunnels sous Paris, comme l'emblématique tunnel Châtelet-Gare du Nord, point de saturation du métro. Aucune réflexion sur l'avenir de la Petite Ceinture n'est d'ailleurs présente dans ce document, alors qu'il s'agit d'un axe ferroviaire qui appartient encore à la SNCF. La virgule de Picquand n'est pas mentionnée. Dans mes rêves les plus fous, je verrais une partie du réseau routier réutilisé pour les transformer en lignes ferroviaires en surface, interconnectées à des trams-trains. Je rêve de voir le boulevard périphérique transformé en boulevard classique, en surface, permettant la traversée de piétons et des vélos, tandis qu'en souterrain circuleraient des trains reliés au réseau ferré classique, avec des gares servant à la fois pour le trafic

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														régional et le trafic national aux différentes portes de Paris. L'accès à Paris se ferait en garant sa voiture à l'extérieur au niveau de Parkings-relais. Le retour des tramways à Paris n'est jamais abordé, alors que la création d'un tel réseau permettrait de délester significativement le métro. Je tiens à faire la remarque que la Suisse parle de "bonus ferroviaire" : le train est toujours mieux toléré que le routier en termes de nuisances, et en plus, il est perçu comme une desserte de meilleure qualité que le bus. Sur la tarification, le plan parle encore de ticket T+, ce qui montre qu'il n'est pas à jour, et donc aucun recul critique n'est donné sur la réforme récente de fin 2024. La tarification francilienne manque de cohérence dans les parcours utilisateur qu'elle permet. Les trajets restent aujourd'hui vus sous un angle éclaté, et l'intermodalité promise partout ne se reflète pas dans les titres de transport. Comment expliquer qu'une correspondance Bus/Ferroviaire coûte 4€50 ? Si le dézonage global de la tarification d'Île-de-France est compréhensible, le fait est que la tarification francilienne gagnerait à s'inspirer des pratiques d'Europe Centrale, où la tarification des transports en commun n'est pas une tarification au trajet mais une tarification zone/heure (comme à Prague) : un titre de transport n'est pas valable sur un trajet donné, mais permet d'accéder aux zones tarifiées, à volonté sur une période donnée (deux heures par exemple). La tarification à la journée, au week-end ou à la semaine reste très peu attractive en Île-de-France. Alors que ce plan parle d'une plus grande accessibilité, la question des portiques pour l'accès au réseau "lourd" n'est jamais abordée en termes de bénéfice pour la lutte contre la fraude face à l'inconfort qu'ils causent aux passagers. De plus, l'obligation de validation du titre de transport empêche la SNCF de délivrer des titres de transports lors des correspondances entre gares, comme cela se fait en Allemagne et en Autriche, où un billet de train peut permettre d'accéder au métro. Enfin, sur la place du vélo, il me paraît important de mentionner que la possibilité d'un emport du vélo dans les modes de transport lourd n'est jamais considérée. En conclusion, mon objection majeure à ce plan est la faiblesse de sa réflexion en termes de ferroviaire, au profit du routier. Si, dans mes rêves les plus fous, je vois le périphérique transformé en ceinture ferroviaire (et je comprends que cela n'est pas vu comme faisable par beaucoup de gens), la réflexion sur la création d'un véritable réseau de tramways

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														connexe et couvrant Paris n'est jamais posée, et surtout il ne propose aucune vision sur l'interconnexion entre le réseau ferré national et celui dédié au transport dans la région. La création de trains réellement express entre Paris et des banlieues comme Nanterre ou Massy-Palaiseau, permettant de réellement étoiler le réseau, n'est jamais menée, préférant garder une structure concentrique, se satisfaisant du fait que le Grand Paris Express a créé des métros en site propre mais sans interconnexion avec le réseau ferré existant. En termes de tarification, aucune réflexion n'est menée sur son impact en termes de parcours usagers et des ruptures modales qu'elle induit aujourd'hui. Enfin, le vélo n'est pas vu comme emportable dans des modes de transport lourd.
Obs 1177	X	X	X	X			X					X		**M. PIERCY de Saint-Denis (93)** : Le Plan proposé à l'enquête publique propose des objectifs souhaitables et réalisables pour renforcer les mobilités collectives et actives. Toutefois, quelques axes pourraient être enrichis. Axe 1 (poursuivre le développement de transports collectifs attractifs) * le développement du réseau ne peut plus seulement être évalué sur une heure de pointe de lundi au vendredi, car la fréquentation varie selon les jours et tend par ailleurs à s'accroître sur les « heures creuses », qui le sont de moins en moins, et le week-end. * chapitre 1.4 : pour stratégique qu'il soit, le schéma de développement des cars express reste insuffisamment développé sur l'axe de l'autoroute A1 pour desservir le bassin de population d'Aulnay-sous-Bois à Compiègne. * chapitre 1.6 : l'information voyageurs aux arrêts de bus est d'une grande pauvreté. Le temps d'attente estimé (quand l'affichage fonctionne). Les déviations de trajet par ligne et autres aléas (météo…) ne sont diffusés ni sur les arrêts, ni sur les réseaux sociaux ni même sur les applications. Axe 2 (placer le piéton au cœur des politiques de mobilité) • Le PDMIF est muet sur la mise en place de zones piétonnes, notamment quand celles-ci incluent le dévoiement du parcours de lignes de bus (comme au Pré-Saint-Gervais, à Pantin, à Saint-Denis, etc.). La réservation de rues ou d'un ensemble de rues à

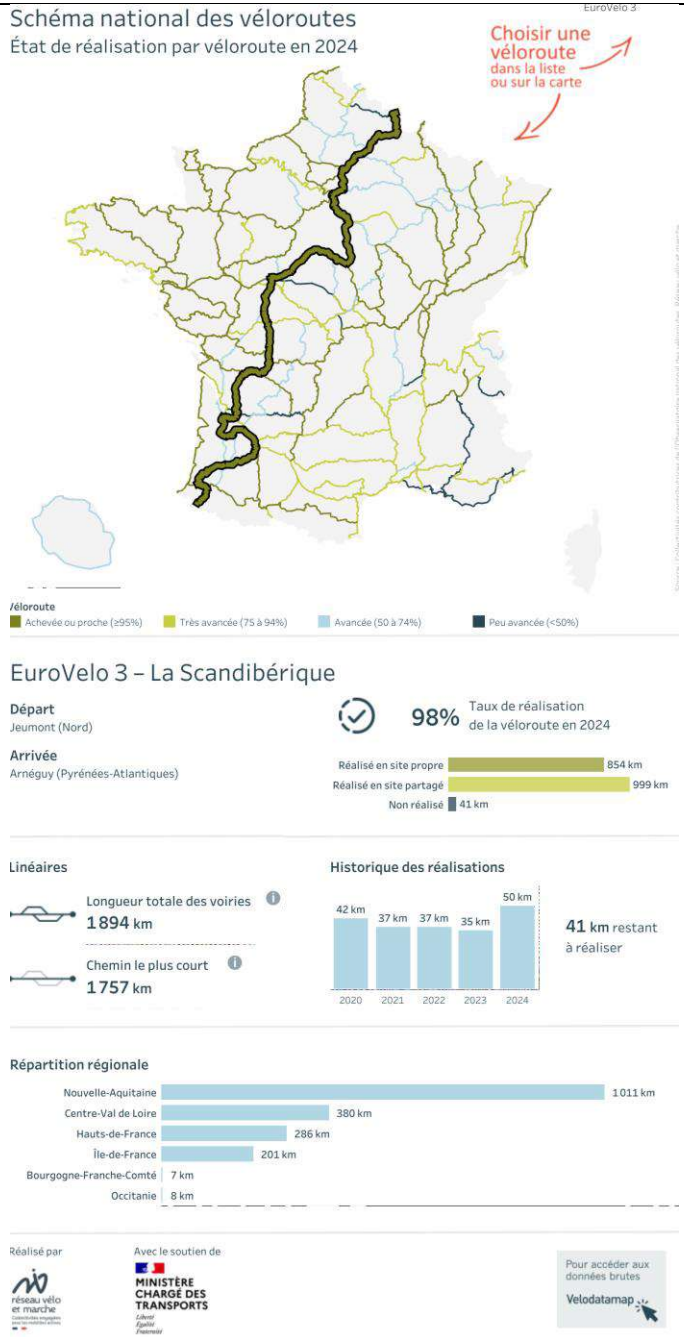
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la marche, au vélo et aux transports prioritaires reste un impensé d'un organisme comme IDFM très marqué par le transport en commun. Cependant, la difficulté à séparer le flux routier non désiré du bus peut rendre pertinent sa déviation pour peu que le déplacement de périmètre soit limité, compensé par la disponibilité du métro ou encore inclue une action forte de verdissement. Axe 3 (accessibilité) • La mise en accessibilité du réseau de transport existant doit se poursuivre par l'élimination des arrêts de bus non conformes pour dépasser la seule norme de 70% d'arrêts adaptés pour tendre vers 100% • La mise en accessibilité du réseau métro ne peut se limiter à la seule ligne 6. Si l'adaptation générale de toute une ligne est complexe, une stratégie ciblant d'abord les stations faciles à aménager, mais aussi les stations clés comme les correspondances majeures (métro-tram ; gares…) pourrait améliorer la situation de manière plus significative • Sans assurer une accessibilité universelle, le développement des escaliers mécaniques pourrait soulager une frange significative des PMR • Le réseau dédié aux personnes en situation de handicap, le PAM souffre de divers dysfonctionnements. Il impose des délais de réservation contraignants. Or, si un véhicule spécial est nécessaire pour une personne en fauteuil par exemple, un parcours en VTC ou en taxi pourrait être à la fois plus souple, moins cher pour des personnes ayant un handicap compatible avec une voiture de tourisme (malvoyants, personnes en béquilles, etc…) Axe 4 (conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo) • Le PDMIF prioriser le réseau VIF, mais ne donne pas d'objectifs de réduction des « coupures urbaines » pour les vélos : canaux, faisceaux ferrés, routes à grande circulation… Le chapitre 8.2 est imprécis en mêlant de manière confuse vélo et piétons sans donner de directive claire pour les différentes situations (vélo seul, piéton seul, usage mixite) • De même, le PDMIF omet de donner l'objectif de résorber les « points noirs cyclables » sur les routes départementales, par exemple les entrées et sorties de bretelles autoroutières ou voies à grande circulation • Les objectifs de stationnement vélo en gare sont rarement respectés faute d'y

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														réserver suffisamment d'espace foncier pour le réaliser intégralement, y compris dans les gares en construction comme celles du Grand Paris Express Axe 5 (autopartage) • Le développement de l'autopartage dédié pourrait être secondé, notamment en milieu moins dense, par le recours aux VTC Axe 8 (mieux partager la voirie urbaine) • Le partage de la voirie n'est vu qu'à travers du prisme des divers modes de déplacement, mais n'intègre pas le besoin de favoriser le verdissement et en particulier la place de l'arbre. Or, dans un contexte de réchauffement, il doit être pris en compte dans l'adaptation climatique des villes, l'arbre doit faire l'objet de compromis adapté avec les divers modes de déplacement. La réduction de la place du stationnement en surface ou la mise en sens unique de la circulation peuvent ainsi procurer des marges de manœuvre. • Le carte concluant le chapitre 8.2 sur les « points noirs » est incomplète, de même que l'actualisation de certains sites (par exemple, le point 59 est en cours de traitement et sera traité d'ici 2027 et la mise en service complète du Franchissement Urbain Pleyel) Axe 9 (stationnement) • Chapitre 9.3 : Le développement du vélo se heurte au manque de stationnement sécurisé. En évoquant principalement les constructions neuves et les PLU, le PDM élude la question du stationnement privé notamment souterrain qui doit faire face à l'accroissement des besoins de stationnement vélo qui permet la démotorisation concomitante, alors que les règlements des bailleurs viennent entraver ce besoin de conversion Axe 14 (écomobilité scolaire) • Le développement de l'écomobilité scolaire suppose d'être couplé avec un changement d'échelle de la disponibilité du stationnement sécurisé dans les établissements scolaires du secondaire, mais aussi les équipements sportifs. Si l'objectif est clairement mentionné dans le chapitre 14.3, aucun délai n'est donné alors qu'une action vigoureuse est nécessaire pour donner de l'élan à cette politique.
Obs 1178														**SPAM**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1179														**SPAM**
Obs 1180				**X**								**X**		**Un Anonyme de Saint-Cyr-L'Ecole (78)** : Je prends les transports en commun régulièrement mais pas systématiquement. J'utilise principalement un deux roues pour des trajets de Saint-Cyr-l'Ecole vers Paris, mais il m'arrive régulièrement de devoir prendre les transports en commun, principalement lorsque j'ai un problème de moto. J'ai donc une bonne connaissance et une bonne pratique des transports en commun, environ une centaine de trajets par an, le matin entre 06:30 et 08:30, le soir entre 20:00 et minuit. Je note en premier lieu que lorsque je prends les transports en commun pendant une semaine d'affilée soit cinq trajets aller et cinq trajets retour, il n'arrive JAMAIS, qu'il n'y ait pas une perturbation. Trains annulés le matin, horaires non respectés le soir. Des lors, l'heure d'arrivée est impossible à prévoir de manière fiable. Si, en tant que cadre, je peux gérer mes horaires de travail comme bon me semble, lorsque j'ai des rendez-vous, ou pour un employé, l'impossibilité de prévoir ses temps de trajets est problématique. Pendant les jeux Olympiques, les horaires étaient beaucoup plus respectés. Pourquoi ? Les primes accordées au personnel de transport ont-elles été de nature à responsabiliser le personnel de transport ? Un parent ne peut pas savoir s'il sera à temps à la sortie de l'école pour récupérer ses enfants. Faites un audit qui recensera tous les trains devant circuler et mettez en parallèle les horaires programmés à chaque gare et les horaires réels. Vous verrez qu'aux heures de pointes, le nombre de dysfonctionnements n'est pas admissible. Il suffit de poster une personne à chaque gare d'Ile-de-France pendant une semaine de 05:30 à 9:00 tous les jours pour se rendre que le nombre de trains annulés ou retardés est inadmissible, peu importe qu'il s'agisse d'un problème de personnel, d'un « incident voyageur » ou d'un problème technique ou météorologique. Preuve en est les campagnes d'indemnisation annuelles à cause de la très mauvaise ponctualité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														A cela s'ajoute trop souvent un défaut d'information voire des informations contradictoires. Enfin, pour finir de dissuader les usagers de prendre les transports, regardez les dates d'interruption du trafic le week-end Lignes C et N) qui concernent tous les week-ends prolongés d'avril mai alors qu'ils sont traditionnellement des week-ends où les gens voyagent et donc doivent rejoindre à partir de banlieues, les gares parisiennes ! Personnellement, je serai contraint de préférer la route plutôt que de galérer pour rejoindre une gare parisienne. Si vous voulez inciter les franciliens à prendre les transports en commun, il faut que les franciliens puissent compter sur des horaires fiables et respectés en sachant à quelle heure ils vont arriver. La devise d'un usager des transports en commun franciliens est « si je suis à l'heure, c'est que je suis en retard » car nombre de voyageurs sont obligés de prendre tous les jours un train plus tôt pour ne pas prendre le risque d'avoir des problèmes avec son employeur en arrivant au moins une fois par semaine en retard.
Obs 1181	X													**Mme DAUDENS LANGLAIS de Saclay (91) :** Il serait bon de faire plus de voies cyclables sécurisées et stations de vélos partagés en Île-de-France, pas qu'à Paris.
Obs 1182										X				**Un Anonyme d'Antony (92) :** Dans le cadre de l'arrivée de la ligne 14 à Orly, il serait intéressant d'encourager le groupe ADP à mettre en place des parkings relais sur son territoire. Cela permettrait aux habitants se situant au sud de la plate-forme et se rendant sur Paris pour travailler d'utiliser plus facilement la ligne 14. Lors de la concertation publique de l'aéroport de Paris Orly 2035, ils ont parlé de mettre en place un parking sur le territoire d'Athis-Mons relié par un tcsp, mais il ne me semble pas avoir entendu, ni lu que ce parking pourrait proposer un niveau de "parking relais". Comment faire pour les encourager, les inciter à mettre en place ce type de service.
Obs 1183												X		**Mme CRON de Dammarie-les-Lys (77)** : Encore beaucoup de place est dédiée à la voiture et des camions en Île-de-France, et surtout en grande couronne. Aujourd'hui, les personnes qui veulent se déplacer à pied ou

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														à vélo ont très peu de place et, se voient mises en danger par les véhicules motorisés de plus en plus puissants, larges et lourds et des conducteurs parfois violents ou agressifs. Pour réduire la place de la voiture, il faut fermer les subventions pour les routes réservées aux véhicules motorisés (départementales notamment) et rediriger cet argent vers la conversion en pistes cyclables, plans de circulation, dispositifs de ralentissement, et de régulation des flux. Il faut encourager mécaniquement et financièrement les déplacements en vélo, à pied et en trottinette pour la santé de toutes et tous.
Obs 1184	X											X		**M. COUVAL de Gennevilliers (92)** : Le réseau cyclable régional doit intégrer et s'articuler avec les réseaux cyclables français (Schéma national suivi par le Réseau vélo et marche) et européen (EuroVelo). Il est impératif de ne plus opposer vélo quotidien et vélo du temps, mobilités contraintes et mobilités choisies. Le Plan doit intégrer les différents itinéraires existants comme la Véloscénie, l'Avenue verte London-Paris, la Scandibérique (EuroVelo 3) et la Seine à vélo. Ces itinéraires sont des supports d'axes cyclables fondamentaux dans les secteurs péri-urbains quand ils ne viennent pas se confondre avec des parcours déjà très établis en secteurs urbains denses (canal de l'Ourcq, berges de Seine, coulée verte du Sud parisien). Ils viennent en outre favoriser des trajets de loisirs de proximité pour les Franciliens et l'émergence d'une nouvelle pratique touristique durable pour les visiteurs extra-franciliens.


Schéma national des véloroutes
État de réalisation par véloroute en 2024
EuroVelo 3
Choisir une véloroute dans la liste ou sur la carte
Véloroute
Achevée ou proche (≥95%)
Très avancée (75 à 94%)
Avancée (50 à 74%)
Peu avancée (<50%)
EuroVelo 3 – La Scandibérique
Départ
Jeumont (Nord)
Arrivée
Arnéguy (Pyrénées-Atlantiques)
98% Taux de réalisation de la véloroute en 2024
Réalisé en site propre 854 km
Réalisé en site partagé 999 km
Non réalisé 41 km
Linéaires
Longueur totale des voiries
1894 km
Chemin le plus court
1757 km
Historique des réalisations
42 km
37 km
37 km
35 km
50 km
2020
2021
2022
2023
2024
41 km restant à réaliser
Répartition régionale
Nouvelle-Aquitaine 1011 km
Centre-Val de Loire 380 km
Hauts-de-France 286 km
Île-de-France 201 km
Bourgogne-Franche-Comté 7 km
Occitanie 8 km
Réalisé par
réseau vélo et marche
Avec le soutien de
MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Pour accéder aux données brutes
Velodatamap

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1185												X		**M. COUVAL de Gennevilliers (92) :** L'enjeu du Plan des mobilités doit être axé vers la possession de la 1ère, voire de la seconde voiture, dans un foyer. Quand on ne possède pas de voiture personnelle, on n'a que peu d'offres pour utiliser un véhicule électrique à des coûts raisonnables : offre de loueurs très peu électrifiée et vite onéreuse, développement de l'offre d'auto-partage en périphérie squelettique... Et quand on cherche un véhicule utilitaire pour transporter des meubles ou de gros achats, c'est encore pire ! Dans plusieurs agglomérations de France, ces services sont bien mieux développés alors même que leur taille est bien plus modeste que l'agglomération du Grand Paris.
Obs 1186							X					X		**Un Anonyme de Paris (75) :** Je constate que la réduction drastique des places de stationnements et des zones limitées de circulation dans Paris Pénalise les citoyens de la ville de paris et les entreprises qui viennent y faire des réparations. Le système d'amende est injuste est oblige les entreprises à augmenter fortement leur tarification ce qui pèse au final sur les ménages. Le déplacement de personnes âgées devient très compliqué et multiplie les risques d'amendes injustes. Par un système de labyrinthe de circulation la pollution augmente car pour faire 500m parfois le détour est de plusieurs km en bouchons plus risque d'amende pour avoir emprunté une voie non autorisée. Tous ces nouveaux modes d'interdictions sont dans une idée de vie d'une ville pour touristes, mais ne sont absolument pas appropriés pour la vie des habitants. Par avance, merci de mettre les correctifs suivants conviendront. Plus de stationnement libre en rue. Plus de rue à la libre circulation. Remettre en action les parkings fermés et créer des nouveaux parkings.
Obs 1187									X			X		**M. COUVAL de Gennevilliers (92) :** La récente actualité fait craindre un abandon législatif des ZFE en France, ce qui serait une régression majeure en termes de pollution de l'air et de santé publique. L'Île-de-France a une particularité peu enviable : à quelques kilomètres à peine (secteur de Saint-Denis-Pleyel), il est aisé de trouver dans la rue des ateliers de mécanique

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sauvages où les normes sociales et environnementales ne sont qu'un lointain souvenir et dont les conséquences sont les suivantes : des véhicules hors d'âge qui continuent à rouler au mépris de toute réglementation sanitaire, avec des émanations de fumée de carburants dignes des années 70, avant toutes les normes anti-pollution. Comme les services de police ne semblent plus faire autant de contrôles anti-pollution, on se retrouve dans les rues avec ces "poubelles" fumantes et roulantes, en particulier dans les communes les plus populaires, où une grande partie de la population aux revenus très faibles et non motorisée en subit directement les conséquences. L'exemple le plus flagrant est celui des foyers monos-parentaux, des femmes en écrasante majorité, qui doivent conduire des enfants en poussette à hauteur de ces pots d'échappement. La démagogie de certains élus de la République ne doit pas aboutir au démantèlement de l'outil des ZFE mais, au contraire, à améliorer les conditions d'accompagnement de ces mesures sanitaires (augmentation des amendes lors des contrôles anti-pollution par ex) pour aider les ménages modestes à décarboner leur mobilité.
Obs 1188		X										X		**Un Anonyme d'Ermont (95)** : Vous trouverez ci-dessous les 4 points concernant le futur des transports en commun en l'IDF. 1) Accessibilité : Il est temps d'annuler la dérogation de la RATP de ne pas équiper le métro Parisienne d'ascenseur. Certes ça sera compliqué mais je suis sûr que la RATP peut le faire. Il est honteux de demander à un UFR de traverser Paris d'est en ouest ou du nord au sud en prenant le bus sans pouvoir prendre le métro. 2) Ligne C branche Pontoise : il y a trop souvent des problèmes électriques qui affectent la circulation des trains souvent à partir de gare Pereire Levallois. J'ai cru comprendre que c'était dû au poste de redressement. Peut-être faut-il le changer ou le moderniser pour éviter qu'une partie de la ligne C soit à l'arrêt ? 3) Quand le matériel roulant de la ligne C sera-t-il changé svp ? 4) Je vous remercie de mettre tout en œuvre pour que le projet de la ligne 19 de la SGP voie le jour. Le tracé Nanterre <>Gonesse via Ermont Eaubonne serait très utile pour les usagers du nord-ouest de l'IDF.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1189	X													**Un Anonyme de Romainville (93)** : Même si des efforts ont été effectués, notamment par la ville de Paris, le développement des infrastructures vélos est beaucoup trop lent. Les pistes cyclables existantes sont pour la plupart déjà saturées. L'absence ou les discontinuités des pistes cyclables sont permanentes et freinent le développement de l'usage du vélo. Qu'attend-on pour investir quand on sait que l'entretien d'une piste cyclable est considérablement moins élevé que celui d'une route ??? Tous les jours je suis obligé d'emprunter des routes sans piste cyclable mais avec deux voies de circulation voiture ! C'est un schéma d'un autre temps et le niveau de sécurité pour un vélo y est catastrophique. Cela engendre des conflits permanents entre automobilistes et cyclistes et ça finit par des drames comme on a pu le voir récemment. Le milieu urbain se prête parfaitement à l'usage du vélo mais l'autosolisme y reste pourtant roi et les avancées en faveur du vélo sont d'une timidité incompréhensible. Cette impression que personne ne prend en compte l'urgence de changer de modèle est assez effrayante. Je contribue parce que j'estime que c'est important de faire entendre sa voix mais je ne me fais que peu d'illusions car au fond je sais que rien ne changera, la volonté politique de la région n'est absolument pas d'aller en ce sens. On fait contribuer les usagers pour le principe mais au fond on sait très bien que rien ne va changer à court terme, la plupart des élus sont trop frileux pour cela... et si Mme Pécresse faisait preuve de courage politique, cela se saurait.
Obs 1190				X	X									**M. ZOUGHEBI de Paray-Vieille-Poste (94)** : En complément de la contribution de Michel Leprêtre, président du Grand-Orly Seine Bièvre, nous tenons à préciser que l'arrivée des lignes de métro du Grand Paris Express permet de rattraper une partie du retard que connait le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre en matière de desserte en modes lourds de transports en commun. Toutefois, nous regrettons que certaines orientations ne prennent pas suffisamment en compte les spécificités des territoires périurbains, où l'offre de transport reste encore insuffisante. Des zones blanches persistent sur le territoire et l'accès aux nouvelles stations de métro doit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														être conforté. Le rabattement vers les gares doit faire l'objet d'une attention particulière et si les études de pôles gare permettent d'envisager une meilleure intermodalité, en bus, à pied ou à vélo, certains prolongements de lignes devraient pouvoir être étudiés. C'est le cas en particulier du rabattement vers la gare de Thiais-Orly (Pont de Rungis), lieu d'implantation d'une future gare TGV, pour laquelle le prolongement du tramway T9, depuis Orly Gaston Viens, nous semble essentiel. C'est pourquoi, nous demandons, sans attendre, le lancement des études de prolongement du tramway T9.
Obs 1191	X													**Mme LAURENCE de Villeneuve-Saint-Georges (94)** : Hôpital de Villeneuve St Georges : pas d'itinéraire sécurisé depuis la gare de VSG (problème pour les gens venant de Paris). Pas d'itinéraire sécurisé en venant de Crosne, qui est le néant en termes d'infrastructures vélo 2000 agents s'y rendent pourtant.
Obs 1192	X													**Mme LAURENCE de Villeneuve-Saint-Georges (94)** : Pas d'aménagement avenue de Verdun à Créteil pour connecter les hôpitaux de Mondor et l'Intercommunale de Créteil. Cette avenue est très accidentogène : trop grosse, trop fréquentée. Pas de connexion sécure de ce fait avec la gare RER de St Maur ni avec le nœud de la ligne 8 du métro. Dommage, le 94 n'est pas si mal équipé en pistes cyclables.
Obs 1193				X								X		**Mme LACRONIQUE de Bagnolet (93)** : Je souhaite attirer votre attention sur l'intérêt majeur qu'aurait un prolongement de la ligne 3 du métro jusqu'au quartier de La Noue. Notre quartier compte de nombreux habitants, dont une part importante de personnes âgées, de familles avec enfants et de travailleurs qui dépendent des transports en commun pour se déplacer quotidiennement. Pourtant, La Noue reste aujourd'hui mal desservie, ce qui crée une inégalité d'accès aux services, à l'emploi, aux établissements de santé et aux équipements culturels et sportifs. Le prolongement de la ligne 3 permettrait de :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• Améliorer considérablement la mobilité des habitants, en particulier des personnes à mobilité réduite ou âgées, qui rencontrent de grandes difficultés à se déplacer avec les transports actuels. • Alléger la saturation des bus déjà surchargés aux heures de pointe. • Renforcer l'attractivité du quartier, en facilitant l'accès au centre de Paris et aux autres pôles d'activités de la métropole. • Favoriser le développement économique local, en facilitant la venue de nouveaux commerces et services. • Réduire la dépendance à la voiture individuelle, en contribuant aux objectifs de transition écologique et de diminution des émissions de CO2. Il est essentiel que les quartiers comme La Noue ne soient pas oubliés dans les projets de développement urbain. Ce prolongement serait un signal fort d'équité territoriale et de cohésion sociale. Je vous remercie de l'attention portée à cette demande, que je suis convaincue de partager avec de nombreux habitants du quartier.
Obs 1194							X	X			X	X		**M. DUCAROUGE de Versailles (78) :** Nota : l'association a déposé un écrit de 3 pages dont les têtes de chapitre sont reportées ci-dessous. Pour l'association SAVE – Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs Les présentes observations et remarques ont donné lieu à des échanges préparatoires internes SAVE avec participation des représentants des 20 associations membres de SAVE. *Manque de cohérence avec le SDRIF-E sur planification des opérations et horizons différents, alors que l'organisation des mobilités et aménagements devrait être coordonnée. Le SDRIF-E qui a été mis en consultation en mars 2024 comportait 148 indicateurs de suivis. Aucune mention dans le PDMIF de relations avec ces indicateurs, mais apparition d'autres Dispositifs. La créativité est au pouvoir... mais le brouillard des indicateurs ne fait que

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														croître ! Nos remarques dans l'EP de mars 2024 sur les indicateurs du SDRIF-E sont toujours d'actualité... ! (extrait de notre contribution à l'EP de mars 2024) « Des indicateurs de suivis (148 au total) sont proposés mais comme le souligne l'analyse de l'autorité environnementale dans son rapport du 21 décembre 2023, ces indicateurs ne sont pas strictement définis : pas de valeurs initiales, pas de cibles étagées dans le temps, des étapes dans un calendrier pour rendez-vous dans le temps. Silences absolus sur les dispositifs d'implication de tous les acteurs régionaux pour étudier, analyser et publier leurs avis sur les résultats obtenus (élus, administratifs, acteurs économiques, associations...) Aucune mention des dispositifs pour organiser les mesures, puis en analyser les résultats avec études des évolutions et avis sur les atteintes ou non des objectifs ou encore sur les modifications-adaptations nécessaires de ces objectifs. » Ces remarques concernent aussi la présente consultation. *Pas d'indications dans le dossier sur les financements à affecter pour assurer les mises en œuvre. Des recommandations dans le texte, parfois de simples suggestions mais quasiment pas de prescriptions... *Evocation de la conversion du parc automobile mais sans étapes des actions à initialiser. *Absence dans le dossier des relations avec les résultats de l'enquête globale transport de 2018. Aucune prévision pour le suivi d'indicateurs sur les avis des usagers. A commencer par la fixation de dispositifs de concertation avec les usagers et dispositifs de communication. *Bien peu de relation avec les objectifs de report modal des flux logistiques vers le ferroviaire et le fluvial, ces objectifs étant eux même très peu explicités. Pas d'objectifs sur les transports de marchandises et les divers niveaux de livraisons jusqu'au final des petits colis. *Manque d'identification et de programme d'actions sur la cyclo-logistique urbaine. Insuffisance de cadrage des aménagements nécessaires pour le schéma cyclable dans l'ensemble de la couronne IdF. Cohérence et continuités des aménagements de pistes devraient être des objectifs clairs.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Dispositifs de stationnements devraient être dans les préconisations. *Absence de dispositions pour la gouvernance à venir du plan. Aucune disposition claire pour impliquer des usagers dans les organes d'étude puis décisionnaires sur les infrastructures et services de transports. Aucune disposition n'est envisagée pour la mise en place de comités de suivis des perspectives et actions avec participations des usagers et activations des moyens d'information vers les publics. *Manque de chiffrages et d'évaluation des financements devant être mobilisés pour réaliser des opérations souhaitées. *Manque d'analyse des diagnostics sur les saturations et ponctualités des transports en communs actuels. *Absence d'objectifs pour tenter de réduire les tués et blessés dans les accidents de déplacement sur tout le territoire IdF à commencer par la mise en place de mesures cohérentes de la situation. L'absence de registres centralisés appuyés sur une méthodologie commune laisse ce sujet dans le flou préjudiciable pour tous. *Nécessité de fixer des objectifs précis aux collectivités territoriales qui n'ont toujours pas de plans locaux de mobilité pour qu'elles engagent enfin la mise en place de leurs plans avec les concertations préalables locales indispensables. Nous pensons utile ici de reproduire un extrait de notre contribution de 2024 à l'EP sur le SDRIF-E : « observation, les absences de SCOT, PLUi sur de nombreuses zones d'IdF, ces manques devraient faire l'objet d'analyse sur les conséquences et sur les dispositions impératives à prendre pour réduire les absences et assurer les cohérences indispensables. On ne peut que constater sur l'IdF l'absence de couverture des territoires en SCOT s et en PLUis. Avec le SDRIF E, on a un beau schéma de principe mais il s'appuie sur des projets de documents soit incomplets, soit toujours en projet.... Aucune trace dans le dossier des mesures éventuellement envisagées pour pallier à l'absence de SCOTs et de PLUis dans les différents territoires de l'IdF et annoncer un calendrier pour compléter les manques. Les trous sont si nombreux. Nous n'avons pas identifié une telle investigation dans le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														dossier... ! »
Obs 1195				X								X		**M. DUCHOISELLE de Bagnolet (93)** : Un sujet qui est peu abordé et qui est pourtant important : Le manque de toilettes publiques dans le réseau de transport en commun en région parisienne. Déjà le sous-développement de l'accès aux toilettes publiques est criant si on se compare aux autres grandes métropoles internationales mais ceci est source d'évitement ou d'angoisse pour les personnes âgées, accompagnées de jeunes enfants, malades ou même "normales" qui peuvent avoir un trajet de plusieurs heures sans espoir de pouvoir croiser le moindre sanitaire. Cette situation s'est aggravée depuis le déploiement du nouveau matériel type "francilien" qui ne possèdent plus de sanitaires alors qu'un trajet Provins-Paris par exemple peut durer près d'une heure-et-demi. Ce n'est pas normal surtout que ce temps peut être augmenté en cas de problème. En plus même arrivé en gare on n'aura peut-être même pas non plus accès à des toilettes : De nombreuses gares n'en sont pas équipées ou quand elles le sont il n'y en a qu'une qui sera souvent hors service et même en service le système d'accès ne marche pas souvent avec certains types de titres de transport. Pour le bien-être et la santé des voyageurs, la salubrité des trains et des gares ainsi que l'image et la qualité de l'accueil de notre région à l'internationale il faudrait : -Que toutes les gares Transiliens, RER soient équipées de toilettes en plusieurs exemplaires (en cas de pannes) accessibles gratuitement sans système complexe d'accès. Même une personne qui attend quelqu'un à la gare sans avoir de billet doit pouvoir utiliser les toilettes ! -Que les terminus, les stations en correspondance et les plus grandes de métro soient aussi équipées ainsi que les grandes gares et terminus de tramways et de bus. -Que ces toilettes soient bien entretenues de manière régulière. -Il faut prévoir de remettre des toilettes dans les trains assurant les parcours les plus longs de plus de 45 minutes et réserver le matériel qui en est dépourvu aux trajets les plus courts. Par exemple des franciliens modifiés pourraient accueillir à l'avant et à l'arrière du train un sanitaire.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														J'espère que ce problème souvent tabou sera pris en compte à l'avenir pour rendre les transports en commun plus accessibles à tous.
Obs 1196				X								X		**Une Anonyme de Châtenay-Malabry (92) :** Le RER B fait partie des pires transports IdF : des fréquences de 10 min en périodes hautes voire plus sont inacceptables en période de congés scolaires et en particulier en été. Le RER B a encore des anciennes rames du RER A complétement usagées c'est une honte. Le RER est souvent omnibus entre 7h00 et 9h00 alors que les gens vont travailler. Pouvez-vous remettre des directs afin de gagner du temps et ne plus être entassés dans les rames? Dernier point : apparemment, le sujet de toilettes accessibles à Châtelet-les-Halles est encore un sujet. Pouvez-vous faire un accord avec le centre commercial pour une accessibilté étendue le matin ? Une personne indisposée UK ne savait pas où aller. Les associations usagers vous en ont parlé à plusieurs reprises. C'est une question sanitaire et publique de confort usager. Merci de réagir et de donner une suite favorable. Apparemment les JO et le Covid n'ont pas provoqué un sursaut de compréhension.
Obs 1197	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X		**Mme DIAS de Noisy-le-Grand (93) :** Je vous prie de trouver ci-joint la délibération et l'avis de la Ville de Noisy-le-Grand sur le Plan de Mobilité d'Ile-de-France. Suite à un report du conseil municipal qui devait délibérer sur cet avis, il n'a pas pu être transmis à temps dans le cadre de la consultation des PPA. Délibération 24/167 du CM en date du 24 décembre 2024 Axe 1 - Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs Certains quartiers de Noisy-le-Grand restent éloignés des transports en commun lourds, et les conditions de rabattement en bus vers les gares sont insuffisantes pour encourager leur utilisation. Cette situation contribue à une dépendance accrue à la voiture, nettement supérieure à la moyenne métropolitaine et régionale. Il est donc essentiel de garantir un accès efficace aux transports lourds en renforçant leur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														proximité. Pour ces raisons la Vile de Noisy-le-Grand demande à ce que le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Noisy-Champs soit inscrit dans le PDMIF 2024-2030. Il s'agit par cette action de répondre aux besoins du secteur Nord-Est de la commune. Ce projet, indispensable, doit permettre de désengorger les infrastructures existantes, notamment le RER A, qui subit une saturation chronique. De même, la Ville soutient fermement le développement des lignes du Grand Paris Express. Elle appelle pour cela à un suivi rigoureux des délais de livraison pour éviter tout retard supplémentaire. Enfin, la ville souligne que le maintien d'une qualité de service élevée reste indispensable. Cela passe notamment par une amélioration significative de la fréquence et de la régularité des lignes de bus et de RER. Cette amélioration fidélisera les usagers en leur offrant des conditions de déplacement confortables et fiables. Axe 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité La Ville de Noisy-le-Grand soutient l'objectif de promouvoir la marche à pied comme levier essentiel pour encourager les déplacements de proximité, réduire les embouteillages, et améliorer la santé publique. Cependant plusieurs points nécessitent une attention particulière : - Prise en compte des contraintes locales : Dans les zones peu desservies par les transports en commun, une réduction excessive de l'espace dédié à la voiture pourrait engendrer des reports de flux dans des secteurs résidentiels ou une congestion accrue. La mise en œuvre de projets pour les piétons doit dans ces conditions impérativement s'accompagner d'études d'impact précises pour anticiper les conséquences sur le trafic et les itinéraires alternatifs. Des aménagements adaptés devront maintenir la fluidité de circulation et réduire les nuisances pour les riverains. Ces aménagements doivent également garantir la sécurité des piétons et favoriser un partage équilibré de la voirie prenant en compte la cohabitation entre piétons cyclistes et automobilistes, tout en évitant le report des flux de circulation dans les centres-villes et les zones résidentielles. - Prise en compte de contraintes financières : Les communes confrontées à des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														contraintes financières importantes doivent bénéficier d'un accompagnement financier pour réaliser les aménagements nécessaires et d'une coordination renforcée entre les différents acteurs (Département, Région, gestionnaires de voirie) pour garantir la cohérence des projets. Axe 3 - Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements L'accessibilité du réseau de transports collectifs et de la voirie est une priorité pour garantir une mobilité accessible à tous. Cependant les contraintes budgétaires actuelles représentent un frein à la mise en œuvre de ces actions. Des financements supplémentaires seront nécessaires pour garantir une mise en œuvre rapide. Sont concernés notamment les arrêts de bus sur voirie communale et l'application du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) Axe 4 - Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo La Ville de Noisy-le-Grand présente un fort potentiel pour le développement du vélo. Cependant, la circulation sur le territoire reste particulièrement complexe en raison de l'intensité du trafic et de plusieurs points noirs, tels que les routes départementales, les carrefours ou les ponts. Pour dépasser ces freins, il est primordial d'assurer une continuité des infrastructures cyclables. Cela passe par une coordination étroite entre les gestionnaires de voirie (à l'échelle communale et départementale) et les porteurs de plans stratégiques, tels que la Région Île-de-France ou la Métropole du Grand Paris. Cette démarche permettrait d'intégrer pleinement le vélo dans les projets de réaménagement urbain et d'en faire une alternative crédible et attractive à la voiture pour les déplacements quotidiens. Parallèlement, des efforts doivent être réalisés pour encourager l'usage du vélo. Cela inclut un renforcement des incitations, telles que des subventions à l'achat ou des campagnes de sensibilisation, afin que les habitants s'approprient ces nouveaux modes de déplacement. En effet, des infrastructures efficaces ne produiront leurs effets que si elles s'accompagnent d'actions concrètes pour soutenir l'adoption de la pratique cycliste. Toutefois, si l'aménagement des pistes cyclables bénéficie souvent de financements avantageux, leur entretien représente une charge importante pour les collectivités locales.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Il est donc nécessaire d'envisager un accompagnement financier supplémentaire par des partenaires externes pour garantir la pérennité des infrastructures. Enfin, comme pour les aménagements destinés aux piétons, il est essentiel que les mesures en faveur des cyclistes soient pensées de manière à éviter une augmentation de la congestion automobile ou un report des flux dans les centres-villes et les zones résidentielles. À ce titre, il convient également de souligner une omission dans les cartes annexées aux mesures 4.1.1 et 4.1.2 : les berges de la Marne, qui bénéficient déjà d'aménagements cyclables, n'y sont pas mentionnées. Leur intégration serait nécessaire pour refléter fidèlement les possibilités existantes sur le territoire. Axe 5 - Développer les usages partagés de la voiture Le covoiturage et l'autopartage constituent une opportunité intéressante pour réduire la congestion notamment sur les axes magistraux comme l'A4. Néanmoins, leur développement dépend de changements culturels, d'incitations financières et d'infrastructures adaptés. En leur absence ces initiatives risquent de rester marginales. A Noisy-le-Grand, ces solutions pourraient permettre aux ménages non motorisés d'accéder à la voiture tout en évitant l'achat d'un second véhicule à l'usage occasionnel. Axe 6 - Renforcer l'intermodalité et la multimodalité La ville de Noisy-le-Grand souligne l'importance d'améliorer l'intermodalité et la multimodalité pour encourager le report modal vers des alternatives à la voiture individuelle. L'amélioration de l'intermodalité est une condition indispensable au report modal vers les transports en commun et les solutions de transports alternatifs. Cependant plusieurs éléments nécessitent une attention particulière : - Concertation préalable et retard problématique : La restructuration des réseaux de bus, notamment dans le cadre de projets majeurs comme le Grand Paris Express doit impérativement être planifiée en concertation étroite avec les collectivités locales dès les études préliminaires. Or à ce jour aucun échange n'a eu lieu concernant la réorganisation du réseau bus à l'ouverture de la gare de Noisy-Champ, pourtant prévue dans 14 mois. Ce retard, incompréhensible, risque de pénaliser gravement l'optimisation des infrastructures et la satisfaction des usagers.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Charges financières importantes pour les collectivités : Les travaux nécessaires à l'intermodalité nécessitent des investissements conséquents (éco-stations, parkings-relais, cheminements piétons, aménagements cyclables). Ces projets, bien que stratégiques, représentent une charge financière importante pour les collectivités. Afin d'assurer leur réalisation dans de bonnes conditions, une gestion coordonnée des maîtres d'ouvrage ainsi qu'un appui financier accru des partenaires institutionnels et régionaux sont indispensables. - interopérabilité et simplification d'usage : Une intermodalité efficace repose sur des solutions intégrées, telles que la possibilité d'acheter des titres combinés (ex. : vélo + covoiturage ou parking-relais + transports collectifs). De plus, une information voyageur claire, lisible et accessible pour tous les publics est essentielle pour renforcer l'attractivité de ces solutions. Pour garantir le succès de cette transition, la coordination entre les différents acteurs territoriaux et financiers doit être améliorée, et les collectivités locales doivent bénéficier d'un soutien adapté à leurs besoins. Axe 7 - Rendre la route plus multimodale, sûre et durable Aménager des routes plus sûres et mieux adaptées aux différents modes de transport apparaît comme une évidence. Cependant, ces projets doivent être réalisés avec précaution pour éviter d'aggraver les embouteillages ou de perturber la circulation. Il est également essentiel de limiter le risque de report de trafic vers les centres-villes et les quartiers résidentiels, où cela pourrait nuire à la qualité de vie et à la sécurité des habitants. Axe 8 - Mieux partager la voirie urbaine Un partage plus équilibré de la voirie repose sur une réduction progressive de l'espace alloué à la voiture au profit des mobilités douces et des transports collectifs. Toutefois, pour éviter une aggravation des congestions et des difficultés de circulation, ces réaménagements doivent impérativement s'appuyer sur des solutions de report efficaces. Cela implique notamment la garantie de l'ouverture de toutes les lignes et gares du Grand Paris Express dans les délais prévus ainsi que le prolongement de la ligne 11 du métro de Rosny à Noisy-Champs comme indiqué plus avant. Le PDMIF (Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France) n'identifie actuellement aucune

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														coupure urbaine majeure sur le territoire de Noisy-le-Grand, une observation que la ville juge incomplète. En réalité des coupures significatives, comme la Marne et l'autoroute A4 fragmentent le territoire et compliquent la circulation des piétons, cyclistes et autres usagers. Ces obstacles nécessitent la mise en œuvre de solutions concrètes pour améliorer les franchissements. Le franchissement de la Marne par exemple, est aujourd'hui limité au pont de Neuilly-sur Marne, un axe constamment congestionné. Cette situation impacte directement la qualité et la régularité de ligne de bus (303) qui constitue un lien essentiel entre les deux rives, mais demeure insuffisant en raison des embouteillages persistants. De plus le pont de Neuilly ne dispose pas d'aménagements sécurisés pour les piétons et cyclistes. Cette configuration entrave leur mobilité et pose des risques importants de sécurité. Le partage de la voirie doit également inclure une réflexion sur les liaisons intercommunales, avec une amélioration des infrastructures pour les mobilités actives (pistes cyclables, cheminements piétons) et des transports collectifs de qualité. Enfin, des franchissements adaptés, sécurisés et durables doivent garantir la fluidité des déplacements et répondre aux attentes des usagers dans une logique de cohésion territoriale. Ce partage optimisé de la voirie, pensé à l'échelle locale et régionale doit accompagner la transition vers une mobilité plus durable et équitable. Axe 9 - Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux La politique de stationnement préconisée par Île-de-France Mobilités (IDFM) manque de flexibilité. Elle ne tient pas suffisamment compte des divers contextes locaux, notamment dans les secteurs insuffisamment desservis par les transports en commun, où la voiture demeure indispensable pour les déplacements. Il est impératif que les règles en matière de stationnement soient adaptées aux réalités spécifiques de chaque territoire afin d'éviter des impacts négatifs sur l'espace public et les usages des habitants. En ce qui concerne le stationnement privé, les nouvelles normes proposées dans le PDMIF entraîneraient ainsi une réduction significative du nombre de places exigées sur le territoire communal, en particulier dans les zones pavillonnaires. La Ville de Noisy-le-Grand

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														souhaite maintenir les dispositions actuellement prévues dans le PLUi de Grand Paris Grand Est, plus adaptées aux besoins locaux. À titre d'exemple, les nouvelles normes fixeraient une exigence de 0,9 place par logement pour les secteurs situés au-delà de 500 mètres d'une gare en zone UC (pavillonnaire), contre 1,4 places par logement dans le PLUi. Une telle diminution risquerait de provoquer un report massif du stationnement privé vers l'espace public, déjà largement saturé, compliquant ainsi la mise en œuvre des axes 2, 4 et 8, qui visent à réduire la place dédiée à la voiture et à améliorer le partage de la voirie. De manière similaire, les normes applicables au stationnement dans les bureaux seraient également revues à la baisse dans le PDMIF, avec une limite de 1 place pour 100 m', contre 1 place pour 60 m2 dans le PLUi actuel. Cette diminution pourrait limiter la capacité des entreprises à répondre aux besoins de leurs salariés et visiteurs, tout en accentuant les tensions sur le stationnement public. Pour garantir une politique de stationnement équilibrée, il est impératif que les normes tiennent compte des contextes locaux, en intégrant les particularités des zones moins bien desservies et les besoins des différents usagers. Une telle flexibilité est essentielle pour éviter les reports vers l'espace public et préserver une gestion cohérente de la voirie, tout en soutenant les objectifs de transition vers des mobilités plus durables. Axe 10 - Soutenir une activité logistique performante et durable Les mesures sur la logistique urbaine dépassent le cadre des compétences strictes des communes et nécessitent une coordination à une échelle plus large, notamment régionale ou métropolitaine, comme le Pacte logistique métropolitain. Axe 11 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules Le renforcement de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) doit impérativement s'accompagner de dispositifs d'accompagnement financier pour éviter d'exclure les populations les moins favorisées qui pourraient rencontrer des difficultés à remplacer leur véhicule. La transition énergétique ne doit pas creuser les inégalités sociales, mais au contraire offrir des solutions accessibles à tous, avec des aides adaptées et un soutien renforcé pour les publics vulnérables. Axe 12 - Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Garantir une mobilité adaptée et accessible à coût raisonnable pour les personnes en difficulté est nécessaire. Pour cela, les dispositifs de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité pour les publics fragiles, tels que les chômeurs, les personnes âgées ou en situation de handicap, s'avèrent indispensables. Pour garantir une réponse cohérente et adaptée aux besoins variés de ces populations, une coordination renforcée à l'échelle supra-communale doit être mise en place. Une telle approche permettra de mutualiser les ressources, d'harmoniser les initiatives locales et d'assurer une meilleure efficacité des actions menées en faveur d'une mobilité véritablement solidaire. Axe 13 - Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable Le succès de cette action reposera sur la capacité à valoriser de manière dynamique les alternatives à la voiture et à rendre ces solutions à la fois accessibles et pratiques pour les touristes. Cela passera notamment par une information claire et pertinente à l'échelle régionale, afin de guider les visiteurs vers des modes de transport plus durables. Axe 14 - Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements Pour faire évoluer durablement les comportements, il est impératif d'offrir des services de mobilité diversifiés et de qualité. Cependant, de nombreuses zones d'activités restent mal desservies par les transports en commun lourds, et le réseau de bus demeure souvent insuffisant. Une amélioration de ces infrastructures est indispensable. La mise en place d'une gouvernance élargie, associant employeurs, comités d'entreprise, chambres consulaires et clubs d'entreprises, doit également être un pilier de cet axe. Ces acteurs, aujourd'hui insuffisamment impliqués, peuvent jouer un rôle décisif dans l'évolution des pratiques, notamment par la mise en place de plans de mobilité ambitieux dans les entreprises. Enfin, l'éducation à la mobilité durable dès le plus jeune âge doit devenir une priorité. En sensibilisant les enfants et les adolescents à des modes de déplacement alternatifs, on leur donne les clés pour adopter durablement des comportements responsables une fois adultes. L'écomobilité scolaire peut ainsi devenir un levier stratégique pour favoriser des changements à long terme.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1198												X		**M. LE PICARD de Le Port-Marly (78) :** Le projet de Plan des Mobilités en Ile de France arrêté par le Conseil Régional d'Ile de France par délibération du 27 mars 2024 contient un certain nombre de mesures positives visant à améliorer la circulation dans la région. Il prévoit cependant de qualifier en axe « Magistral » la portion de la Route Nationale (RN) 186 traversant les villes de Louveciennes, Marly-le-Roi et Le Port-Marly jusqu'à la RN 13. Habitant de la ville du Port-Marly, je peux témoigner que la situation de cette route sur la portion citée est déjà aujourd'hui invivable. Cette route en 2 fois 2 voies est située dans un environnement fortement urbanisé (principalement de l'habitat collectif) et est empruntée quotidiennement par un grand nombre de véhicules dont une part non négligeable de poids lourds en transit. Ceci a notamment les conséquences négatives suivantes : - Danger pour les nombreuses personnes circulant aux abords de cette RN ou la traversant : habitants des maisons individuelles et des immeubles la bordant, clients des commerces situés sur cet axe, catholiques fréquentant l'église St Louis du Port-Marly, cyclistes effectuant la jonction entre la plaine de Versailles et la vallée de la Seine (cet axe est celui présentant la déclivité la plus douce et est donc privilégié par les cyclistes) - Pollution visuelle et sonore : les cartes de bruit stratégique établissent que les mesures de bruit sur la RN 186 à Port-Marly sont supérieures ou proches des fuseaux Lden 68dB(A) et Ln 62dB(A) correspondant aux seuils des valeurs limites visées à l'article R. 572-4 du code de l'environnement. Ces constats devraient conduire à limiter la circulation dans le Port-Marly au trafic local et à ne pas y autoriser la circulation des véhicules (et notamment des poids lourds) en transit. Ceci reviendrait à qualifier cette portion de RN 186 de « Réseau Structurant » qui dans le Projet de Plan de Mobilités est présenté comme "complémentaire du réseau magistral pour permettre la desserte poids lourds du territoire. Lorsque ce réseau est situé en agglomération, il est également support de nombreux déplacements à pied et à vélo". Or le projet de Plan de Mobilités en Ile de France retient une solution à l'opposé avec une qualification de « Réseau Routier Magistral » qui est totalement aberrante au regard des réalités du terrain (la RN 186 ne présente pas des « caractéristiques autoroutières » dans sa traversée du Port-Marly) et reviendrait à pérenniser pour le futur une situation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														actuellement dangereuse. Je m'oppose donc à cette affectation en axe « Magistral » de la portion de la RN 186 traversant Le Port-Marly et demande qu'elle soit requalifiée en axe « Structurant ». Je souhaite par ailleurs que soient étudiées ou réétudiées les moyens de cantonner la circulation des poids lourds en transit sur des voies « spécifiques » afin de limiter les nuisances dans les zones fortement urbanisées : bouclage de la Francilienne (de Méry-sur-Oise à l'A13, puis Saint-Quentin-en-Yvelines), bouclage de l'autoroute A86 pour les poids lourds (réactivation du projet A112 qui devait relier Rueil à l'autoroute A12 à Bailly), mise en place d'une obligation pour les poids lourds en transit de circuler sur le réseau autoroutier (par exemple circulation sur l'axe A86, A14, A13, A12, A86 pour les poids lourds venant de l'A1 à destination du Sud-Ouest)
Obs 1199												X		**M. AUBERT d'Andrésy (78) :** Conseiller municipal délégué aux Mobilités Durables de la ville d'Andrésy. Malgré tous ses points positifs, je constate que le Plan des Mobilités en Ile de France 2030 intègre et légitime le projet du Pont d'Achères, alors même que ce projet ne correspond à aucun des objectifs du Plan. Le Plan indique que les déplacements individuels motorisés des franciliens sont voués à diminuer de façon significative, pour des raisons qui y sont très bien détaillées et chiffrées. Il prévoit que le seul flux amené à augmenter concerne le transport de marchandises, en particulier à l'échelon inter régional. La création d'une nouvelle liaison 2x2 voies à Achères n'a donc pas vocation à fluidifier des trajets pendulaires, mais à faciliter un fret routier dont ne bénéficieront pas les habitants impactés. Un autre modèle de développement que celui qui mise tout sur les transports de marchandises à longue distance est possible et souhaitable, et il n'est pas raisonnable de croire que l'électrification des camions sera une solution même à moyen ou long terme. Par ailleurs, le Plan affirme que de tels flux de transport doivent être supportés par le réseau "magistral" qui ne dépend pas des départements, et pas sur le réseau "structurant". Le Plan recense néanmoins le projet de liaison RD30/RD190 dans la mesure 7.4.1, concernant l'accroissement ponctuel de capacités de certains axes. Notons dans un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														premier temps que l'action devrait concerner des augmentations de capacité, mais pas des créations d'axes. Le Plan prévoit que ces Mailons doivent "offrir des conditions d'accès suffisamment attractives [pour les mobilités douces] comparativement à la voiture individuelle". Il est pourtant incontestable que c'est exactement le contraire pour le pont d'Achères qui, du point de vue d'un cycliste et a fortiori d'un piéton, représentera une énorme coupure urbaine. En effet, un cycliste circulant sur l'axe "Seine à Vélo" devra, pour franchir les 350m de Seine, effectuer un détour de près de 4km (dont une partie sur la peu rassurante CD55) et franchir 4 ronds-points, alors même que le Plan rappelle que plus de la moitié des accidents de vélo ont lieu à des intersections. Ce projet ne sera pas davantage une ressource pour les cyclistes commutant sur de plus longues distances dans l'axe de la liaison RD30/RD190, puisqu'elle n'est connectée à aucun des axes structurants du réseau cyclable VIF, porté par les associations, la région et IdF Mobilités. Ce projet mobilise pourtant une part importante des ressources limitées du département, qui ne bénéficient donc pas à des aménagements utiles aux cyclistes. Le Plan considère pourtant le Pont d'Achères comme un outil pour "pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines" dans l'action 8.2 : c'est de toute évidence une méconnaissance de la réalité du projet, voire un affront fait aux franciliens qui font l'effort de réduire l'impact de leurs mobilités mais vont souffrir de ce projet routier d'une autre époque. Je note enfin que le Plan justifie sa propre existence en disant que "le contexte des mobilités en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014 : contexte démographique, évolutions institutionnelles, émergence de nouvelles solutions de mobilité, renforcement des enjeux en matière d'environnement et de santé liés aux mobilités, impacts de la crise sanitaire dur la mobilité quotidienne". Or, les études sur lesquelles le département des Yvelines s'appuie pour justifier le projet du Pont d'Achères et évaluer son impact sont antérieures et ne tiennent évidemment aucunement compte des évolutions exposées en détail dans le Plan. Il apparait donc fondamental, pour la crédibilité de l'ensemble du Plan, d'en retirer toute référence au projet de liaison RD30/RD190, et que la région Île-de-France renonce à participer au financement de cette liaison.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1200				X								X		**Une Anonyme de Gif-sur-Yvette (91) :** Je souhaiterais que le RER B ne s'arrête pas dans les stations situées entre Cité Universitaire et Bourg-la-Reine aux heures de pointe. Cela fait perdre entre 5 et 15 minutes aux usagers en bout de ligne. Il me semble que le trajet est assez long sans en rajouter. De plus entre Cité et Bourg-la-Reine 3 RER s'arrêtent à toutes les stations.
Obs 1201						X						X		**Un Anonyme de Paris (75)** : En tant que Parisien j'ai été mis fortement à contribution par l'augmentation du ticket de métro venue compenser la baisse considérable des tickets OD au bénéfice principalement des non-Parisiens. Cet effort ne s'est pas traduit par une amélioration de l'offre à Paris intra-muros. Aussi dois-je émettre le souhait que les intérêts des transports de banlieue cessent de toujours prévaloir sur l'offre parisienne. Nous n'avons pas nécessairement besoin de nouvelles lignes, mais le renouvellement du parc de trains doit été accéléré, et l'automatisation, gage de fiabilité et de régularité, visée sur toutes les lignes. Le prolongement de la ligne 10 et le doublement du tunnel du RER à Châtelet doivent également être planifiés.
Obs 1202				X								X		**Une Anonyme de Fontenay-sous-Bois (94)** : Un réseau déjà très fourni dans la zone Est parisienne avec le RER A. Pas d'intérêt de prolongement du métro 1 : coût démesuré à l'heure ou le budget manque pour l'éducation et la santé notamment, impact environnemental non négligeable, utilité limitée à l'immobilier.
Obs 1203				X								X		**M. DROUIN de Roissy-en-Brie (77)** : Depuis le prolongement du RER E jusqu'à Nanterre la Folie, les retards et annulations sont beaucoup plus nombreux qu'avant, et cela plusieurs fois par semaine, provoquant, dans mon cas, des retards au travail de plus en plus récurrents.
Obs 1204				X								X		**Une Anonyme de Sucy-en-Brie (94)** : Il y a des arrêts de bus où lorsque tu fais même signe au conducteur, il ne s'arrête pas. Alors que tu pris la patience d'attendre à l'arrêt du bus. A l'approche tu as fait preuve de bonne volonté en manifestant ton intérêt de prendre le bus en te positionnant.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1205				X								X		Association Les Voisins de l'Arc Sportif de Colombes (92) : Nous vous remercions vivement d'avoir organisé une enquête publique sur les transports en commun. En tant qu'association représentant les habitants du quartier de l'Arc Sportif à Colombes, nous avons recueilli et analysé les réponses de 497 Colombiens. Vous trouverez en pièce jointe le détail complet de ces réponses. Points principaux ressortis de l'enquête :1. Fréquence insuffisante des bus et des trains et manque global de transports en commun (réponse à choix unique). 2. 78 % des répondants estiment qu'il manque une ligne de métro reliant Colombes à Paris. 3. 97,4 % sont favorables à l'extension du métro jusqu'à Colombes. 4. 84 % pensent que cela améliorerait leurs déplacements et 69 % que cela dynamiserait la ville. Nous sommes informés que l'extension de la ligne 3 du métro jusqu'à la gare du Stade est actuellement à l'étude. Un tel projet transformerait significativement le quotidien des habitants. Un tableau excel détaillé des participants à l'enquête de l'association est joint à la contribution ci-dessus qui en donne le résumé chiffré
Obs 1206	X				X							X		**M. LE PRIOL de Meudon (92) :** *Prendre en compte l'aspect multimodal pour couvrir une offre de transport adapté aux besoins* : Toutes les gares de RER doivent disposer à minima d'un portillon permettant le passage d'un vélo. Service encore indisponible à la gare de Meudon, ligne N La sécurité des déplacements à vélo est très variable selon les communes. Prendre en compte le résultat de https://www.barometre-velo.fr/
Obs 1207				X								X		**Une Anonyme** : *Tram T4* Je me demande si on ne se moque pas de nous ! Soit il manque de personnel soit il n'y a pas de tram !! C'est une blague ? Ça fait un long moment que ça dure (voir pièces jointes capture d'écran)

														
Obs 1208	X		X	X	X				X			X		**<u>M. SOULIER-THOMAZEAU d'Aubervilliers (93) :</u>** Le plan mobilités IDF est essentiel pour les 15 prochaines années en IDF or il n'est pas assez ambitieux pour l'est parisien et sur la diminution de l'autosolisme. Il faut programmer la réalisation des prolongements de lignes de métro 1, 3, 9 et la création d'une station de métro 5 à La Folie à Bobigny. Il faut également assurer le prolongement du tramway T11 à Noisy-le-Sec et assurer la mise en service d'une ligne de navette fluviale dès que possible de Jaurès à Paris à Bondy

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ou Pavillon-sous-Bois. Il faut désigner plus clairement une collectivité responsable des gares routières au niveau des pôles de transport, il y a aujourd'hui un vide juridique : les Départements ? les EPT ? (Mais les EPT n'ont pas tous les mêmes compétences...) Le plan manque l'occasion de tracer une perspective d'apaisement des autoroutes urbaines du coeur d'agglomération : le périphérique, la A86 et les radiales entre les deux. C'est un enjeu de santé et de transformation écologique ! Il faut s'inspirer du plaidoyer Apaiser les autoroutes urbaines d'EE. La Métropole du Grand Paris doit s'emparer du sujet en lien avec la ZFE, sur le modèle de la Métropole du Grand Lyon : prise de possession des autoroutes et transformation progressive avec voies de covoiturage contrôlées, voies bus, diminution du nombre de voies et de la vitesse. Les pistes cyclables doivent continuer à être développées en particulier sur les routes départementales de 1e couronne qui sont des grandes transversales N/S E/O pour les déplacements de grande ampleur. Il y a une forte envie citoyenne de transformation des mobilités, il faut s'appuyer dessus.
Obs 1209				**X**										**Une Anonyme (77) :** Transport de bus entre Fontainebleau et Recloses : Je suis favorable à un transport régulier entre Fontainebleau et Recloses, ligne Gatinais.
Obs 1210			**X**	**X**								**X**		**M. BILLAUDEL de Paris (75) :** Recloses est très mal desservi depuis la gare de Fontainebleau pourtant le village comprend un gite d'étape type auberge de jeunesse et un gite rural important ce qui induit un usage élevé du TAD il serait donc souhaitable que la ligne 3434 (ex Rbulle) desserve par ce village ce qui permettrait par exemple aux personnes âgées ou à mobilité réduite venues en week-end se regagner facilement la gare le dimanche jour où le TAD ne fonctionne pas.
Obs 1211				**X**								**X**		**M. BILLAUDEL de Paris (75)** : Aucune desserte de Brie-Comte-Robert à partir de la gare de Combs-la-Ville le dimanche ce serait pourtant bien utile.
Obs 1212	**X**			**X**					**X**			**X**		**Une Anonyme** :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Je souhaite soumettre trois observations sur le plan des mobilités en Ile-de-France 2030 : - la poursuite du développement des transports collectifs doit être mise en lien avec un calendrier clair de développement des prolongements des lignes du métro qui n'apparaît pas dans le document. Le schéma d'extension des lignes des métros pour des interconnexions avec le Grand Paris Express est à développer sur tous les territoires, notamment à l'est francilien où les extensions de la ligne 1, 9, 3 et 10 sont attendues depuis de nombreuses années et pourraient permettre d'enfin desservir des quartiers très peuplés dont les habitants ne bénéficient pas assez de transports publics de masse. - l'atteinte des objectifs affichés pour préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie a besoin d'une véritable accélération des actions sur les grandes autoroutes et voies rapides urbaines qui sont sources de fortes nuisances pour les habitants des quartiers traversés. Les actions proposées dans le plan mobilités sont beaucoup trop peu ambitieuses sur ce point. Les autoroutes urbaines qui traversent la première couronne dans le Val-de-Marne, en Seine-Saint-Denis, dans les Hauts-de-Seine doivent être repensées pour réduire la vitesse et la pollution : baisse de la vitesse, réservation de voies dédiées au covoiturage/bus/taxis, amélioration des parois anti-bruits voire à long terme suppression de ces grandes infrastructures pour redévelopper des boulevards urbains à l'image de l'axe de l'ancienne A-186 à Montreuil. - la poursuite et l'accélération des aménagements cyclables est une action essentielle pour améliorer la santé et les déplacements. Les actions proposées sont adaptées mais un focus sur les déplacements inter-territoriaux semble à pousser (par exemple sur les connexions entre les territoires administratifs différents, Paris-banlieue ou intra MGP-extra MGP) et des financements dédiés pour accélérer l'adaptation des grands axes et carrefours stratégiques à l'échelle de l'Ile-de-France.
Obs 1213				X	X							X		**Une Anonyme de Saint-Germain-en-Laye (78) :** J'habite Saint-Germain-en-Laye et travaille sur Paris depuis 4 ans. Je suis auxiliaire parentale et fais chaque jour les trajets suivants pour chercher un enfant à l'école pour 12h (quai d'Orsay), retour au domicile des parents dans le 15eme rue de Presles, autre trajet pour aller chercher un enfant à l'école pour 16h (St François Xavier) et retour au domicile,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														puis retour à mon domicile à St-Germain-en-Laye : Trajet Saint Germain-Charles de Gaule Étoile (départ à 10h54) RER régulier : Présence quasi permanente de mendiants dans la gare et SDF qui font souvent la manche dans les wagons, empêchant les voyageurs d'être tranquilles. Balayage quotidien des wagons qui est appréciable. * Confort agréable dans les nouveaux wagons blancs et verts inconfortable et pas agréable dans les anciens wagons bleus et rouges (sièges usés, défoncés et sale (grand bruit de moteur , parfois).Trottinettes des usages pas toujours pliées au détriment des voyageurs. Trajet en bus 92 Charles de Gaulle - Bosquet Rapp, (départ autour de 11h25) : bus très fréquents, trajets agréables. Trajet pour aller rue de Presles dans le 15eme avec un enfant en poussette : Soit avec le bus 92, vers 12h15, pris à Bosquet Rapp avec arrêt à Bosquet Grenelle : entrée dans le bus par la porte du milieu, c'est dommage et peu pratique de remonter le bus pour valider mon pas Navigo (pourquoi ne pas mettre un boîtier au milieu du bus (comme dans le bus 80, par exemple), trajet agréable. Soit avec le bus 42, vers 12h15 pris à l'arrêt Bosquet Rapp avec arrêt à Desaix : Remarque idem sur le manque de boîtier au milieu pour passer le pas Navigo. Très fréquenté par les nombreux touristes, c'est parfois difficile de trouver un emplacement pour mettre la poussette (pas beaucoup de personnes laissent l'accès aux emplacements réservés.) Soit par le bus 80, pris à l'arrêt Bosquet Rapp et arrêt à Général Détrie : c'est le bus que je n'aime pas du tout prendre car l'attente peut être longue… Entrée par la porte du milieu (celle qui est juste à gauche par rapport à la porte chauffeur). Pratique car je peux valider mon pass Navigo. Une fois arrivé à l'arrêt le bus se met rarement à la hauteur du trottoir afin de faciliter la descente (il y a parfois un écart important entre la dernière marche et le trottoir. Pas facile de descendre alors car je n'ai pas l'amplitude pour descendre en sécurité avec la poussette. Une autre fois le chauffeur a arrêté le bus avec la porte du milieu face à un grand boîtier électrique situé sur le trottoir (hyper difficile de descendre la poussette, j'ai dû la descendre en la portant de côté et non pas de façon droite…). Autre remarque : en montant dans le bus à la porte du milieu, il m'est déjà arrivé que la porte se referme entre la poussette et moi, je suis restée dehors et l'enfant à l'intérieur, une personne a gentiment appelé le chauffeur pour qu'il

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														rouvre la porte (imaginez la panique à ce moment-là). Trajet en 82 vers 15h34 pris à Général Détrie avec Arrêt à St François Xavier. Bus assez fréquents, montée au milieu du bus sans boîtier au milieu pour valider le pass Navigo. Trajet agréable. Trajet en 92 ou 82 vers 16h10 pris à St François Xavier avec arrêt à General Detrie. Bus 92 plus fréquent que le 82, parfois bondés tous les 2 car nombreux touristes. Trajet agréable. Arrivée à l'arrêt du bus 82 Général Détrie : dommage que le bus s'arrête parfois un peu trop en arrière de l'abri d'autobus car la porte du milieu se retrouve devant un arbre et pas facile de descendre avec la poussette et l'autre enfant. Je pense que le stationnement des voitures devant l'arrêt du bus ne laisse pas assez de place pour que celui-ci se range bien côté trottoir lors de la descente des usagers, et plus en face de l'arrêt de bus. Il y a un mendiant qui squatte depuis des mois tout le banc avec toutes ses affaires par terre, empêchant de venir s'abriter. Trajet retour à mon domicile, vers 19h10, métro pris à Dessaix ligne 6 avec arrêt à Charles de Gaulle Étoile. Trajet agréable surtout dans les nouveaux wagons qui donnent un peu d'air brassé lorsque les grosses chaleurs et canicules arrivent. Trajets très inconfortables, boites insupportables dans les vieux wagons non climatisés. Lorsque le métro est obligé de s'arrêter pour régulation ou autres problèmes, c'est appréciable d'avoir le message du chauffeur qui nous en averti et nous remercie d'avoir patienté. Remarque idem pour le RER. Trajet en RER A pour St-Germain-en-Laye, pris à Charles de Gaulle Étoile aux alentours de 19h25 ou 19h34, s'il n'y a pas de problème (bagage oublié, personnes sur la voie, ou autre). Il y a un conducteur de RER A (qui arrête son service à Rueil Malmaison) qui est très poli et délivre toujours un petit message sur l'état du trafic en souhaitant un bon voyage et une bonne soirée : cela ne paraît pas grand-chose mais c'est agréable. Arrivée vers 19h52 si pas de problème.
Obs 1214	X													**Une Anonyme de Melun (77) :** Propositions : En zone urbaine :

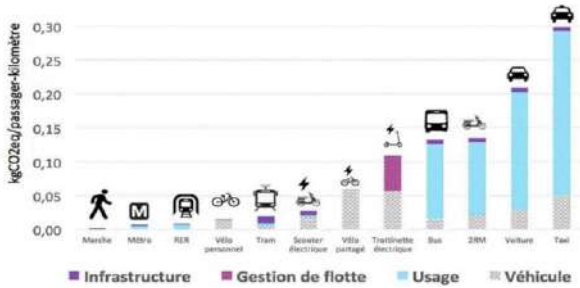
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Supprimer les files de stationnement si la rue n'est pas pourvue de trottoirs confortables (1,5m au minimum) et d'une piste cyclable. -Changer les plans de circulation pour décourager les automobilistes. -Mettre un maximum de rues en sens unique et reprendre l'espace pour le donner aux piétons et cyclistes. En zone périurbaine : - Créer un Maillage de pistes cyclables qui permet d'aller à la ville la plus proche mais qui permet aussi le déplacement entre communes proches. Proposer des locations de vélos électriques. + Créer des infrastructures cyclables permettant aux scolaires de rejoindre leur établissement à vélo et supprimer ainsi une grande partie du transport scolaire onéreux pour les communes et finalement dommageables à la santé de nos jeunes (manque d'activité physique et manque d'autonomie).
Obs 1215	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X		**Mme DIAS de Noisy-le-Grand (93) :** N'ayant pu transmettre à temps, en raison d'un report du conseil municipal, l'avis de la Ville de Noisy-le-Grand sur le Plan de Mobilité d'Ile-de-France dans le cadre de la consultation des PPA, j'ai déposé l'avis de la commune sur le registre d'enquête publique en ligne. Néanmoins, je n'ai pas reçu de Obs de confirmation comme indiqué. Je me permets donc de renvoyer cet avis par Obs. Ainsi, vous trouverez ci-joint la délibération et l'avis de la Ville de Noisy-le-Grand concernant le Plan de Mobilité d'Ile-de-France 2030. Bien cordialement, Nadège DIAS Responsable du pôle mobilités Direction de l'environnement et de l'espace public Hôtel de Ville – Place de la Libération – BP 49 – 93160 NOISY-LE-GRAND Tél : 01.45.92.78.43 Port : 06.59.67.57.39 Délibération 24/167 du CM en date du 24 décembre 2024 Idem obs 1197
Obs 1216	X											X		**Une Anonyme de Vallangoujard (95)** : Le déplacement à vélo est une bonne solution pour de courtes distances dans la région mais il demande de renforcer la sécurité des cyclistes grâce à d'importants aménagements qui pourraient être inspirés par les pays nordiques notamment ou des régions bien plus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														avancées sur le sujet (comme l'Alsace, la Bourgogne Franche-Comté ou la région Centre Val de Loire). Impossible d'utiliser ce moyen de transport dans nos campagnes du nord-ouest de la région comme dans le Val d'Oise et les Yvelines. Il n'y a pas d'aménagements et pour ceux qui existent depuis longtemps, ils ne sont pas séparés de la route et des engins motorisés, certains sont dégradés, en très mauvais état, jamais nettoyés et le revêtement présente des trous qui sont encore plus dangereux à vélo qu'en voiture. En bref, l'utilisation du vélo en moyenne et grande couronne ne pourra se faire que si on crée des pistes cyclables bien aménagées et séparées des véhicules à moteur. Il est hyper-dangereux d'emprunter une départementale à vélo avec des poids lourds qui passent au ras.
Obs 1217				X								X		**M. SANZ de Chatou (78)** : Je vois souvent de grands bus vides. Ne serait-il pas plus judicieux d'utiliser plus de petits bus (de 10 personnes) ? Ils seraient plus maniables et moins encombrants dans les petites rues. Il suffirait d'augmenter le nombre de bus aux moments d'affluence afin de réduire le temps d'attente.
Obs 1218				X								X		**Une Anonyme de Villemomble (93)** : En tant qu'utilisateur de ligne E, je vous envoie mon profond mécontentement quant à la circulation des trains sur cette ligne. Impossible d'arriver à l'heure au travail, ni même de savoir quand circulent vraiment les trains. L'application n'est pas à jour, les trains sont systématiquement en retard, supprimés, inexistants. C'est tous les jours le même scandale ! 2 ou 3 trains par heure en fonction des horaires, et même pas à l'heure ! Quand ils ne sont pas purement supprimés, sans aucune annonce. Et les voyageurs attendent et s'entassent sur le quai. Quant aux soirs ou aux week-ends, il vaut mieux prévoir de… rester chez soi ! Par contre, l'abonnement lui est bien présent ! C'est une honte !
Obs 1219	X	X			X							X		**Association « 60 Millions de Piétons » :** 60 Millions de Piétons a rencontré un membre de la Commission d'enquête le 26 mars à Versailles. Ce fut l'occasion de lui présenter l'association et les grandes lignes de ses

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														attentes, dans le cadre du futur Plan de Mobilité qu'aura à piloter Île-de-France Mobilité, concernant la mobilité piétonne. Vous trouverez en fichier joint l'ensemble de nos observations sur ce projet de Plan. En conclusion de ces observations, l'association demande à la Commission de bien vouloir dédier un volet « mobilité piétonne » dans son rapport et d'être attentive aux observations de l'association et de l'autorité environnementale ainsi soulevées. L'association demande également à la Commission d'apprécier ce projet à la conformité aux articles de loi concernant la mobilité piétonne. Cordialement Christian MACHU Secrétaire Général 60 Millions de Piétons Membre du Conseil National de la Sécurité Routière Membre fondateur du Collectif "Place aux piétons" Membre de la galaxie "Mobilité réduite" Membre de la Fédération Internationale des Piétons Un mémoire de 9 pages est annexé à la suite de la contribution ci-dessus. Le Plan des mobilités en Île-de-France a pour objectif de répondre aux besoins des Franciliens en matière de déplacements à l'horizon 2030 et de placer la mobilité en Île-de-France sur la voie du bas carbone. L'association partage pleinement cet objectif. Le piéton a besoin de marcher dans un environnement et un air assaini. Des marges de progrès existent. Elles ont l'avantage de concilier deux objectifs : polluer moins et marcher qui sont deux objectifs de santé publique. Selon l'UPPF, 40% des trajets effectués en voiture font moins de 3 km en agglomération. Près de 10 % de ces trajets le sont sur une distance inférieure à 1 km, ce qui correspond à environ un quart d'heure de marche. Ces trajets "courts" représentent près de 20 % de la distance totale parcourue en voiture par un automobiliste sur une année. A partir de ces données, il est facile d'en déduire que ces petits déplacements représentent un gisement de report modal loin d'être négligeable. Ces données montrent tout l'enjeu d'intégrer les problématiques de santé publique dans les politiques de déplacements : s'ils étaient effectués à pied, ces courts trajets contribueraient grandement à l'atteinte du seuil d'activité physique recommandé par l'OMS. Ce constat montre l'importance stratégique d'un Plan de mobilité au regard de ses

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														priorités. Il pose des questions d'organisation des déplacements, d'aménagements mais aussi de modes de vie. Cette stratégie est de faire de la mobilité piétonne, la première des mobilités à traiter en priorité au regard des autres mobilités pour augmenter sa part modale de façon significative comme va le mettre en évidence la suite de cette contribution. Force est de constater que le Plan de Mobilité Ile-de-France proposé à l'enquête ne saisit pas cette opportunité comme le constate également l'autorité environnementale. Où est le volet relatif à la mobilité piétonne ? C'est la première question évidente puisqu'il s'agit d'une obligation législative. L'article L. 1214-2-1 du code des transports, issu de la loi d'orientation sur les mobilités adoptée en décembre 2019, exige que le plan de mobilité comprenne un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ce volet définit également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. L'article 5 de la même loi introduit dans ces plans « l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives et l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ». L'association s'est donc plongée dans le projet soumis à l'enquête pour rechercher ce qui répond aux exigences de ces articles de loi. Le premier regard a porté sur l'affiche annonçant l'enquête publique. Elle mentionne les transports en commun, le vélo et le vélo électrique. Curieusement, elle oublie la marche à pied. Mais s'agit-il vraiment d'un oubli ou de la preuve que la Région ne considère pas la mobilité piétonne comme un mode de déplacement à part entière ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														 C'est, en tout cas, un premier constat qui ne peut qu'alerter. La mobilité piétonne ne semble pas être une priorité de ce plan. Elle n'est d'ailleurs pas traitée comme une mobilité en réalité. La lecture du projet va, hélas, conforter ce constat. Examen du document de synthèse L'objectif de ce Plan est donc de faire de la région Ile de France une région zéro carbone. C'est un objectif parfaitement louable que l'association partage pleinement. Pour ce faire, le projet prévoit notamment : □ La baisse de 15 % des déplacements en voiture et en 2 roues motorisés, □ L'augmentation de 15 % de la fréquentation des transports collectifs, □ Le triplement du nombre de déplacements à vélo d'ici 2030, soit 1,6 million de déplacements quotidiens à vélo supplémentaires, □ La poursuite de la dynamique de l'utilisation des transports en commun par le plus grand nombre, □ L'augmentation de la part de véhicules électriques sur les routes en Île-de-France pour atteindre 20 % en 2030, □ Le développement du covoiturage, notamment dans les territoires peu denses et faiblement desservis par les transports collectifs. Visiblement, ce plan n'envisage pas l'augmentation de la part modale de la marche à pied. Elle resterait « scotchée » autour de 40 %, alors que la marche à pied est avec le vélo, la mobilité zéro carbone par excellence. L'association « 60 Millions de Piétons » ne cesse de rappeler que la marche à pied est la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														mobilité, de loin, la moins carbonée comme la mise en évidence l'ADEME.  Malgré cette absence d'objectif en faveur de la marche à pied, parmi les 14 axes clés proposés par ce plan pour les déplacements de demain, figure dans le premier thème d'action « développer les alternatives à la voiture individuelle » l'axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité en améliorant les conditions de déplacements à pied et en créant des espaces réservés et sûrs ». D'autres axes concerneraient aussi le piéton comme l'axe 3 qui traiterait de l'accessibilité des transports, l'axe 7 qui veut rendre la route multimodale, sûre et durable en améliorant la qualité de service, la performance environnementale et la sécurité de tous sur la route, l'axe 8 qui envisage de pacifier et partager la voirie urbaine entre les différents modes de transport et de résorber les coupures urbaine et l''axe 13 qui vise une mobilité touristique plus durable en améliorant l'expérience voyageur des visiteurs et en facilitant la desserte des sites touristiques par des modes durables. Pour autant, l'examen de ces axes qui va suivre met en évidence que la marche à pied n'est pas considérée comme une mobilité à part entière. En réalité, la marche à pied n'est pas considérée comme un mode de déplacement au même titre que la voiture, la moto, le vélo ou la trottinette. Ne pas avoir de roues pour se déplacer mais deux pieds semble disqualifier la marche à pied en tant que mobilité alors que l'axe 2 place le piéton comme le prolongement d'une autre mobilité. Certains parlent de marche inter-modale bien que ce terme ne soit pas employé dans ce projet.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														60 Millions de Piétons demande à la Commission d'enquête de bien vouloir recommander que la marche à pied soit traitée en tant que mobilité à part entière et pas seulement comme une locomotion inter-modale. Examen du dossier de projet A propos des axes du plan Dans le diagnostic page 14, il est annoncé que la marche à pied représentait 38,7 % des déplacements en 2010, puis 40,9 % en 2019 et 42,6 % en 2021. Cette augmentation de la part de la marche à pied est le résultat du développement du télétravail après le COVID d'une part et d'autre part celui recentrage d'activités autour du domicile. Il n'est pas le résultat d'une politique volontariste en faveur de la marche à pied. La marche à pied est d'abord un déplacement de proximité qui demande à être encouragé. Pour autant, dans les objectifs exposés page 22, il n'est annoncé aucune ambition de progression de la part modale de la marche à pied en 2030. L'association demande à la Commission d'enquête de noter que ce manque d'ambition est contradictoire avec l'ambition d'une région « zéro carbone ». Certes, l'axe 2 a pour objectif de systématiser la prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la voirie et d'adopter une approche globale de planification de l'amélioration de la mobilité piétonne. Pour autant, sa formulation ne signifie pas un objectif de développement de la marche à pied par une politique appropriée. Ainsi, l'axe 2 ne propose pas, à la différence de l'axe 1 sur les transports, des objectifs précis comme celui d'accroitre l'espace piéton et de reprendre ceux prévus par la LOM : accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied. ». Certes, l'axe 3 prévoit d'établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements. Il prévoit des efforts importants qui doivent être consentis pour améliorer l'accessibilité de la voirie. Cet axe oublie de rappeler que l'accessibilité de la voirie est garantie depuis la loi dit handicap de 2005 et que plus qu'un effort, il s'agit de se mettre en conformité avec la réglementation de l'accessibilité de la voirie aux piétons (ayant un handicap) sans délai, à commencer par tous les travaux neufs qui sont financés par la Région, ce qui n'est pas actuellement le cas.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														En conclusion, si l'axe 2 annonce une priorité aux piétons, force est de constater que le piéton est considéré comme un utilisateur de l'espace public mais pas comme un usager se déplaçant au même titre qu'un usager d'un transport. Le piéton se transporte comme tous les autres usagers et à ce titre comme les autres usagers, le plan doit prendre en considération le réseau qui le concerne au même titre que le réseau ferré, le réseau routier ou le réseau cyclable. L'association demande à la Commission que ce réseau piéton soit identifié comme tel dans les plans locaux qui déclineront ce plan régional. A propos des actions du plan Les 14 axes se déclinent en 48 actions. Il convient de remarquer que l'axe 2 est le seul axe qui se décline en une seule action. Il s'agira action 2-1 « planifier l'amélioration de la mobilité piétonne ». Cela minimise l'ambition de ce plan au regard des exigences de la LOM sur la mobilité piétonne. Notons néanmoins les autres actions qui peuvent avoir un impact : 3-1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération 7-2 Améliorer la sécurité routière 8-1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8-2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines 9 Pour autant à la page 29 qui suit sur le financement, nous notons qu'il est envisagé un financement du vélo dans la continuité de celui déjà existant alors que l'autre mobilité active nommée dans la LOM, la marche à pied, ne bénéficie d'aucun financement. Pour autant, nombre de communes d'Ile-de-France ne bénéficient pas dans la traversée de routes d'importance régionale de trottoirs. Cette absence a un impact à la fois sur la mobilité des piétons et sur leur sécurité. Le dossier rappelle pourtant page 55 qu'en premier lieu, un objectif est de conforter la mobilité piétonne, en plaçant le piéton au cœur de toutes les politiques de mobilité. A ce stade de la lecture, il est difficile de savoir ce que signifie concrètement en termes d'action de « mettre le piéton au cœur de toutes les politiques de mobilité » dès lors qu'aucun financement n'est envisagé et ce que recouvre le terme « mobilité piétonne ». Définir ce que l'on entend par mobilité et ce qu'elle recouvre est important. En matière de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														transport, cette notion concerne les moyens de transport et leur déplacement dans l'espace. Cela concerne les déplacements individuels et collectifs, les déplacements à l'aide d'un véhicule motorisé ou non ou sans véhicule et non motorisée. En cela, la mobilité piétonne est unique puisque c'est un déplacement individuel et sans l'aide d'un véhicule. Pour autant à la lecture du document, il apparait que la mobilité piétonne n'est pas considérée comme un mode de transport de soi-même. C'est pourquoi l'association demande à la Commission d'enquête que le Plan explicite clairement ce que recouvre la mobilité piétonne. L'association note que les autres modalités de transports ainsi clairement identifié font l'objet d'un budget dédié. Il va ainsi de la mobilité cyclable. Dans la logique de la politique bas-carbone, la Région a débloqué des crédits pour la réalisation d'un réseau cyclable appelé VIF. Il serait de 300 MF d'euros pour les trois ans à venir dans le cadre de ce Plan. L'association a cherché en vain l'annonce d'un budget permettant de développer la mobilité piétonne au même titre que la mobilité cyclable. L'association demande que la Commission d'enquête recommande qu'un budget dédié à la mobilité piétonne soit clairement annoncé dans ce plan. Ce budget, à l'instar du budget « vélo » permettrait de soutenir le financement d'un réseau piétonnier de rabattement dans un rayon de deux à trois kilomètres, vers les pôles de transports publics avec l'objectif d'en assurer la continuité, l'accessibilité et la sécurité. Une telle démarche existe pour le réseau cyclable dans le cadre du Grand Paris Express. L'association en a fait le constat dans le cadre des ateliers organisés par la Société du Paris auxquels 60 Millions de Piétons a participé. A propos de l'accessibilité Le dossier aborde page 61 un sujet sensible puisqu'il concerne l'accessibilité à la mobilité pour tous et notamment l'accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite. « 41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné. Aux 12 % de Franciliens qui sont en situation de handicap, s'ajoute un nombre important de personnes qui connaissent une gêne temporaire, qu'il s'agisse d'un problème physique, du transport d'objets encombrants, ou de l'accompagnement d'enfants en poussettes. À cet état des lieux mesuré en 2014, s'ajoute le phénomène actuel de vieillissement de la population

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														francilienne qui contribue à la croissance du nombre de personnes concernées par des difficultés de mobilité. » En ce qui concerne les modes de déplacement, la voiture est le mode le plus utilisé par les personnes en situation de handicap (38% de leurs déplacements). Cette part modale de la voiture est peu différente de celle des personnes sans handicap mais la part d'utilisation en tant que passager est plus importante pour les personnes en situation de handicap. La marche fait jeu égal avec la voiture. Les modes spécifiques, fauteuils roulants et scooters PMR, contribuent à la réalisation des déplacements quotidiens. Fort de ce constat sur le nombre de franciliens et de franciliennes concernés, le dossier page 62 rappelle qu'un effort conséquent doit être réalisé concernant l'accessibilité de la voirie, en particulier à proximité des transports collectifs accessibles, pour viser l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements. Le dossier acte ce retard pris en la matière et oublie en revanche le plus important, à savoir quelle sera la nature de l'effort pour la Région ? Il faudra bien que ce retard soit comblé alors que 2025 marque le 20ème anniversaire de la loi dit handicap fixant un objectif d'une France accessible à l'horizon 2012 !!! Quels sont les moyens qu'envisage la région pour « accélérer le processus » d'accessibilité comme il est mentionné, en commençant par les accès aux transports publics ? La région ne pourrait-elle pas déjà de conditionner ses financements par un respect des prescriptions techniques de la voirie piétonne et imposer un contrôle de conformité obligatoire à la réception des travaux ? La région pourrait concrètement aider les communes à réaliser leur Plan d'accessibilité de la voirie, obligatoire depuis 2005 puisqu'elle sait que moins de 40 % des communes en sont dotés (enquête nationale menée par 60 Millions de Piétons, communiquée à la Région (https://www.pietons.org/assurer-enfin-l-accessibilite-de-la-voirie--369-115.html) L'association demande que la Commission recommande que cette obligation d'un contrôle de conformité figure dans les marchés publics sur la mobilité engagée par la Région. Dans le paragraphe qui suit concernant la mobilité des personnes en difficulté sociale, il n'est pas mentionné que la marche à pied a un atout majeur. Elle est gratuite. Elle est à ce titre largement utilisée par ces personnes qui souvent, marchent la nuit sur des trottoirs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sans éclairage. L'éclairage public devrait faire partie du financement de la région aux collectivités. A propos de la mobilité touristique La mobilité touristique est évoquée à juste titre page 64. Si les touristes arrivent en Île-de-France par avion pour 29 % d'entre eux, en train pour 33 % et par la route pour 38 %, force est de constater qu'ils se déplacent en très grande partie à pied sur le territoire francilien. C'est pourquoi la signalétique piétonne mentionnée dans la LOM est absolument nécessaire pour bien accueillir les touristes alors qu'elle n'est absolument pas abordée dans ce projet. L'association demande à la commission de rappeler cette obligation issue de la loi LOM de prendre en considération le jalonnement piéton. A propos de la sécurité des piétons Page 67 est abordé l'environnement, la santé et la qualité de vie. Il est dommage que la sécurité des mobilités ne soit pas abordée à cet endroit, principalement la sécurité des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes. Certes, le sujet est abordé ensuite page 75. Le projet semble adopter la démarche « Vision zéro décès et zéro blessé grave sur les routes et dans les rues à l'horizon 2050 », démarche adoptée par la Commission européenne en 2018. L'objectif annoncé par le plan est une réduction de moitié des tués et des blessés graves entre la période 2015-2019 et la période 2025-2029 avec une attention particulière portée aux usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes et usagers des deux-roues motorisés. Force est de constater que l'objectif ne sera pas tenu. Aucun bilan n'est annoncé. Selon les statistiques de l'ONISR, dans la période 2015-2019, 20 233 piétons ont été impliqués dans un accident avec un bilan de 433 tués et 21 993 blessés dont 4975 gravement. Cela signifie pour l'année 2030, l'objectif de moins de 2 000 accidents piétons dont moins de 40 tués et moins de 500 blessés graves. L'association demande à la commission d'enquête que la Région formule ses recommandations afin d'atteindre l'objectif fixé et les moyens envisagés, à commencer par le respect des règles de l'art en matière d'aménagement de la voirie dans ces appels

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'offres. Examen de l'axe 2 : Placer le piéton au cœur des mobilités L'action 2 est décomposée en une seule action : planifier l'amélioration de la mobilité piétonne, qui se subdivise en trois sous-actions : Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le Maillage piétonnier Le Projet de Plan renvoie la responsabilité de ces actions aux documents d'urbanisme et aux aménageurs, soit les communes, les communautés d'agglomération ou les départements. Quelle différence d'engagement de la Région avec le vélo, l'autre mobilité active identifié de par la loi ? L'action 4, vise à « conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo. Pour cela, la région s'engage fortement, notamment pour créer un réseau cyclable structurant régional. Il s'agit de créer un réseau cyclable à haut niveau de service à l'échelle de la région : le réseau vélo Île-de-France (VIF). Les principes fondamentaux du VIF sont le confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la capacité. Son objectif est de permettre à tous les types de cyclistes (expérimentés, débutants, familles, etc.) de pouvoir se déplacer quotidiennement à vélo. Les aménagements doivent être conformes aux recommandations édictées par la Région. Un jalonnement régulier et homogène de ces itinéraires structurants permettra aux usagers de mieux repérer leurs trajets et de privilégier l'usage de ces pistes par rapport aux axes moins aménagés pour les vélos. L'ensemble est financé à 60% par la région. L'association demande que la commission d'enquête recommande une démarche similaire en faveur de la marche. L'objectif est également de créer un réseau piétonnier structurant régional. Ce réseau pourrait d'ailleurs être accolé à celui du réseau cyclable. L'association demande que la Région édicte un cahier des charges et prévoit un financement à l'identique du vélo. Où l'avis de l'autorité environnementale rejoint celui de 60 Millions de Piétons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La Commission d'enquête notera que les constats de l'association sont largement partagés par l'autorité environnementale. Cette autorité recommande notamment d'affiner le bilan du PDUIF en réalisant les diagnostics nécessaires notamment sur la marche. La réponse de la Région ne peut être satisfaisante. Elle repousse l'idée de réaliser un diagnostic au motif de l'ampleur du linéaire concerné (plus de 37 000 kilomètres de voirie départementale et communale en Île-de-France). La région renvoie la question aux EPCI et aux communes d'élaborer ces diagnostics, en particulier dans le cadre de la réalisation de plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) et de plans locaux de mobilité (PLM). L'association estime que la Région devrait initier ce diagnostic en le finançant, d'une part, et en réalisant, d'autre part, et pour le moins le diagnostic des voiries d'importance régionale, c'est-à-dire les routes de statuts nationales et départementales assurant la circulation des liaisons routières équivalent au réseau régional ferré. L'autorité mentionne que, dans le cadre de l'élaboration du PDMIF, des ateliers thématiques et questionnaires ont été organisés auprès des associations d'usagers, des opérateurs de transport collectif, des collectivités gestionnaires, ainsi que des acteurs du transport de marchandises et gestionnaires d'infrastructures fluviales, portuaires et ferroviaires de marchandises. Force est de constater que l'association, pourtant membre du conseil national de la sécurité, n'a pas été consultée lors de cette phase et invitée à participer à un atelier, alors qu'actuellement l'association participe aux ateliers organisés par la société du grand Paris en prévision du métro express. L'autorité environnementale a pris note de la gouvernance prévue pour le pilotage et le suivi du plan avec un comité de pilotage stratégique ainsi qu'un comité technique. L'autorité constate que ces comités ne font pas de place aux utilisateurs ou usagers comme elle l'a suggéré. Elle recommande d'intégrer dans la future gouvernance du plan un collège d'usagers et de l'élargir aux gestionnaires d'infrastructures et de services de transports pour mieux appréhender les attentes et les besoins des usagers, et réussir les évolutions de parts modales souhaitées.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La réponse de la Région est d'admettre d'associer au comité de suivi de la mise en œuvre de PDMIF, des représentants d'associations d'usagers des transports en commun, du vélo et de la marche, de personnes à mobilité réduite et des associations environnementales. 60 Millions de Piétons demande que la Commission d'enquête mentionne la participation de l'association à ces comités. Sur la mise en accessibilité de la voirie, l'autorité constate comme l'association que les actions sont floues, renvoyées à d'autres acteurs et qu'elles reposent sur la réalisation d'un diagnostic imprécis. Confortant notre enquête mené en 2023 avec le concours de la délégation ministérielle à l'accessibilité, l'autorité constate que les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) déjà élaborés ou en cours ne sont pas recensés et aucun état des lieux de l'accessibilité de la voirie n'a été réalisé, alors même que le dossier reconnaît un bilan du PDUIF très insuffisant sur cet enjeu (peu de PAVE adoptés et peu d'aménagements réalisés sinon à l'occasion d'aménagements de voirie programmés par ailleurs). La région répond qu'en l'état des connaissances, il n'est pas possible de réaliser un état des lieux des plans de mise en accessibilité de la voirie (PAVE) et renvoie à l'Etat la réalisation de faire l'inventaire des PAVE. La région rappelle les obligations réglementaires, qui doivent ensuite être déclinées dans les PLM et par les communes par la réalisation de PAVE. Il est à noter que l'association a engagé cet inventaire en 2023 avec le soutien de la délégation ministérielle à l'accessibilité. C'est pourquoi 60 Millions de Piétons s'associe à la recommandation de l'autorité qui demande de renforcer le programme d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie en proposant, sur la base d'un état des lieux des plans de mise en accessibilité des mesures opérationnelles et chiffrées permettant de résorber le retard accumulé. Cette responsabilité revient à la Région qui, de surcroit, devrait exercer un contrôle de conformité de l'accessibilité dès lors qu'elle finance un projet de mobilité, ce qui n'est pas le cas. L'Autorité environnementale recommande de compléter les actions relatives au tourisme sur la mise en accessibilité pour permettre à toutes les personnes moins mobiles d'utiliser

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														le réseau de transports en commun et fournir des objectifs chiffrés de report modal vers les transports en commun et les modes actifs, et sur l'amélioration de l'information, la signalétique, les services numériques et la billettique, en détaillant les actions concrètes permettant de les atteindre. Ces recommandations rejoignent celles de l'association. Concernant le développement des modes actifs de déplacement, l'autorité constate que la marche est le premier mode de déplacement utilisé en Île-de-France avec 17,1 millions de déplacements quotidiens à l'automne 2021. Or, le dossier fait état concomitamment d'une prévalence accrue de l'obésité dans la population francilienne (passée entre 1997 et 2012 de 7,1 % à 14,4 %) ainsi que du diabète (environ 600 000 personnes). Développer l'usage de la marche et du vélo a des effets reconnus d'amélioration de la santé publique. L'autorité a, comme l'association, noté l'axe 2 « placer le piéton au cœur de politiques de mobilité devrait y contribuer mais elle constate que les actions de nature à favoriser la marche paraissent timides alors que peu de progrès ont été faits en la matière (EES p.178) et qu'une seule action du plan composant l'axe 2 y fait référence. Pourtant ces actions comporteraient des co-bénéfices en matière d'accessibilité, d'utilisation des transports collectifs, d'efficacité de la multi-modalité, d'accueil amélioré des touristes, d'apaisement des espaces et d'inclusion sociale. L'objectif affiché par le PDMIF de conforter la part modale de la marche paraît modeste dans ce contexte. L'Autorité environnementale recommande de compléter et renforcer le programme d'actions par une stratégie permettant de combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale. En sécurité routière, l'autorité constate également que les piétons paient un tribut très lourd. Pour moitié, ils sont d'ailleurs tués sur un passage piéton. L'autorité constate que l'objectif général n'est pas décliné dans les actions, ce qui ne permet pas de garantir son atteinte. L'autorité s'inquiète notamment des coupures urbaines dont elles demandent la résorption. L'association termine cette contribution en rappelant la recommandation 30 de l'autorité environnementale qui est que la région complète et renforce le programme d'actions par une stratégie permettant de combler les retards pris sur le développement et l'amélioration des conditions d'usage de la marche à l'échelle régionale.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														La réponse de la Région se justifie en utilisant un argument fallacieux et contradictoire. Fallacieux de prétendre que les réalités d'évolution démographique (notamment le vieillissement de la population) ne peuvent être contournées et entrainent mécaniquement une diminution de la mobilité individuelle à pied et donc une stagnation du nombre total de déplacements à pied malgré une légère augmentation du nombre total de déplacements. Contradictoire puisque la marche est vecteur de santé public comme le remarque l'autorité environnementale. Malgré le propos sur l'importance du développement des modes actifs pour la santé humaine, l'autorité constate à juste titre qu'aucune étude précise sur les co-bénéfices en termes de santé publique et de sécurité routière liés aux aménagements publics favorisant les mobilités actives n'a été produite, et aucune priorité territoriale n'a été définie comme l'avis de cadrage y avait invité. L'Autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur les co-bénéfices en termes de santé publique et de sécurité routière des aménagements publics pour les mobilités actives notamment sur les populations les plus vulnérables en définissant des priorités territoriales d'actions. En conclusion, l'association demande à la Commission de bien vouloir dédier un volet « mobilité piétonne » dans son rapport et d'être attentive aux observations de l'association et de l'autorité environnementale ainsi soulevées. L'association demande à la Commission d'apprécier ce projet à la conformité aux articles de loi précités.
Obs 1220				**X**								**X**		**Une Anonyme de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (78)** : Habitante de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse, je soutiens toutes les idées exprimées par l'association courb. Notamment : 1-Plus de retard dans la modernisation des rames. Avec CAMÉRAS DE SURVEILLANCE, projet supprimé je crois. Alors que la recrudescence des agressions augmente et que ces caméras sont prévues sur les autres lignes. La modernisation ne suit pas l'urbanisation galopante du plateau de Saclay et celle de la vallée de Chevreuse. 2 - Pas de garage supplémentaire à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse qui en comporte déjà beaucoup. Trop proche du tissu riverain. Inefficace en bout de ligne !

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1221	X		X	X		X						X		**M. WASTL d'Andrésy (78) :** Contribution de Lionel Wastl, Maire d'Andrésy sur le PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE 2030 Grandes orientations et objectifs : Monsieur le Maire d'Andrésy souligne certains objectifs ambitieux du plan, tels que la remise en cause de la place accordée au stationnement, le rééquilibrage régional entre habitat et emploi, et la nécessité de limiter l'étalement urbain. Cependant, il note également que certains dogmes sont posés en prérequis, comme la croissance continue des flux logistiques. Il tient également à souligner le manque d'ambition du plan en ce qui concerne la transition vers des modes de transport plus durables. Développement du réseau routier : Le Maire d'Andrésy constate que le Plan intègre le projet du pont d'Achères, auquel il est opposé. Il rappelle l'importance d'appliquer dans les faits les recommandations du Plan de concentrer les dépenses au profit des modes de déplacements durables. Mobilité individuelle et transports en commun : Monsieur le Maire souligne l'énorme bénéfice pour les andrésiens de la suppression des tickets de train à destination et de la nouvelle tarification appliquée depuis janvier 2025, qui sont repris dans le Plan des mobilités. Néanmoins malgré ces efforts de la région en faveur des transports en commun et le développement du télétravail, les lignes de RER et autres trams (et notamment les lignes A et J) sont encore totalement surchargées. Il faut également noter le manque d'ambition du plan en matière de développement des mobilités alternatives à la voiture dans les petites villes et les communes rurales. Logistique et transport de marchandises : Le Maire d'Andrésy note que les flux logistiques croissants sont considérés comme intangibles et que l'Île-de-France doit prendre sa part de ces flux. Il regrette l'absence d'initiatives visant à réguler l'activité de transport de marchandises et de commerce électronique, par exemple en taxant les livraisons à domicile, et il souligne également le manque d'ambition du plan en matière de péage urbain pour limiter le transport de marchandises en transit. Mobilités douces et alternatives :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Il est important d'identifier les itinéraires de mobilités douces à conserver ou à créer, de cartographier les franchissements à créer pour limiter les coupures urbaines, et de fixer les grands principes du Maillage piéton. Le Maire note cependant que les mobilités douces restent le parent pauvre de la politique francilienne actuelle, avec des budgets faibles et constamment rognés. Il constate de plus que le projet du pont d'Achères est considéré par le Plan comme destiné à résorber les coupures urbaines pour les mobilités douces, alors même que pour un cycliste circulant l'itinéraire cyclable « Seine à Vélo » au-dessus duquel le pont passera, le franchissement de la Seine (350m de large) imposera un détour de plusieurs kilomètres. Ce détour comportera 4 franchissements de ronds-points, alors que le Plan rappelle lui-même que la moitié des accidents de vélo a lieu aux intersections. Rien ne semble prévu pour les piétons. Le Plan souligne par ailleurs que les quelques nouveaux équipements routiers doivent être conçus pour ne pas encourager l'usage de l'automobile au détriment des mobilités douces, ce qui n'est définitivement pas le cas ici. Stationnement et autopartage : Le Maire d'Andrésy note que le plan promeut grandement le stationnement payant et que la création de nouveaux parcs de stationnement doit être limitée. Il souligne avec enthousiasme l'existence d'un label "IDF Autopartage" et d'un recensement des véhicules d'autopartage au niveau régional. CONCLUSION : Le Maire d'Andrésy en raison des nombreux questionnements, doutes ou oppositions évoqués ci-dessus, souhaite une évolution du plan tenant compte de ses remarques et oppositions.
Obs 1222				X								X		**Mme COTTIN de Voisins-le Bretonneux (78)** : J'habite à Voisins le Bretonneux et le week-end nous manquons cruellement de bus. Les aides à domicile ont beaucoup de mal à rejoindre leur lieu de travail et les jeunes doivent sans cesse solliciter leurs parents comme chauffeurs. En tant que Maire-adjoint, je reçois constamment des plaintes de nos habitants.
Obs 1223	X	X		X		X	X	X	X			X		**Association CEPAL de Palaiseau (91)** : La contribution de l'association "Citoyens Engagés pour Palaiseau" porte sur les sujets

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														suivants : - Le bruit - Le vélo - RER B et C - Tramway T12 - Transports collectifs en site propre - Orlyval - Nouvelle gare « Le Pileu » de la Ligne V - Ligne 14 et 18 - Tarification du Pass Navigo - Transports de marchandises - Le financement Contexte Le Plan des Mobilités Île-de-France (PDMIF) est le document de référence pour la planification des mobilités sur le territoire régional. Le PDMIF 2030 fixe, pour la période 2020-2030, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, de la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Introduction Le PDMIF prétend prendre en compte l'urgence climatique, la réduction des émissions polluantes et l'indispensable renfort des transports collectifs. Les 14 axes du plan couvrent l'essentiel des chantiers à venir pour permettre aux habitants d'Île-de-France de mieux vivre et de mieux se déplacer sur les territoires de la région. Mais les déclinaisons des axes ne portent pas l'ambition nécessaire pour atteindre les objectifs fixés. On peut citer l'absence de mesures concrètes pour réduire les causes de la dépendance

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														automobile, pour contraindre les acteurs économiques, ou pour atteindre les valeurs limites réglementaires en matière de qualité de l'air. L'objectif de développement d'un « réseau de transport attractif » se heurte évidemment à la politique de privatisation des réseaux de bus et de tramway engagée par la région Île-de-France. Le dumping social qui l'accompagne, tout en dégradant les conditions de travail des opérateurs, ne permet pas le développement d'une offre de transport de qualité en adéquation avec les besoins des franciliens, comme l'illustre le tram T12 dont le niveau de service est très dégradé. Ce choix politique va donc à l'encontre de l'attractivité des transports collectifs alors que la directive européenne de mise en concurrence des transports aurait permis d'aller vers la création d'une régie publique pour les transports en surface. En Essonne, la majorité des déplacements s'effectue aujourd'hui en voiture (61%) du fait de l'absence de solutions alternatives, situation aggravée par la saturation croissante des axes routiers, notamment l'A6 et l'A10. Et la crise énergétique récente impacte particulièrement les ménages modestes dépendant de la voiture. De plus, le trafic sur le réseau ferroviaire (RER et tramway) souffre de retards à répétition, d'annulations du fait d'infrastructures vieillissantes, rendant la vie des usagères et des usagers difficile. Le bruit Près de 90 % des Franciliennes et Franciliens, soit plus de neuf millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Des cartes de bruit cumulé réalisées par Bruitparif font apparaître les mois de vie en bonne santé perdues par an et les inégalités de santé qui en découlent. Ces cartes montrent que la ville de Palaiseau fait partie des zones parmi les plus exposées en Île-de-France. Raison pour laquelle il serait utile que le PDMIF 2030 apporte les précisions nécessaires au niveau des cartographies concernant la liste des travaux pour les passages à niveaux ou le détail des 100 secteurs de bruits prioritaires. Mobilités Le plan de mobilité prévoit à horizon 2030 une réduction de 15 % des déplacements

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														motorisés individuels, une hausse de 15 % de l'usage des transports collectifs, un triplement de la part du vélo (de 2 à 6 %) et une stabilité de la marche à pied à 41 %. Malgré des investissements conséquents en particulier avec la mise en œuvre des lignes du Grand Paris Express dont la ligne 18 pour notre territoire, les objectifs fixés manquent cruellement d'ambition. Le vélo Pour le vélo, la réalisation d'un réseau structurant est prévue, mais le manque général de calendrier fait dépendre sa mise en œuvre des seules collectivités, notamment en grande couronne, aucun aménagement n'étant planifié. Le nouvel aménagement du ring des Ulis réalisé par le département de l'Essonne a montré une prise en compte partielle du besoin en aménagement pour le vélo. RER B et C Le retard pris dans la mise en service du matériel roulant MI20 sur le RER B avec la livraison des dernières rames prévues à ce jour en 2031 n'est pas acceptable. De même pour le matériel roulant de la ligne C du RER (Z2N NG). On rappelle que les rames du CDG Express dont la mise en service était prévue pour 2027 ont déjà été livrées. La régularité et la qualité de service des lignes de bus doivent être renforcées, ainsi que l'articulation avec les horaires du RER B. Tramway T12 L'offre du T12 se doit d'être conforme aux termes prévus dans le contrat d'exploitation alors que les usagers sont confrontés à des dysfonctionnements à répétition depuis sa mise en service. 10 à 20 % des trains sont annulés chaque jour depuis décembre 2023 avec une régularité mensuelle de 70 % seulement certains mois, soit la pire ligne ferrée d'Île-de-France. Transports collectifs en site propre (TCSP) Le développement des lignes de transports collectifs doit se poursuivre en particulier avec la création de lignes TCSP et de car express dont la ligne Massy-Saclay - Section du quartier de l'école polytechnique (inscrit au SDRIF-E). Orlyval La pérennité de l'Orlyval doit être assurée au-delà de la seule emprise de la plateforme

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														aéroportuaire avec, pour le désenclavement de territoires à l'ouest, la création d'une gare à Wissous. Nouvelle gare « Le Pileu » de la Ligne V Nous soutenons la création à l'horizon 2030 d'une gare "Le Pileu" sur la commune de Massy en ce qui concerne la navette Ligne V créée en lieu et place du RER C entre Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers. Ligne 14 et 18 Concernant la création d'une gare supplémentaire dite « Camille Claudel » de la ligne 18, nous demandons la communication de l'emplacement prévu pour cette gare qui d'un point de vue technique ne pourra pas être implantée « au sein de l'actuel quartier Camille Claudel ». Nous soutenons la demande de prolonger la ligne 18 à l'est jusqu'à Montgeron (RER D) et Boissy-Saint-Léger, tout en continuant de regretter la décision prise d'un prolongement dans le secteur à l'ouest du campus Paris-Saclay pour lequel un TCSP aurait pu répondre aux besoins. Nous soutenons la demande de prolongement de la ligne 14 avec la création d'une gare à Morangis. Tarification du Pass Navigo Nous demandons la suppression de la tarification spécifique pour les lignes de métro 14 et 18 depuis l'aéroport d'Orly qui rajoute un frein supplémentaire aux habitants de notre territoire dans leur usage du réseau de transports en commun. De même, nous pensons utile de garantir la gratuité des parkings pour tout type d'abonnement Pass Navigo. Transports de marchandises Le déséquilibre du traitement des transports entre voyageurs et marchandises en Île-de-France est patent. Il est utile de rappeler que si plus de 40 millions de déplacements de personnes sont effectués chaque jour, ce sont plus de 217 millions de tonnes de marchandises qui circulent chaque année dans la région francilienne, dont plus de 200 millions par la route, les grandes zones d'activités économiques n'étant très souvent accessibles que de cette manière. L'abandon du train des primeurs entre Rungis et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Perpignan illustre même un recul en la matière et ce alors que dans le même temps le parlement européen vient d'accorder l'autorisation de circuler aux « méga-camions ». Palaiseau est concernée au premier chef car des grands axes la traversent (D444, A126, D36, A10). Le financement Le financement des mesures d'intérêt général repose trop souvent sur les collectivités locales. On ne peut que constater les faibles parts des financements par la région et l'État, par exemple pour les parking-relais, le réseau Vélo Île-de-France ou bien la mise en accessibilité. Le plan de mobilités est très en deçà des efforts nécessaires afin de favoriser l'accès aux personnes à mobilité réduite en ce qui concerne le réseau historique de la RATP. De même pour le Pass Navigo dont un protocole de financement des transports signé entre IDFM et l'État en septembre 2023 a acté une augmentation continue des tarifs jusqu'en 2031. Des contributions financières nouvelles et viables ne reposant pas sur les usagers devraient être envisagées pour les investissements dans les transports. Ce PMIDF 2030 aurait dû poser la nécessité d'obtenir du législateur de nouvelles recettes d'investissement. Des propositions de recettes auraient pu être portées en ce sens, par exemple : • La baisse de la TVA de 10 % à 5,5 % (sans changement de prix pour les usagères et usagers) sur les transports en commun afin de dégager des financements pour IDF Mobilités ; • Une augmentation de la taxe locale sur les bureaux dans le centre et l'ouest parisien ; • Une augmentation de la taxe de séjour dans les hôtels de plus de 3 étoiles ; • La réévaluation de la taxe sur les surfaces de parking, l'augmentation des redevances pour l'aviation d'affaires. Ces mesures financières, permettraient d'asseoir le développement des transports publics, sans augmenter le prix du ticket ou du Pass Navigo. Ces enjeux sont essentiels pour atteindre les objectifs affichés de ce plan des mobilités.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Références - Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France - Avis du conseil départemental de l'Essonne - Avis de la communauté d'agglomération Paris-Saclay
Obs 1224				X								X		**Mme FOUCART de Boulogne-Billancourt (92) :** Vous avez sollicité mon retour sur mon expérience du mois de mars. Je suis consternée par la modification du trajet de la ligne de bus 175 qui permettait de rallier facilement Asnières sur Seine de Boulogne, et inversement. Cette ligne existait depuis des décennies, ma famille et moi l'utilisions très régulièrement et surtout aucune alternative n'est proposée. Pourquoi ne pas avoir envisagé qu'un bus sur 2 continue d'utiliser l'ancien trajet, et l'autre le nouveau ? Je n'ai pas en mémoire qu'une concertation des usagers ait été faite.
Obs 1225								X	X			X		**M. MARIE de Buc (78) :** La ZAE de Buc a été identifiée comme nœud logistique. Mais la ZAE de Buc, n'a pas de position centrale en zone urbaine dense et ne bénéficie pas d'une desserte multimodale. Elle ne devrait pas être ciblée pour développer une fonction logistique. La ZAE de Buc n'est pas directement reliée à des voies de grande circulation comme l'A86-RN12 ou la RN 118 qui ont le gabarit adéquat pour accueillir des véhicules de gros tonnage. Pour rejoindre ces grands axes depuis la ZAE, il faut emprunter la RD 938 (nord-sud) qui traverse le village, ce qui engendre des pollutions sonores et une dégradation de la qualité de l'air. Toutes deux sont devenues insupportables pour les nombreux riverains. Et ce n'est pas mieux pour la rue Charles Quatremare (est-ouest) malgré l'interdiction de la circulation des poids lourds qui est régulièrement enfreinte. Je vous remercie de prendre en considération ces remarques afin de ne pas encombrer davantage Buc avec la circulation de gros tonnages ce qui ne va qu'augmenter les problèmes de circulation pour l'ensemble des riverains.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1226												X		**Un Anonyme** : Francilien, je souhaiterais participer à l'enquête publique Île-de-France Mobilités qui était censée se dérouler jusqu'au 31 Mars 2025 inclus mais impossible de retrouver le formulaire en ligne. Celui-ci semble avoir été clôturé. Comment faire pour participer d'ici ce soir ?
Obs 1227	X		X	X			X					X		**Mme CHADELAT de Pommeuse (77) :** Nos associations locales (Aubetin Environnement, ADEVA (Association de Défense de la Vallée de l'Aubetin et ses environs), Collectif vélo 77) se situent en Seine et Marne dans le secteur de l'agglomération de Coulommiers. Nous sommes tous investis dans les sujets environnementaux et de mobilités douces depuis plusieurs années, avec la volonté de réduire la place de la voiture sur nos territoires. Nous organisons des ateliers participatifs avec les habitants sur ces thématiques, et avons également organisé une fête du vélo en 2022. Les mobilités douces sur nos secteurs comportent des priorités et des spécificités propres aux territoires ruraux ; des zones de déplacement très distantes entre elles, des liaisons intercommunales mal/pas conçues pour des mobilités alternatives à la voiture, mais également des agglomérations très denses qui drainent beaucoup de déplacements sur un territoire très étendu. Ces spécificités, au fil du temps, ont réduit à néant les mobilités alternatives. La quasi-totalité des déplacements s'effectuent en voiture sur nos territoires. Ce qui ressort du travail effectué avec les habitants, ce sont des priorités pour permettre et faciliter les mobilités douces. Voici ci-après (voir le document joint) les principales attentes. ADAPTER LE PLAN DE MOBILITES AUX TERRITOIRES RURAUX En premier lieu, la sécurité, qui prend plusieurs formes ; Pour permettre l'utilisation du vélo il faut : - Imposer à l'échelle régionale de repasser certains axes de circulation de 90 km/heure à 70 km/heure, notamment sur les axes secondaires intercommunaux, ainsi que le passage à 30 km/heure en agglomération (villes, villages, hameaux). [AXE 8]

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Sécuriser les déplacements à vélo sur les départementales des grands axes interurbains par l'installation de voies vélos séparées, et par l'aménagement de chaussidoux sur les axes secondaires. Et une attention particulière doit être portée en priorité sur les axes interurbains où circule le public scolaire (domicile > école) [AXES 4 , 7, 8]. - Multiplier le nombre de parkings à vélos sécurisés de manière homogène sur le territoire, car le vol, ou la peur du vol de vélo, est un frein important à son utilisation. - Permettre de transporter son vélo dans les bus pour faciliter la multimodalité des transports sur de plus grandes distances. (voir https://www.cerema.fr/fr/actualites/emport-velos-autocars-fiches-retours-experiences) [AXE 3] - Organiser la mise en place d'un réseau de circulation vélo sécurisé intercommunal pour les élèves par un travail collaboratif entre les collectivités, les écoles et les parents. [AXE 4 et AXE 7]. Pour permettre les déplacements piétons, il faut : - Repenser les aménagements de voiries dans les villages et hameaux de type village-rue, pour garantir un déplacement sécurisé du passage des voitures ; construire des trottoirs en continuité, installer des séparateurs entre les zones de passages des piétons et la circulation automobile. [AXE 7]  Exemple de hameau (Bel air,77515 Saint-Augustin), limité à 50 km/h, la circulation piétonne y est dangereuse pour rejoindre l'unique arrêt de bus ou rejoindre les chemins communaux adjacents, Aucun passage clouté n'est matérialisé sur la chaussée aux intersections - Créer des voies interurbaines sécurisées pour les piétons, séparées de la voirie voiture

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														dès que cela est possible, en installant de haies séparatrices pour le confort des piétons, pour augmenter la qualité paysagère de ces infrastructures, et pour favoriser la biodiversité. [AXE 7]  Exemple AVANT/APRES de séparation simple entre les voitures et es piétons, sans haies ni plantations. RD 15 entre Mouperthus et Beautheuil-Saints - Généraliser les signalétiques « piéton » sur les axes intercommunaux des routes départementales secondaires. [AXE 7]  En second lieu, il faut créer (ou recréer) une culture du vélo et de la marche [AXE 14] ; - En élaborant et en faisant connaitre les plans de déplacements en mobilités douces pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														faciliter ces déplacements alternatifs à la voiture, avec une application (publique ou subventionnée) qui permettrait ; d'établir un itinéraire de déplacement sécurisé, sa durée, son niveau de sécurité, de choisir la qualité de route souhaitée en fonction du mode de déplacement choisi, avec ou sans passage de voitures sur son itinéraire, avec les emplacements de parkings vélo sécurisés ou standards et leurs tarifs, avec la cartographie des pistes cyclables existantes. - En créant des « Journées sans voiture à la campagne » pour réapprendre à se déplacer sans voiture, en fermant des axes routiers à la circulation dans les villages et les hameaux, et en organisant des ateliers de sensibilisation durant ces évènements avec un focus sur la santé et les déplacements, « Culturons nos territoires » pour réapprendre à connaitre son territoire très localement, et la sécurité routière en mobilités douces. [AXE 14] - En généralisant l'organisation de pédibus, vélobus, calèche omnibus… dans les communes rurales ; en informant et en communiquant auprès des collectivités sur ces dispositifs au travers de kits de sensibilisation, avec leurs coûts, leurs modalités d'organisation, leurs avantages et leurs contraintes. [AXE 14] - En incitant les communes à fermer les axes routiers à proximité immédiate des écoles aux horaires de dépôt et de récupération des enfants, le matin et le soir. [AXE 14] - En mettant en place des solutions d'autopartage intercommunales avec des parcs de véhicules mis en location à la demande, avec des conditions tarifaires adaptées aux revenus. [AXE 6 et 12] - En étendant le plan « Le réseau vélo d'Île-de-France » à la grande couronne, jusqu'aux limites de l'Île-de-France, afin que les habitants et élus puissent se projeter, et évaluer eux-mêmes la marge de progression des territoires ruraux en matière de mobilité alternative. L'inscription de ce réseau de circulation inscrit dans le plan régional, ne doit pas exclure la grande couronne de Paris. C'est un impératif en matière d'égalité de traitement des habitants de la région Île-de-France. Nos associations constatent et déplorent le grand retard pris par nos territoires ruraux dans le développement d'une mobilité alternative et collective à la voiture. L'ensemble des plans de mobilité successifs semblent se concentrer sur l'agglomération parisienne, et les citoyens de la grande couronne semblent les derniers servis en matière de politique des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														mobilités. L'écart se creuse économiquement, et plus qu'ailleurs le recul des services publiques se fait sentir. Pour redonner une autonomie à ces populations, il faut leur redonner une autonomie de déplacement, sans contraintes financières, c'est-à-dire sans voiture et avec des moyens alternatifs de déplacements attractifs (vélo, marche, transports collectifs). C'est souhaitable, possible, et dans des coûts moindres pour une bonne partie des dispositifs cités.
Obs 1228				X								X		**Un Anonyme de Villiers-sur-Marne (94)** : Une offre de service de plus en plus catastrophique …. Des opérateurs incapables d'assurer un minimum de service …. Pour la ligne E. C'est en mode dégradé tous les jours et cela depuis des années … pas de RER le soir ni lors de nombreux week-ends et le reste du temps des retards annulations changement de dessertes avec des motifs farfelus … bref on se moque du monde dans l'indifférence générale…
Obs 1229							X							**Une Anonyme de Soisy-sur-Seine (91)** : 1-parking un arrêt tramway T12 à Ris-Orangis Bois de l'Epine a été créé mais impossible de s'y garer. Un parking est nécessaire autrement comment s'y rendre ? 2- RER D VAL DE SEINE / le seul parking d'Evry à avoir des places disponibles est celui d'Evry Val de Seine : normal la ligne D à ce niveau dispose d'une ligne dégradée : terminus Juvisy.
Obs 1230				X								X		**M. VUILLAUME de La Ferté-Gaucher** : Habitant de la commune de La Ferté-Gaucher je souhaite faire part d'une injustice à laquelle sont confrontés les habitants de la commune. Une étude du cabinet Infratek réalisée à la demande de la mairie indique que le potentiel voyageurs est de 361350 voyageurs / an pour la ligne Coulommiers / La Ferté-Gaucher alors que la ramification de Trilport – La Ferté-Milon ne compte que 133 587 voyageurs / an et bénéficie d'une double voie dont l'électrification prévue en 2030 avec un coût supérieur à 100 M€. Pourquoi une telle incohérence et injustice envers les habitants dont 71% des actifs sont obligés de prendre leur voiture pour aller travailler car la desserte en bus n'est pas suffisante avec 250 voyageurs / jour ?

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Comme en conclut l'étude Infratek, l'alternative VLV (Voie ferrée locale Voyageurs) serait la solution optimale pour répondre aux besoins en mobilité de notre territoire tout en respectant les contraintes budgétaires actuelles. Elle permettrait de diminuer le flux automobile sur la départementale D934 et la saturation de Coulommiers dont le contournement automobile aura un coût bien supérieur à celui de la remise en service de la voie Coulommiers / La Ferté-Gaucher. Elle permettrait d'améliorer la qualité de vie des usagers tout en réduisant l'empreinte carbone de leur déplacement et également de désenclaver le territoire, en le rendant plus attractif pour les entreprises et pour les touristes. Je vous remercie de prendre en compte ce projet qui fait partie du réseau structurant d'Ile de France.
Obs 1231														**SPAM**
Obs 1232			**X**	**X**	**X**				**X**					**Une Anonyme de Pantin (93)** : Les autoroutes urbaines qui traversent l'Île-de-France sont sources de nuisances importantes pour les nombreux habitants qui habitent à proximité : forte pollution atmosphérique, nuisances sonores, coupures urbaines. L'Observatoire régional de santé et Airparif ont évalué en 2021 à 7 900 le nombre de décès prématurés dus chaque année à la pollution de l'air dans la seule région Île-de-France, soit une perte moyenne de 10 mois d'espérance de vie par adulte. En 2023, une décision du Conseil d'État a condamné une nouvelle fois l'État pour non-respect des seuils européens de dioxyde d'azote dans deux zones urbaines en France : la région parisienne et la métropole lyonnaise. Dans une perspective d'améliorer la santé publique des Franciliens et l'habitabilité de certains secteurs de la métropole, le seul report sur le covoiturage ou la transition vers des véhicules propres ne seront pas suffisants, notamment pour les particules fines générées principalement par le freinage. Il est donc important de viser une forte diminution du trafic routier sur le réseau magistral, afin d'aboutir à une baisse des émissions et des nuisances sonores. Le PDMIF a notamment pour ambition de développer le covoiturage pour en faire une véritable alternative de mobilité durable en Ile-de-France, ce qui est intéressant pour faire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														baisser l'autosolisme et donc la congestion et le nombre de véhicules. Néanmoins, si le développement des voies réservées se fait avec un maintien de la capacité existante du réseau autoroutier, par l'ajout d'une voie ou l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, et non par la transformation de voies existantes, cette action n'aura pas d'effet sur le niveau du trafic routier et fera uniquement effet d'appel d'air pour plus de véhicules. De même, le PDMIF incite à une augmentation de la capacité sur certains axes particulièrement congestionnées par améliorer la fluidité. Il fait consensus aujourd'hui parmi les spécialistes du trafic, qu'une augmentation de capacité fait appel d'air et génère une augmentation du trafic, et conduit, à terme, à retrouver un niveau de congestion comparable ("one more lane will fix it"). Il semble, au contraire, nécessaire de réduire progressivement les vitesses, les largeurs de voies puis le nombre de voies, pour faire baisser fortement les nuisances, inciter au report modal vers le covoiturage, les transports en commun ou les mobilités actives et envisager, à plus long terme, une transformation de ces infrastructures en voies apaisées permettant d'améliorer la santé et la qualité de vie des habitants de la métropole du Grand Paris. L'arrivée du réseau du Grand Paris Express en 2031 est une perspective permettant d'envisager une vraie alternative à l'usage de la voiture pour des dizaines de milliers de franciliens qui utilisent le réseau autoroutier pour des déplacements banlieue-banlieue. Le PDMIF doit prendre en compte cette perspective afin que l'arrivée de ce réseau structurant de transport en commun s'accompagne d'un report modal et ainsi d'une réelle réduction du trafic routier sur le réseau magistral, qui ne pourra se faire qu'en agissant sur l'efficacité de ce réseau (baisse de vitesse et de capacité). Poursuivre les investissements pour améliorer la capacité et l'efficacité du réseau autoroutier semble, au contraire, contraire à ces ambitions. En tant qu'habitante du territoire d'Est Ensemble, je suis en accord avec les ambitions du Territoire visant à apaiser les autoroutes urbaines, exprimées dans le "plaidoyer pour l'apaisement des autoroutes d'Est Ensemble" adopté en Conseil de Territoire en septembre 2024.
Obs 1233					X							X		**M. RIGAUD de Sète (34)** : Développer l'intermodalité signifie permettre aux cyclistes se déplaçant en région de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pouvoir embarquer leur vélo dans les transports en commun (train, RER, bus) de la Région Ile-de-France.
Obs 1234				X								X		**Une Anonyme de Seine-et-Marne (77)** : J'ai fait Lyon - Paris gare de Lyon en TGV en 2 heures, puis Paris gare de Lyon - Provins en métro et transilien en 3 h. Puis 20 min de voiture pour rentrer chez moi. J'ai refusé un emploi à Guyancourt (78), parce qu'il fallait 4 heures de transport en commun en partant de mon domicile. Et encore, pour y être à 8h, il n'y avait tout simplement pas de train. Puisque le grand Paris ne vient pas jusqu'à nous, malgré le fait que nous payons (par solidarité) son financement, avez-vous une solution pour les Seine-et-Marnais, pour que les trajets intra IDF ne soient pas plus long que Paris-Lyon ou Paris-Bordeaux?
Obs 1235	X													**Mme KARP de Larchant (77)** : Habitant ou séjournant à Larchant, ou amoureux de ce village de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours, pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine-et-Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Île de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région IDF est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine-et-Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en oeuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 1236	X													**Un Anonyme de Larchant (77)** : Idem obs 1235 cf obs 290
Obs 1237														**SPAM**
Obs 1238	X													**Une Anonyme de Larchant (77)** : Idem obs 1235 et 1236 cf Obs 290
Obs 1239	X			X								X		**Une Anonyme de Bois-le-Roi (77) :** Avis sur vos déplacements en Île-de-France Votre objectif : • Diminuer de 15% les déplacements réalisés en voiture ou à moto, • Augmenter de 15% la part des déplacements en transports en commun, • Multiplier par 3 les trajets réalisés en vélo. • Diminuer de 15% les déplacements réalisés en voiture ou à moto. Je réside dans le sud Seine-et-Marne depuis de nombreuses années et me déplace très souvent sur Paris, or, depuis cinq ans, il m'est impossible de rentrer par la SNCF de Paris vers Fontainebleau le soir après 22 heures, comment voulez-vous réduire les déplacements alors que tout est fait pour produire l'inverse. Manque de concertation mais non bien sûr seulement par la non prise en compte des considérations des personnes. Arrêtez de nous demander notre avis et de faire l'inverse ! Impossible d'aller au théâtre, aux conférences, de diner avec des amis sinon prendre sa voiture et à quel prix… - Augmenter de 15% la part des déplacements en transports en commun : La ligne R est une horreur, pas de toilettes, pas d'espace pour les sacs, les bagages, de plus en plus de vélos, de trottinettes etc… qui gênent les voyageurs. Ne pensez-vous pas qu'il est grand temps de créer des wagons spéciaux voyageurs avec vélo et trottinettes ? Mettez autant de moyens que vous en avez mis pendant les jeux olympiques, où à ce

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														moment-là, tous les trains étaient à l'heure, la signalétique impeccable, tout était nickel. Comment voulez-vous augmenter de 15% de la part des déplacements en transport en commun, alors qu'en matière de sécurité, tout laisse à désirer dans les transports. - Multiplier par 3 les trajets réalisés en vélo : L'objectif est louable cependant au sein de mon agglomération, le plan vélo est juste minimaliste : « on ne peut pas faire des pistes cyclables le long des départementales parce que c'est dangereux » une aberration ! Les pistes cyclables sont favorisées pour le tourisme et le week-end mais pas assez pour les trajets quotidiens maisons-travail. Dans mon département l'usage de la voiture est fondamental par manque de pistes cyclables. Aussi, certaines personnes ne peuvent pas prendre le vélo pour diverses raisons. Pour se rendre du sud au nord pendant longtemps il fallait passer par Paris, des créations de lignes de bus ont favorisé les déplacements du Nord au Sud. Aussi, est-il possible d'obtenir des navettes et bus électriques Ile-de-France Mobilités à Bois-le-Roi, vos bus sont polluants, procurent des nuisances sonores pour peu de monde qui les utilise. Merci pour cette enquête mais par pitié écoutez les usagers !!
Obs 1240	X		X									X		**Mme RIGOT de Janville-sur-Juine (91)** : Après 6 ans à Janville-sur-Juine, je viens d'emménager à Lardy. A Janville-sur-Juine, aucun axe n'est sécurisé pour les vélos. Quand j'emmenais mes enfants à l'école en vélo (un bon kilomètre), je peux vous dire que je n'étais pas sereine. J'ai déjà failli me faire renverser. Les 30 km/h imposés depuis 2 ou 3 ans ne changent rien, les gens roulent à 50 voir plus (d'autant plus dans rue Joliot Curie : belle ligne droite avec la D99 !). La D17, qui permet de relier Janville à Lardy/Bouray (en plus de la D99) pourrait être un axe sécurisé pour les mobilités douces avec quelques aménagements. A Lardy, je vois la différence : beaucoup d'axes sont aménagés pour les cyclistes. Pour la mobilité en voiture, je pense qu'il faudra une application unique de covoiturage pour maximiser les chances de trouver un covoitureur.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1241				X								X		**Une Anonyme de Louveciennes (78) :** Nous souhaitons davantage de bus pour cette ligne EX01 de Versailles Chantiers à Saint-Germain-en-Laye. Et des bus de Louveciennes à Poissy, de Louveciennes à Sartrouville. Sur le plan de la sécurité, la circulation Rue de la Princesse (D102) à Louveciennes vers Bougival met en péril la sécurité des piétons (enfants). La circulation doit être revue, et en particulier celle des poids lourds : le virage au niveau des Granges du Barry, à l'angle avec la rue de l'Etarché est excessivement dangereux du fait du manque de visibilité et de l'étroitesse du trottoir (dépose de cars scolaires, proximité de la maison des enfants, des tennis).
Obs 1242				X								X		**Une Anonyme de Paris (75)** : La déviation de la ligne 80 sur le tronçon Lecourbe/place Cambronne (75015), pour raison de travaux rue de la Croix Nivert, en passant rue Cambronne et en évitant la rue de la Croix Nivert, rend le trajet bien plus rapide. En effet, la rue de la Croix Nivert est toujours très embouteillée, notamment le matin et en fin de journée. Le bus y reste bloqué chaque matin plus de 10-15mn. Serait-il possible de rendre cet itinéraire (passer rue Cambronne) permanent, comme c'était le cas il y a quelques années ? Une autre demande est d'améliorer la précision du temps d'attente. Il y a trop d'erreurs, au détriment du passager.
Obs 1243												X	X	**M. DOUADY de Louveciennes (78)** : Route départementale D102 dite "rue de la Princesse" particulièrement dangereuse pour les piétons et les riverains en raison : - de l'étroitesse des trottoirs, surtout au niveau du virage rue de l'Etarché, trottoir fréquenté par des enfants à l'heure des retours de l'école, ou lorsqu'ils se rendent aux tennis des Granges du Barry et à la MJC ; - nombreux poids lourds ne respectant pas la limitation de circulation ; - dangerosité du virage de l'Etarché où les poids lourds et les bus ont du mal à se croiser et, serrant à droite, sont un danger pour les piétons sur le trottoir non protégé. A noter à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ce sujet que le trottoir d'en face, où ne circulent aucuns piétons, est muni de "chasse-roue" pour protéger la toiture du riverain. Est annexée une pétition de 65 signatures pour la mise en sécurité des piétons rue Princesse avec des explications et photos sur 8 pages.
Obs 1244				X								X		**Une Anonyme de Gazeran (78)** : Il y a un an, presque jour pour jour (le 1er mars 2024), Valérie Pécresse se déplaçait à Rambouillet pour se pencher sur le problème des transports dans le Sud Yvelines. Madame Pécresse avait porté une attention particulière aux problèmes des transports d'élèves qui représentaient alors la cause d'un taux d'absentéisme qui leur était préjudiciable. Des promesses pour les usagers, des menaces pour Tansdev… Un an plus tard, la situation n'a pas vraiment évolué. Cette année scolaire 2024-2025 est un vrai calvaire pour les élèves et leurs parents sur certaines lignes : Tout commence dès la rentrée scolaire de septembre, où il a fallu plus de trois semaines au transporteur pour faire le comptage des élèves et le corréler au bon nombre de bus (en attendant les enfants étaient laissés sur les quais de bus et devaient se débrouiller pour rentrer chez eux). Étonnant qu'avec le nombre d'élèves par ligne de bus de l'année précédente et le nombre d'abonnement souscrits pour l'année suivante, il ne soit pas possible d'anticiper plus vite le nombre d'usagers. Le reste de l'année ressemble à un jeu de hasard plusieurs jours par semaine : Passera, passera-pas ? Montera, montera-pas ? Ira au collège/lycée, n'ira-pas au collège/lycée ? Quelle angoisse pour les parents !! Il y a ceux qui sont déjà partis travailler et ne peuvent pas revenir, ceux qui sont en télétravail mais qui sont en réunion, ceux qui arrivent à se débrouiller pour revenir chercher tous les enfants laissés sur le quai et font le travail de Transdev. Il y a le souci de la sécurité pour les enfants laissés seuls, livrés à eux-mêmes, si le bus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ne passe pas ou ne les prend pas… Quelle angoisse pour les enfants !! - À la rentrée, des 6e qui n'ont alors pour certains que 10 ans, ne peuvent pas monter dans le bus à l'arrêt du Racinay et ne peuvent pas rentrer chez eux (les plus grands ont l'habitude et ne se font pas avoir…). - Les bousculades pour monter dans les bus pour être certain d'avoir une place. - Le matin, le stress en arrivant au collège lorsque les bus sont en retard ou les cours à rattraper lorsque les bus ne passent pas. - Et ceux déposés à l'arrêt de bus par leurs parents mais qui, lorsque le bus ne passe pas, ne peuvent pas rentrer chez eux car l'arrêt est trop loin de leur habitation (car oui il manque aussi d'arrêts de bus). Nous pensions être à Gazeran les seuls dans cette situation mais après quelques recherches nous nous sommes rendus compte que le communes d'Émancé, de la Boissière école, de Mittainville… sont également touchées. D'ailleurs les chiffres fournis par le collège du Racinay en témoignent : chaque mois depuis le début de l'année scolaire 2024-2025, c'est une centaine d'élèves (sur 654) qui est en retard ou absent pour raison de problèmes de transports !!!!! Il n'en reste pas moins que nous ne représentons qu'une goutte d'eau dans l'océan des transports de la région Ile de Bientôt, qu'il est impossible d'échanger avec des interlocuteurs en chair et en os (trouver un n° de téléphone relève souvent de l'exploit), que malgré les réclamations des familles (en ligne) et des mairies auprès de Transdev, IDF mobilités, Rambouillet Territoire… Rien n'y fait… Jamais de retour… Pas de solution… Des enfants encore et toujours sur le trottoir… À l'heure où la région fait une grande enquête publique sur le nouveau Plan Des Mobilités d'Île de Bientôt, peut-être qu'il serait bien de commencer par s'assurer du fonctionnement normal de l'existant. https://actu.fr/ile-de-bientôt/rambouillet_78517/bus-bientôt-des-renforts-pour-en-finir-avec-la-galere-dans-le-sud-yvelines_60766523.html (article en pièce jointe).

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1245	X	X	X	X	X	X	X		X			X		**Une Anonyme d'Etampes** Mon avis est défavorable en l'état. "Des citoyens engagés pour la transition vers une mobilité bas carbone, appellent à une remise en question du modèle d'urbanisation qui structure la région parisienne. L'étalement urbain comporte le risque d'allongement mécanique des distances domicile-travail, accroît la dépendance à la voiture, génère des coûts d'infrastructure disproportionnés. À l'heure où les défis climatiques et énergétiques exigent une gestion plus sobre de nos ressources, inscrire dans le Plan des mobilités un engagement fort en faveur de la sobriété spatiale: conditionner les nouveaux projets d'aménagement à leur viabilité en matière de mobilité durable et de respect de l'environnement, de la biodiversité. Faire dans la sobriété pour dépenser moins d'énergie, faire moins de déplacements dans tous les sens parfois pour gagner en temps, en espérance de vie, en qualité de vie, faire plus localement! Évaluer systématiquement l'impact carbone des choix d'urbanisme pour éviter d'induire des trajets longs et coûteux. Il ne suffit pas d'adapter les infrastructures à la croissance urbaine: c'est l'aménagement du territoire qui doit intégrer les limites du système de mobilité." Les villes doivent être pensées en fonction d'un nombre d'habitants à limiter pour garantir une qualité de vie (en favorisant la mixité sociale), des infrastructures à mettre à leur disposition pour répondre à leurs besoins primordiaux. Les PLU, PCAET, SCot, les PCS, les plans de circulation, les voies (à pied, en vélo, en fauteuil, en poussette…) doivent être pensés dans une vision d'ensemble pour améliorer la vie des gens…L'accessibilité des lieux publics est encore un problème (pas d'ascenseur dans une mairie…). Augmenter la population de façon sensible et parler de réduire l'impact au niveau des pollutions… est incohérent! On veut toujours plus d'habitants, plus de moyens de transport collectifs sans penser aux risques liés à une densité élevée pourtant soulignée pendant la pandémie COVID 19 , ceci dans un contexte de de manque de médecins. La mobilité, les moyens de cette mobilité, changent la vie des gens tout simplement. La nécessité de mener des projets d'aménagement qui répondent mieux aux contraintes climatiques, environnementales et celles plus quotidiennes de la vie en 2025, ne peut se traduire par des mesures sans études objectives et sans mesure des conséquences au fil des jours. Encore moins s'il s'agit d'amener à des comportements plus vertueux, qui ne sauraient être imposés par la contrainte et sans distinction de la diversité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des besoins qui peuvent être très différents d'un individu à l'autre, selon ses besoins, son âge, sa santé…. Souvent les consultations sont biaisées car les décisions sont déjà prises. A Etampes, Sous-Préfecture du 91: aucune réunion sur le sujet ouverte au public! Juste une délibération en conseil municipal et des affiches légales qui ont été très exposées (une exception)… La MRAe fait un certain nombre de recommandations importantes qu'il serait utile de suivre; en particulier concernant la place des "usagers". Elle propose de créer des collèges d'usagers, pour mieux appréhender les attentes et besoins des usagers et 168 / 714 Export généré le 01/04/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 31/03/2025 00:00:00 et le 31/03/2025 23:59:59 réussir les évolutions de parts modales souhaitées. La ville d'Etampes a donné un avis défavorable à ce plan en évoquant la situation vécue par les étampois qui sont souvent privés de mobilité, de facilité d'accès à ce qui existe: des ascenseurs viennent seulement d'être installés à la gare SNCF principale en 2025 (lois sur l'accessibilité…). Elle a aussi autorisé la construction de résidences assez importantes au cours des 2 dernières années sans avoir travaillé sur la question des transports et autres infrastructures… On ne sait pas maintenant où se garer sans payer même loin de la gare…ce qui peut poser problème à ceux qui n'ont pas droit à des réductions pour stationner dans un parking payant. Le projet de plan des mobilités ne répond pas aux problématiques de saturation des réseaux et du stationnement urbain. Le stationnement doit tenir compte du nombre d'habitants et aussi avoir une capacité à accueillir des visiteurs (commerces, musées, cinémas…). Penser aux salariés qui doivent emprunter des modes de transport aux heures de pointe mais pas que… Pensons à avoir des personnes sur les quais pour renseigner mais aussi rassurer, aider, intervenir en cas de difficultés, incident… Evitons la circulation de PL sur des routes déjà mal entretenues depuis plusieurs années, le train est moins dangereux! La RN 20 est assez dangereuse entre Paris et Etampes. Encourager l'utilisation de petits véhicules moins gênants à tous points de vue! Pensons à réduire la taille des cars quand les villes traversées ont des voies étroites et que le car est vide ou presque à certaines heures, constaté à Etampes. Mieux gérer l'existant sur le terrain! Pensons circulation et voies douces mais en installant de vraies pistes dédiées. Pensons aux personnes handicapées, aux personnes fragiles, fatiguées ou malades et faisons un effort… Pour la sécurité d'abord…Rendre la mobilité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														plus sûre de 0 à 95 ans …Les piétons aussi doivent pouvoir circuler … Permettons un accès à des toilettes plus facile et partout pendant un voyage, certains renoncent à se déplacer faute de pouvoir utiliser des WC en 2025! Il faut penser aux générations futures, aux riverains habitant à proximité de voies de circulation… Pensons à laisser des guichets ouverts pour renseigner les citoyens qui ne maîtrisent pas certaines outils ou ne les possèdent pas. L'utilisation de téléphone portable doit être un choix pas une obligation pour pouvoir se déplacer en Ile de France et ailleurs d'autant que pour diverses raisons, des pannes peuvent survenir! La dématérialisation a ses limites, rien ne remplace l'humain. Attention au prix de tous les modes de transport, allons vers la gratuité quand c'est possible pour éviter des frais inutiles d'entretien de routes, d'infrastructures qui dénaturent notre territoire… Pensons à tout ce qui peut éviter les pollutions (pneus…)…Pollution aux particules fines, pollution lumineuse Attention aux grands projets inutiles. Stop à l'artificialisation de sols pour faire parfois des structures superflues. Penser à l'entretien des voies, à ce qui existe déjà, aménager mieux au lieu d'ouvrir d'autres chantiers qui empiètent sur le foncier. Le plan reste également insatisfaisant sur la problématique de l'entretien du réseau routier et sur les conflits d'usagers susceptibles de naître des aménagements réalisés pour favoriser la multimodalité. Les effets environnementaux paraissent sous évalués au regard des besoins réels du public. Les zones à faible émission doivent être une tendance à encourager mais en associant les habitants et en aidant les professionnels à s'équiper… Aider au covoiturage surtout quand il n'y a pas autre solution. Développer les alternatives à 169 / 714 Export généré le 01/04/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 31/03/2025 00:00:00 et le 31/03/2025 23:59:59 la voiture individuelle. Financer des parkings gratuits à l'entrée des villes quand cela se peut et si possible sans artificialiser des sols nouveaux… Ne pas faire payer les parkings d'hôpitaux, l'accès aux soins est déjà complexe en 2025 pas la peine d'en rajouter! Il y a un danger de renoncements ou de retards de soins! cf le stationnement à l'hôpital de Saclay tout récent: témoignages nombreux de la difficulté d'accès etc… Dans toute l'Ile de France, essayons de penser à la possibilité de se déplacer à toute heure sans difficulté majeure. Trop de personnes passent beaucoup trop de temps dans les transports (galères, retards inhérents au trafic aussi sans parler des risques météorologiques qui s'intensifient

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														en période de dérèglement climatique) pour aller travailler mais aussi aujourd'hui pour aller à un rendez-vous médical… faute de pouvoir consulter à proximité de chez soi! Développer l'utilisation des transports collectifs en les rendant plus attractifs : en proposant une offre sûre et performante adaptée aux usages des Franciliens. Ce point est essentiel car les transports collectifs, par leur capacité et rapidité, offrent la meilleure alternative à la voiture individuelle pour les trajets moyens ou longs. La fiabilité reste un point faible du réseau de RER. Elle doit être améliorée et contrôlée par des indicateurs crédibles. La régularité, la fréquence et la sureté sont les 3 facteurs pour favoriser l'usage des transports collectifs. Merci de votre attention. Habitante d'Etampes dans le 91
Obs 1246			X									X		**Une Anonyme de Paris (75) :** La réduction de la place de la voiture et de ses impacts nuisants pour les riverains des grands axes n'est pas assez bien prise en compte : - Sous couvert de favoriser l'autopartage, le PDMIF prévoit la création de voies supplémentaires sur les autoroutes et grands axes. C'est une aberration !! Créer des voies supplémentaires ne fait qu'augmenter le trafic et donc la pollution. Les congestions reviennent et s'amplifient peu de temps après l'élargissement des autoroutes et boulevards urbains, c'est un fait qui a été mesuré et prouvé dans de nombreux endroits. Oui pour favoriser l'autopartage, mais celui-ci doit se faire au détriment de l'autosolisme, pas en supplément ! L'action 7.3 doit être réécrite en ce sens. - Très peu de mesures d'amélioration des autoroutes (murs et revêtements anti-bruits, enfouissement de tronçons) en faveur de la Seine-Saint-Denis. C'est encore une pénalisation de celles et ceux qui subissent déjà plus que les autres et depuis plus longtemps des choix étatiques et régionaux en faveur des plus riches. L'action 7.4 doit être complétée par des actions d'amélioration notamment sur les secteurs Pont de Bondy et porte de Bagnolet.
Obs 1247			X	X	X				X					**Mme GAFFRE de Pantin (93)** : Idem Obs 1232
Obs 1248								X						**M. DELISLE de La Ferté-Gaucher (77) :** En tant que transporteur routier de marchandises, basé à La Ferté-Gaucher, nous

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														souhaitons la réouverture de la voie ferrée entre Coulommiers et La Ferté-Gaucher. En effet, nous avons beaucoup de demandes de nos clients pour décarbonner leur transport car les gares parisiennes sont saturées d'accès routiers. Nous sommes propriétaires d'une friche industrielle qui possède l'embranchement fer et une ITE. Nous pourrions construire et exploiter une gare multimodale afin de développer le transport combiné, répondant ainsi à la volonté gouvernementale et aux chargeurs.
Obs 1249	X											X		**Une Anonyme de Paris (75)** : Je constate une détérioration notable des conditions de sécurité des piétons à Paris depuis ces dernières années notamment en raison de voirie partagée vélo / piétons à proximité d'un square (ex. place de Catalogne), de pistes cyclables en double sens avec des cyclistes qui ne respectent pas les arrêts au feux rouges, d'arrêt de bus pour lesquels la descente n'est plus sur le trottoir mais sur la piste cyclable... L'axe 2 "placer le piéton au cœur des politiques de mobilité" doit se décliner avec un objectif de priorisation de la sécurité du piéton (et non de la praticité du trajet pour le cycliste).
Obs 1250				X								X		**Mme VAN DER MARLIERE de Paris (75)** : Je souhaite que le trajet du bus 80 dans Paris puisse continuer à passer rue Cambronne vs la rue de la Croix Nivert (75015) qui est très embouteillée, notamment le matin.
Obs 1251	X			X		X	X							**M. DUFRESNE de de Dammarie-les-Lys (77)** : Je suis résident de la CAMVS (communauté d'agglomération Melun Val-de-Seine), à Dammarie-les-Lys. Je n'ai pas de voiture et je me rends tous les jours à mon travail en vélo à Vaux-le-Pénil via Melun (et pour tout autre déplacement dans le 77, aussi en lien avec les TC lourd, ligne R à partir de Melun). La CAMVS posséder un potentiel de report cyclable en TC léger et vélo important car de nombreux déplacements domicile-travail des résidents de la CAMVS se font en voiture et soit dans la même commune ou des communes voisines (12500 personnes). Par ailleurs les habitants de Melun ne vont pas travailler en majorité à Paris (environ 2500 pers / 17000 actifs), les usagers de la gare de Melun proviennent donc des communes voisines. Le défaut de pistes cyclables, notamment autour de la gare dans un rayon d'1 km, de bus à haut niveau de service dans l'agglomération, mais aussi inter-agglomération, rendent difficile les potentiels reports vers

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des modes doux. Ces modes seront développés si en même temps les trajets en voiture, notamment pour traverser Melun, ne sont pas rendu contraignants (sinon par quel miracle les automobilistes prendraient le bus ou le vélo). Le TZEN devrait permettre ce report, mais il devra être couplé à mon avis avec une politique attractive (gratuité dans l'agglomération ou faible cout) et un avantage concurrentiel avec les voitures. Gratuité également à envisager sur la ligne R entre Corbeil et Melun, ou Melun-Montereau via Livry-sur Seine (petites lignes). Ces projets n'interviendront qu'en 2030, si les budgets suivent et des dérèglements écologiques ou politiques n'interviennent d'ici là. Comment agir des-à-présent ? La gratuité évoquée sur des lignes de train locales ou des lignes de bus départementales (réellement express) par exemple, le développement du VIF vélo, jusqu'à la gare de Melun via le Mée... Ce dernier projet serait peu couteux si des voies voitures étaient dédiées au vélo (de la pénétrante à la gare de Melun via l'avenue Thiers) : Inciter le CD 77 à réserver une seule voie dans chaque sens (sur les 2 et par moment trois voies dans un même sens) au voitures et camions dans la traversée de Melun pourrait favoriser les bus existants (en leur réservant une voie dédiée et accessibles aux vélos. Cette mesure offrirait la possibilité de les renforcer car le trafic automobile sera contraint (pour un temps car on peut fort parier sur une évaporation du trafic, vers les autoroutes ou en reconsidérant les trajets inutiles). En complément, des financements pourraient être alloués aux collectivités qui ont des projets d'aménagements cyclables (Commune de Melun, Dammarie-les-Lys par exemple ou la CAMVS), en lien avec le VIF. Développer l'offre de stationnement vélo sécurisé ou non en gare de Melun (actuellement très faible voire inexistant car cela n'est pas assuré par IDF mobilité comme ailleurs où c'est efficace). Il est important de considérer des projets de mobilités à moindre cout avec l'existant, en laissant un peu moins de place à la voiture (dans les agglomérations), on devrait y arriver comme dans toutes les villes de France ou d'Europe qui ont eu ce courage politique. Il s'agit de considérer la voiture pour son juste usage, les déplacements à moyenne distance dans des zones peu desservies et non sous nos fenêtres et centre-ville.
Obs 1252				X										**M. FEUGERE, Adjoint au maire de la Ville de Chatenay -Malabry** : Je suis favorable au prolongement de la ligne 4 du Métro jusqu'au T 10 à Châtenay-Malabry puis jusqu'à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Massy-Palaiseau. Oui, je suis favorable à cette extension pour les raisons suivantes: 1/Elle avait déjà promise dans les années 1960, en parallèle à l'ex-future ligne devant rallier Chartres par les Gallardons puis enterrée , même si finalement le TGV y fut bien enterré sous la coulée verte , mais sans le métro 2/le Maillage plus fin sur notre ville de Châtenay -Malabry, qui devient avec ses deux pôles d'activité , La Vallée, qui accueille delà le siège d'une grande entreprise, Lidl France avec 2000 emplois, et le futur Business Park- sur l'ancien site de la faculté de Pharmacie , qui justement devait être desservie par le métro - un grand bassin dynamique d'emploi. Et le ligne 4 relierait ainsi les villes voisines, comme Verrières- le Buisson et le Plessis, tout comme les grandes gares parisiennes et celle de Massy. 3/ son nouveau terminus à Massy procurerait un bon flux de voyageurs dès son inauguration, car Massy serait alors un hub majeur, où se croisent les RER B et C, le tram T12, la future ligne 18, sans oublier bien sûr Massy TGV' de plus en plus fréquentée Mais je souhaite conserver la liaison Robinson - Bourg la Reine par le RER B. Celui-ci nous donne un service très dégradé, avec des matériels tant au sol que roulants (Mi 82 dont 30 rames toujours pas rénovées et à bout de souffle) et une fréquentation saturant la ligne en heures de pointe, malgré les 32 rames programmées en ces heures Mais les gros travaux sur les infrastructures se déroulent depuis quelques années, sous l'impulsion de IDF Mobilités, les nouvelles rames MI20 vont enfin arriver, après plusieurs reports de délais, avec une capacité accrue de 30% de voyageurs. Et une fois l'automatisation implantée, vers 2030, cette ligne apportera enfin un service fiable et confortable. Par ailleurs, la SNCF gère très bien sur son tronçon nord, les deux extrémités de parcours, Roissy et Mitry. Je fais confiance à la RATP pour en faire de même avec notre desserte sur Robinson, comme deux autres Massy et St Rémy. C'est pourquoi je demande que notre ville reste raccordée à ce tronçon du B, qui lui donnera enfin une desserte sans pareil pour rejoindre la Gare du Nord et l'aéroport de Roissy, en profitant d'une rame vide quand elle ouvre ses portes pour la montée des Chatenaysiens à ce terminus.
Obs 1253	X													**M. GARDETTE de Saint-Cloud** : En tant qu'usager quotidien du vélo à Saint-Cloud, je souhaite souligner l'incohérence territoriale créée par la position de la municipalité vis-à-vis du Plan de mobilités. Le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Département a entrepris dans la ville voisine de Garches la création d'une piste cyclable de plus d'un kilomètre. Elle s'arrête quasiment à la frontière avec Saint-Cloud, au profit de bandes cyclables beaucoup plus dangereuses, notamment pour les jeunes des écoles allemandes, américaines et du lycée Santos-Dumont. Cette rupture de continuité cyclable est symptomatique du problème plus large que pose la position de Saint-Cloud dans le réseau cyclable métropolitain. Dans sa délibération, la mairie demande "l'adaptation du réseau cyclable structurant régional au contexte de Saint-Cloud", ce qui revient à créer volontairement une discontinuité dans le Maillage cyclable francilien. La mairie précise que les 2 axes du réseau vélo ile de France ne sont pas adaptés à son territoire : la V20 qui longe la Seine le long de la D7, et la V9 qui permet de rejoindre le pont de S-Cloud de Saint-Nom-la- Bretèche, Vaucresson, Garches. Concernant la V20, la mairie a déjà été déboutée de son opposition à ce trajet lors de l'enquête publique de 2021. Concernant la V9, cet axe est structurellement nécessaire pour permettre le franchissement de la rupture urbaine créée par la voie SNCF sur le territoire de St-Cloud dans un contexte topographique difficile avec un dénivelé de +120 m sur moins d'un 1km de la largeur avec des passages à +15%. La seule alternative pour franchir à vélo la voie SNCF est une route communale la RD50 sur laquelle la mairie refuse de réaliser un quelconque aménagement cyclable malgré les demandes de l'association vélo locale Cette approche va à l'encontre de l'esprit du Plan des mobilités qui vise à créer un réseau cohérent à l'échelle régionale. Les comptages effectués montrent que de nombreux cyclistes traversent Saint-Cloud quotidiennement entre Paris, Suresnes, Boulogne et d'autres communes. L'absence d'infrastructures dédiées sur notre territoire communal constitue donc un obstacle majeur à la politique régionale de mobilité. Je demande que le commissaire enquêteur rappelle l'importance de la continuité territoriale des aménagements cyclables et recommande fermement l'intégration de Saint-Cloud dans le réseau cyclable structurant sans adaptations qui en diminueraient l'efficacité.
Obs 1254	X						X	X				X		**M. REDON d'Environnement 93** : Dans une pièce jointe, l'Association – déplore que les inégalités d'accès à la mobilité soient insuffisamment prises en compte ; - promeut une cohérence entre les différentes politiques

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sectorielles des mobilités (vélo, stationnement, espace public …) et les politiques locales (aménagement, urbanisme, éducation, social…) ; - demande un indicateur de suivi des politiques ; -pose le problème de la logistique et de la circulation des camions et de la pollution qui l'accompagne ; - propose des outils à prescrire dans le Plan.
Obs 1255	X											X		**M. MACHU – 60 Millions de Piétons de Paris** : 60 Millions de Piétons a rencontré un membre de la Commission d'enquête le 26 mars à Versailles. Ce fut l'occasion de lui présenter l'association et les grandes lignes de ses attentes, dans le cadre du futur Plan de Mobilité qu'aura à piloter Île-de-France Mobilité, concernant la mobilité piétonne. Vous trouverez, en fichier joint, l'ensemble de nos observations sur ce projet de Plan. En conclusion de ces observations, l'association demande à la Commission de bien vouloir dédier un volet « mobilité piétonne » dans son rapport et d'être attentive aux observations de l'association et de l'autorité environnementale ainsi soulevées. L'association demande également à la Commission d'apprécier ce projet à la conformité aux articles de loi concernant la mobilité piétonne. Par une pièce jointe, l'Association pose le problème de la mobilité piétonne : - que recouvre cette notion ? – demande qu'un budget dédié ; - demande également qu'un contrôle de conformité soit mis en place dans les marchés publics sur la conformité ; - pose le problème de la sécurité des piétons (éclairage public, mobilité touristique, aménagements de la voirie …) ; - demande la création d'un réseau piétonnier régional avec un financement identique aux vélos ; - l'Association souhaite participer aux différents comités concernés par la mobilité piétonne ; -demande à la commission d'enquête d'inclure un volet « mobilité piétonne » dans son rapport.
Obs 1256	X		X	X				X						**Mme ROLLAND de Charmentray** : J'habite Charmentray, commune rurale de 300 habitants, située au Nord Est de Paris, en Seine et Marne, (à environ 40 kms de Paris). La commune ne dispose d'aucun commerce, d'aucun centre de santé. La ligne de bus 2129 dessert le village au rythme d'un bus par heure le matin à partir de 6h jusqu'à 10h et en fin de journée de 16h45 à 19h30. Entre ces plages horaires, un bus circule à 13h et un autre à 14h30. Au regard de la fréquence des passages, la ligne est majoritairement utilisée par les collégiens et lycéens. Compte tenu

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de cette présentation et du vieillissement de la population, il apparait nécessaire qu'un service de transport à la demande soit proposé, pour permettre aux personnes en perte d'autonomie de rompre avec l'isolement, d'accéder aux services de soins et aux services de première nécessité. De plus, pour rendre possibles nos déplacements à pied sur l'unique route (CD54a) qui traverse le village, il apparait également nécessaire de penser l'aménagement sécurisé et praticable de trottoirs. Enfin, pour permettre le partage de cette voie entre piétons, voitures, engins agricoles, transports collectifs des écoles du RPI, bus, poids lourds alimentant le méthaniseur, il serait judicieux de considérer la réouverture à la circulation d'une voie communale existante. Cela permettrait de dévier les véhicules lourds et d'assurer la sécurité de chaque utilisateur.
Obs 1257	X								X					**Une Anonyme de Garches (92)** : Afin d'assurer la tranquillité, la sécurité, limiter la pollution sonore, pour tous je propose de limiter à 30 km la vitesse de tous les véhicules dans toutes les zones urbaines en île de France. Je souhaite aussi des rues à 20 km en centre-ville des communes d'Ile de France avec une priorité pour les piétons. Il serait souhaitable d'obliger chaque commune où il y a une école de transformer la rue aux enfants (voie piétonne, rue partagée limitée à 20 km par heure).
Obs 1258														**M. GANDNER - Ville de Nanterre (92)** – Avis de la Ville de Nanterre dans le cadre de l'enquête publique relative au plan des mobilités en Ile-de-France 2020-2030. Est joint le courrier de M. le Maire accompagné de deux annexes dont l'avis détaillé de la Ville de Nanterre en date du 17 mars 2025 relatif à l'enquête publique et au plan des mobilités en Ile-de-France 2020-2030 ainsi que l'avis de la Ville de Nanterre en date du 8 août 2024 relatif à l'avenant Mobilité au contrat de plan Etat-Région 2021-2027.
Obs 1259	X	X		X										**Mme GAMBIER – Assistance Publique Hôpitaux de Paris :** En pièce jointe, est déployé le projet Nouveau Garches regroupant l'Hôpital Raymond Poincaré de Garches sur le site de l'Hôpital Ambroise Paré à Boulogne-Billancourt. Les différents aspects du projet sont détaillés, en matière de mobilité, avec la contrainte essentielle de l'accès aux PMR.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1260	X			X								X		**M. JOMIER - Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie de Saint-Germain-en-Laye** : Dans une pièce jointe sont émises des remarques générales sur le Plan et des remarques plus ciblées sur l'environnement mobile de Saint-Germain-en-Laye : - sur le projet de prolongement de la RN 186 ; -le prolongement du tram 13 vers Cergy et vers Versailles ; - le prolongement du tram 1 de Rueil à Bougival.
Obs 1261	X								X		X	X		**Un Anonyme de Port-Marly** : J'ai constaté avec stupéfaction que la RN 186 devait se voir attribuer un statut de voie magistrale ayant vocation à accueillir le flux marchandises PL à l'échelle européenne. Cette décision est en opposition totale avec les objectifs et enjeux énoncés dans la délibération de prescription du PDMIF soit la lutte contre la pollution, le bruit, la santé. En effet et particulièrement dans le cas de la section située entre Port Marly et Louveciennes dans les Yvelines (section que j'habite), la voie traverse le centre-ville dense à Port Marly et une zone habitée protégée à Louveciennes. Le trafic actuel notamment de PL est d'ores et déjà complètement surdimensionné par rapport au contexte du site traversé. Les nuisances liées à la pollution et au bruit sont déjà très fortes. Je rajoute les risques liés aux transports de matières dangereuses en plein centre-ville urbanisé et je ne vous parle pas des enfants qui se rendent à l'école en longeant cette voie extrêmement dangereuse et nuisible pour leur santé. Donnez à cette voie un statut de "magistrale" serait purement "criminel" et en incohérence totale avec les objectifs poursuivis par le document de PDMIF, ce qui rendrait à mon sens illégale cette décision. La solution est pourtant connue de tout le monde, Boucler la francilienne au nord-ouest de l'IDF et relier l'A13 et l'A1 pour éviter que tous le trafic PL allant du Nord de l'Europe vers l'Ouest (A10, 11, 12 et 13) et inversement ne se déverse au milieu des populations des villes et centre-ville traversés. La proposition de voie magistrale mise à l'enquête publique dénote bien d'une méconnaissance totale des sites traversés et d'une réflexion "paresseuse" menant à une décision facile, sans ambition et encore plus grave sans aucune préoccupation pour la vie quotidienne, la sécurité et la santé des populations concernées. Pour toutes ces raisons, je m'oppose plus que vivement à cette proposition et je me verrai dans l'obligation

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'engager pour l'avenir de nos enfants toutes procédures à ma disposition en cas d'approbation de celle-ci
Obs 1262	X	X		X						X				**M. ABABOU – Urban Eye** : Concernant la mobilité piétonne, Axe 2.1 Il y a des détails qui ne sont pas à régler qui bout à bout, font la différence au quotidien, rendant plus difficile le déplacement en ville. Objectif : simplifier le déplacement piéton et vélo, qui demandent plus d'effort qu'un véhicule motorisé. -Passages piétons : Aux carrefours, bien trop nombreux sont les passages cloutés qui demandent aux piétons de faire un détour sur le côté pour trouver le passage, lorsqu'on veut aller tout droit. C'est le cas pour les grands ronds-points. Et même encore en plein cœur de Paris et toute la région. Comme au niveau du carrefour Place Edmond Rostand, entre le jardin du Luxembourg et la rue Soufflot. Le passage piéton doit se trouver à l'entrée du carrefour, rendant la continuité entre les trottoirs se faisant face la plus rectiligne ou rapide possible. Quand vous serez vieux et lents, vous comprendrez que ce n'est pas un détail ce genre de détours qui, par ailleurs, sous d'autres formes, sont nombreux en ville. -Faciliter l'accès piéton au bois de Boulogne ! Vers le sud, et la muette, je n'ai pas pu rentrer faute de trouver un passage sécurisé, … j'ai dû rebrousser chemin ! A paris ! Absurde … Et tout ce genre d'absurdités que l'on trouve encore même au cœur de l'agglomération à proximité d'autres choses récentes et modernes… certains coins ont 50ans de retards. - CHEMINS : A paris mais surtout en banlieue, les espaces verts (plus ou moins décoratifs plus que « parcs » souvent), devraient au moins avoir un chemin, un banc ! (Vous verrez, là aussi, quand vous serez vieux…), plutôt que rien et consommer de précieux m² franciliens pour le plaisir des yeux, de la consommation d'eau d'essence de tondeuses et l'image des entreprises attenantes, et projets immobiliers. Toutes ces pelouses autour des résidences, immeubles… il faut y mettre des chemins, de la terre battue comme au parc, c'est très bien, pas besoin d'aménagement en dur, couteux. Petits détails qui changent la vie ! Car aujourd'hui, le « vert » est là, … mais il n'est qu'image, règle de PLU et pas utilisable, à part pour les chiens, … ce qui incite au laxisme car il n'y a pas de passage là (non ramassage des déjections). Concernant les transports publics : Axe 1.1 : Développer le réseau de mass transit* et en conforter la fiabilité et la résilience

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Métro : Même si ça n'est pas prioritaire aujourd'hui, au vu des projets projetés et en cours d'extension, je pense qu'il y a du potentiel d'amélioration du réseau de métro parisien. Certains sont peut-être envisagés. Je n'ai pas étudié en profondeur les besoins potentiels mais je propose certaines extensions qui me semblent pertinentes. Cf. plan ci-joint Par ordre de pertinence : -Ligne 11 : Potentiel gâché qu'un métro s'arrête en plein cœur de la ville la plus dense d'Europe ! Les métros sont nombreux, mais bondés. Une extension vers le sud de Paris n'est pas du luxe. Beaucoup d'étudiants rive gauche, jusqu'à la Cité Universitaire internationale et beaucoup vivent dans le nord et banlieue nord moins chers. Extension vers rive St Germain des prés Pont neuf, Saint-Michel-Cluny, Panthéon, Hôpital Institut Curie, Hôpital Val de Grâce, Hôpital Broca, Glacière, Hôpital St-Anne, … (et contrairement à mon dessin), direction Cité internationale Universitaire jonction avec RER B (vu le nombre de pannes et blocages et sa fréquentation (2e ligne d'Europe !), une autre connexion métro ce n'est pas de trop) -ligne 5 : Quel dommage de s'arrêter en si bon chemin ! Extension vers cœur du 13e place Jeanne d'Arc (cf. plan), ou jonction BNF François-Mitterand ? RER C plutôt, puis vers le nouveau quartier d'Ivry sur seine, jonction avec RER D ligne 8. - Fermer la rocade du tramway : Le tramway T3a doit passer ce pont vers le 16e ! n'en déplaise aux habitants du 16e, ils sont dans paris, ils assument qu'il y ait des transports en commun qui se développent, nous sommes au 21e siècle, la ville est passé de 2millions à 12 millions d'habitants en un siècle, faut faire avec. (Ou au moins jusqu'au métro 9). Et il faut faciliter l'accès piéton au bois de Boulogne ! - Idées d'extensions de la 3bis et surtout la 10 à travers Paris en transversales, pour connecter encore mieux le réseau et desservir mieux les cœurs du 11e et surtout 20e, ce dernier ayant un fort relief et très peu de métros, donc difficultés d'accès pour personnes vieillissantes et beaucoup de piétons. La 10, s'arrête à Austerlitz ! En 2025… il est plus que temps de prolonger cette ligne, alors que les banlieues s'étendent jusqu' à plus de 30 km de là ! Une jonction à la gare de Lyon me paraît pertinente. - Ligne 3 : un jour, on pourrait lui faire traverser la seine (et même en surface ?), rejoindre la gare de Bécon les Bruyères, puis plus loin. Faciliter la vie des banlieusards, si proches mais si loin en temps de transports. Extension potentielle à Bagnolet. - ligne 4 : D'ici 2050, 150ans après sa naissance ou presque, … la 4 s'arrête à la limite de la ville de 1890… Extension potentielle

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														jusqu'à Saint-Denis-Pleyel. Le potentiel en besoin de transports, report modal des voitures et bus et RER bondés, existe et n'est pas du luxe pour ces travailleurs du nord modestes. -Ligne 7 : Extensions vers le Sud ou connexion RER C ? pas de raison que les banlieues, moins denses mais pleines de travailleurs pauvres moins motorisés, n'aient pas accès aux métros comme les faubourgs de paris au siècle derniers, alors que les limites de l'agglomération ont beaucoup plus avancé, le métro lui n'a pas beaucoup avancé. - Extensions potentielle de la 9 à Montreuil. *(PS : Mass transit se dit transports publics, en commun en français. Inutile de prendre les mots anglais alors qu'on est bien meilleur que les anglo-saxons sur ce sujet.) Axe 1.3 : Développer les réseaux de surface. Tramways dans paris ? Jonction des gares ? Ou bus express, mais nous sommes au cœur de la capitale la plus densément et plus riche d'Europe… Un tram pour les gares n'est pas du luxe. Le TRAMWAY demeure le meilleur moyen allié de la lutte contre le changement climatique, dont la voiture est la cause première. Meilleur moyen avec du potentiel de croissance, Rapide et peu cher à mettre en place, pour inciter à prendre les transports publics en ville, par rapport au bus qui est, pour l'usager lambda, plutôt un moyen de rabattement lorsqu'il n'a plus le choix. Le tramway doit continuer à être développé, en desserte locale, serpentant un peu (pas trop !) mais surtout en parfait intermédiaire entre le déplacement local (souvent piéton), et l'accès aux gares trains et RER, notamment sur les grands axes. En IDF et en province, c'est grâce à lui, en remplacement de bus, que les gens opteront pour les transports publics plutôt que leurs véhicules émetteurs de CO2. Un plan est proposé en pièce jointe..
Obs 1263				X		X			X			X		**Ville de GENTILLY** : Par une pièce jointe, il est demandé : - d'améliorer le RER B ; -la transformation du périphérique ; - de réduire l'impact des autoroutes A6a et A6b ; -la mise en œuvre de la ville à 30 km/h ; -de réutiliser plusieurs grandes gares de triage autour de Paris ; -le prolongement de la ligne de métro 5 jusqu'à Fresnes ; - de revoir la tarification.
Obs 1264				X								X		**Mme BERESSI – CRIDF de Saint-Ouen-sur-Seine :** Je vous adresse en pièce jointe la contribution du groupe socialiste, écologiste et radical : Sont évoqués les points ci-après : - préciser la gouvernance du PDMIF ; le financement du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Plan ; renégociation du protocole financier Etat/Région ;- proposition de mise en place de taxes (e-commerce, contribution des poids lourds, taxe sur les entreprises bénéficiant de la polarisation de l'emploi : La Défense) ; - Différentes suggestions sont faites pour améliorer les transports en commun.
Obs 1265		X		X	X							X		**M. MICHELI - CFPSAA (Confédération Française Pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes) de Paris** : L'Association demande : - la création d'une instance de concertation sur l'accessibilité ; - la prévision d'une mobilité piétonne dans les projets de voiries et d'aménagements ; - l'amélioration de l'accès au métro et la continuité des cheminements dans les pôles de transport multimodaux ; -l'accessibilité (RGAA) doit être intégrée aux cahiers des charges de tout projet numérique. A titre d'exemple, les documents utilisés dans cette concertation ne sont pas accessibles et non conformes à la norme PDF/UA.
Obs 1266	X						X							**Mme BOIS - Comité Ecologique pour la Défense et le Respect de l'Environnement de la Queue-en-Brie** : Présidente d'une association de défense de l'environnement sur le territoire T11 (Val de Marne), je suis amenée à accompagner des groupes pour découvrir notre territoire à pied et à vélo. Je saisis cette occasion afin d'exprimer notre ressenti et les besoins des adhérents en termes de déplacements doux. Nous constatons que les pistes cyclables sont bien souvent interrompues. La priorité serait donc de compléter ces pistes cyclables, particulièrement pour accéder aux transports en commun ou pour rejoindre les lieux de loisir (forêt, parcs…). Par exemple, il manque un tronçon entre la sortie de La Queue en Brie et la mairie de Pontault Combault sur la route de Combault, ce qui permettrait d'aller à la gare de Pontault (RER E) en toute sécurité. Un autre sur le chemin des Marmousets entre la RD4 et la piste cyclable existante. La RD 4 présente aussi une interruption entre Pontault et la cuvette de Champlain où une piste cyclable est prévue par le département. La route de La Queue en Brie à Noiseau est dangereuse pour les vélos, une piste cyclable est nécessaire. Les voies cyclables devraient comporter des haies de séparation qui permettent de sécuriser ces voies, apportent un bien-être visuel et atténuent les effets des émissions de gaz d'échappement. Les stationnements vélos manquent dans de nombreux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														endroits. A la gare de Pontault, devant toutes les administrations, dans les centres commerciaux. Nous avons recensé les stationnements vélos existants à La Queue en Brie avec les propositions d'attaches, dans un dossier transmis à GPSEA mais aucune réponse ne nous a été apportée. Quant au stationnement automobile, il est regrettable que le parking face au parc floral soit devenu payant, (avec des tarifs dissuasifs), obligeant à se garer le long de la rue alors que le parking est vide. Les stationnements avant les passages piétons doivent être effectivement supprimés comme l'exige la réglementation. Assez peu de communes ont pour le moment appliqué cette directive. La RD4 devrait accueillir un TCSP de Pontault à Champigny y compris dans la côte de Champigny, secteur très fréquenté. La RD4 sur Pontault et La Queue en Brie manque de passages piétons sécurisés. La côte de Chennevières est impraticable pour les cyclistes, ce qui est regrettable pour les usagers de la gare RER La Varenne.
Obs 1267		X	X	X			X					X		**M. BOLLE – Elu de la Ville d'Epône (91)** : Cette contribution s'inscrit dans le cadre des axes 1 (Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs), 9 (Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux) et 12 (Coordonner une politique partagée en matière de mobilité solidaire) du PMIDF 2025-2030. Dans le cadre des politiques de l'habitat, les collectivités locales définissent des PLH ou PLHI, à l'échelle de leur EPCI, qui imposent des constructions de logements avec une part de logements sociaux parfois significative pour les communes les plus éloignées de l'objectif de 25% de la loi SRU. Dans certaines communes de grande couronne, notamment celles de taille moyenne (entre 3.000 et 15.000 habitants), le foncier disponible étant limité, certains programmes sont réalisés dans des zones peu, voire pas du tout desservies par les TC, parfois situées à 2 ou 3 kilomètres du centre-bourg. On peut illustrer cette situation avec le cas de la CU GPS&O (73 communes de l'ouest des Yvelines) et la commune d'Epône où je suis élu municipal. Des programmes de logements sociaux ont récemment été réalisés dans des hameaux ou lieux-dits excentrés, qui ne bénéficient d'une offre TC qu'en périodes de pointe en semaine (et encore jusqu'à 7h55 le matin), et d'aucune offre le week-end. De nombreux locataires sont ainsi, de fait, quasiment assignés à résidence et il est fréquent de croiser des familles avec poussettes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														à pied sur la départementale qui relie le hameau au centre-bourg. De plus, en accord avec l'article L151-31 du Code de l'Urbanisme, le PLUi de GPS&O offre la possibilité aux promoteurs de réduire de 30% le nombre de places de stationnements à construire s'ils mettent à disposition des véhicules en autopartage. Le nombre de places imposés pour les logements sociaux tombe ainsi à 0,7 par logement. Or, la bibliographie disponible (y compris des études réalisées par les promoteurs) montre qu'une condition essentielle pour que l'autopartage fonctionne réside dans l'existence d'une offre TC importante. Certes, il est aussi documenté que la réduction du nombre de places de stationnement est un levier efficace pour diminuer l'usage de la voiture, encore faut-il disposer d'une offre TC pour permettre aux personnes les plus défavorisées de se déplacer. Pour atteindre les objectifs des axes 1, 9 et 12, il serait donc souhaitable qu'IDFM soit systématiquement consulté, voire associé en amont de la construction de programmes de logements sociaux, localisés dans des zones où l'offre existante est faible, cela afin de pouvoir anticiper l'adaptation de l'offre aux besoins des futurs locataires de ces logements.
Obs 1268	X	X	X	X										**Une Anonyme de Varennes-Jarcy (94)** : Peu d'améliorations de transports pour desservir des communautés de communes comme celle de l'Orée de la Brie par exemple ou entre communautés de communes sur l'Essonne Seine et Marne. C'est fort dommage à l'heure où l'on veut petit à petit empêcher les « vieux » de se déplacer en voiture ! Habiter Varennes-Jarcy si l'on n'a pas de voiture, par exemple, pour se déplacer localement, c'est impossible. Très peu de bus et de liaisons. Quant au vélo dans ces communes, bien trop dangereux quand on vieillit, qu'on a moins d'équilibre, avec tous les jeunes dingues du volant qui circulent, les motos, motos cross et autres, les trottinettes endiablées, et très peu de pistes cyclables, dangereuses aussi à cause des trottinettes. DEVELOPPER ENCORE PLUS LES TRANSPORTS A LA DEMANDE est la meilleure solution pour les populations vieillissantes quand elles renoncent à conduire ou en sont privées. Elles doivent pouvoir circuler librement elles aussi. (A ce propos : Renoncer à conduire : les seniors et personnes âgées sont parfaitement capables de juger de cela sans être encore ennuyés, le mot est faible, par d'autres contraintes ou stigmatisations) Les seniors ne vont plus cesser de souffrir si on

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les empêche de circuler en voiture ou librement. Les en priver obligerait d'ailleurs à s'occuper d'eux, les transporter beaucoup plus, tout le temps. Est-on prêts à cela et y a-t-il assez de chauffeurs pour faire à leur place ? Réfléchissez bien à cela. A moins que le but ne soit derrière cette évolution qui n'en est pas une bonne pour tout le monde, de faire mourir les vieux plus vite comme en leur imposant l'informatique, auquel ils ne se font pas et qui les met de plus en plus en danger, stress et insécurité. On se moque bien des problèmes qu'on cause au troisième et quatrième âge. Ils gênent de plus en plus. On n'en a plus rien à faire visiblement. Quelle tristesse et Quelle vieillesse !!! Quant aux prolongements de lignes diverses, M15,16,17,18 par exemple, les personnes âgées ont peu de chance de durer jusqu'à leur arrivée et il n'y en a d'ailleurs aucun de prévu en direction de Melun !!!! Un vague projet de prolongation jusqu'à Montgeron seulement à l'étude ? Pour quand ? dans 10 ans ? Si toutefois l'étude se fait, et qu'un projet voit le jour, deux générations, voire trois, n'en profiteront même pas. Merci de prendre l'âge en considération. Absent de votre réflexion et de vos prévisions. Vieillir est pourtant notre destin à tous, sauf décidément, à mourir plus tôt.
Obs 1269		X		X					X					**Un Anonyme** : Trop de véhicules / motos = pollution + bruit. Trop d'affluence de personnes sur les quais de métro. Attente trop importante à l'arrêt des bus. Bus bombés à l'heure de pointe. Incivilités constantes des personnes qui parlent fort avec leur portable en haut-parleur ou musique. Fatigue des trajets longs : charge mentale et charge émotionnelle qui s'accumulent. Les roues des métros grincent sur les rails. Trop de changements de bus / métros à faire pour arriver à destination. Trop d'escaliers à monter et descendre dans les métros quand on est chargé ce n'est pas top. Trop d'affiches pub dans les transports en commun / saturation du champ visuel = fatigue. Trop de retards ou de suppressions de trains Transilien. Le métro ne peut être pris par des handicapés en chaise roulante. Mauvaises odeurs dans les transports en commun, surtout dans le métro. Nettoyage pas clean, sièges des trains Transiliens Gare St Lazare. Montant des navigo/ billets cher. L'accueil aux guichets : le sourire c'est gratuit :). Pollution en particules / allergies :(En moyenne, la pollution aux particules fines PM2,5 (diamètre inférieur à 2,5 micromètres)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														dans le métro et le RER est de 24 microgrammes par mètre cube (µg/m3), soit près de cinq fois plus que les 5 µg/m3 recommandés par l'OMS Propositions : Éliminer totalement et définitivement la pollution aux particules fines : améliorer les aérations. Musique classique Mozart ou Pachelbel dans le métro ou bus. Le Canon de Pachelbel est une œuvre musicale bien connue, souvent associée à des propriétés relaxantes et thérapeutiques lorsqu'elle est accordée à la fréquence de 432 Hz. Cette fréquence est parfois présentée comme ayant des effets bénéfiques sur le corps humain, notamment en "rechargeant" les centres énergétiques. . Affiches de sensibilisation civisme / respect / courtoisie. Plus de pistes cyclables. Plus de voies piétonnières. Plus de végétation / fleurs = connexion avec la nature. Plus de transports en commun durant les heures de pointe matin et soir. Tableau d'idées / bonnes adresses du quartier écrites des voyageurs au niveau des guichets / accueil station de métro. Places prioritaires plus explicites dans le métro pour les personnes âgées, femmes enceintes ou avec enfants en bas âges, handicapés. Créer plus de facilités / accès aux transports en commun pour les handicapés. Créer un espace détente dans les grandes stations. Créer un espace gratuit dépôt / échanges livres dans les grandes stations. Des expositions / exposants vente de produits naturels ou utiles dans les grandes stations. Des petits concerts mensuels ou hebdomadaires dans les grandes stations. Boîtes à idées devant chaque guichet. Une consigne serait la bienvenue dans les principales gares / stations ; évite de se trimballer avec des colis ou paquets lourds pour aller d'un endroit à un autre. Plus de guichets pour réserver ou acheter ces billets ; les personnes âgées ou illettrées ne savent pas utiliser facilement les automates PLUS D'HUMANITÉ !!!
Obs 1270												**X**		**M. INGELET - Armée de Terre Commandement du combat futur (CCF) Centre d'études stratégiques – Terre (CES-T) Bureau observatoire des conflits (BOC)** : Par Obs reçu de la Région Île-de-France le vendredi 28/03/2025 à 18 :55 (c'est un peu le début du week-end), il m'est annoncé qu'une grande enquête sur le plan de transport est ouverte depuis fin février et jusqu'au 31mars, soit aujourd'hui lundi, début de la semaine… Le moins qu'on peut dire vu les délais laissés, c'est que l'avis des destinataires du Obs compte sûrement beaucoup !!! Un peu de démarche qualité que diable.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1271		X												**Mme SERGENT de Paris** : Très souvent les personnes en mobilité réduite sont oubliées dans les plans de mobilité. De temps en temps on pense à celles qui ont la carte officielle handicapé - stationnement mais jamais à celles qui sont limitées temporairement dans leur déplacement (fracture au membre inférieur par exemple) ou aux personnes âgées qui n'ont pas de carte officielle. Et au final elles restent bloquées chez elles et invisibilisées parce que la ville n'a rien prévu pour elles. Paris enferme et chasse toutes ses personnes indésirables de son espace public. Si par hasard un lieu est accessible aux personnes en mobilité réduite, y accéder en véhicule est impossible (Notre Dame par exemple). Autre exemple l'accès à la gare du Nord (qui contient un accueil handicap) est devenu impossible puisque aucun accès des véhicules particuliers ni aucun stationnement handicapé n'ont été prévus. C'est une honte pour une région qui a fait sa belle pour les jeux paralympiques et qui une fois les projecteurs éteints, enferme désormais des lieux comme Montmartre ou les futures rues "jardin". Je sais que ma voix et mon point de vue n'ont jamais intéressé personne mais bon, j'aurais dit ce que j'avais à dire.
Obs 1272				X										**M. MERCIER - MNLE 93 de Saint-Denis (93)** : La présente contribution complète celles que j'ai déposées le 29 mars à 12h43 et le 30 mars à 20h41. On trouvera ci-joint le graphique présenté en page 79 du PDMIF, avec notamment l'indication de la fréquentation annuelle mesurée pour l'année 2023. Les données de l'OMNIL pour le réseau de tramways ont été utilisées. Rappelons que l'OMNIL publie les chiffres de la fréquentation enregistrés par la RATP et pris en compte par IDFM. Le graphique montre que l'objectif du plan en 2030 sera très probablement atteint dès 2024 et invalide donc l'hypothèse d'un tassement de la demande de transports collectifs. L'objectif du PDMIF à l'horizon 2030 est donc grossièrement sous-évalué. Un graphique est joint à cette contribution.
Obs 1273				X										**M. BOLLE d'Epône (78)** : Cette contribution s'inscrit dans le cadre de l'axe 1 (Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs), et plus particulièrement les actions 1-1 (Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience) et 1-2 (Améliorer la gestion

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit). Le prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie a pris un retard considérable et le coût de ce chantier a explosé. En tant qu'habitant du Mantois, je ne désespère pas de le voir enfin arriver début 2027, mais on peut se montrer pessimiste sur les conditions d'exploitation de cette nouvelle ligne. En effet, l'utilisation des mêmes voies pour les trains normands, ceux de la ligne J5 (du RER E demain) et pour le transport de fret occasionnent de fréquents retards sur la ligne J5 aujourd'hui, qui affecteront inévitablement la bonne exploitation d'EOLE. Le projet de la LNPN est censé résoudre cette difficulté, mais il est à nouveau au point mort depuis l'été 2024 et une concertation avortée, à mon avis grandement imputable à la manière dont SNCF Réseau a animé les premières réunions avec les élus. La Région IDF et GPS&O ont mis en avant les nombreux arguments qui rendent le projet présenté inacceptable ; en l'état, son coût économique, environnemental, mais aussi politique est insoutenable. Pour autant, le goulet de Villennes est toujours là et la saturation du tronçon à 2 voies jusqu'à Poissy reste une réalité qui ne pourra que peser sur la régularité du RER E entre Mantes et Poissy. La Région IDF se doit de reprendre la main pour étudier avec ses autres partenaires (Région Normandie, Etat et SNCF réseau) toute solution qui permettrait de résoudre des difficultés connues de tous. Une solution pragmatique (bien plus économique et bien moins consommatrice de surfaces agricoles et d'espaces naturels) serait d'étudier les conditions d'utilisation des voies existantes en rive droite entre Mantes-la-Jolie et Chanteloup-les-Vignes pour y faire passer les trains normands, un tronçon spécifique souterrain de 7kms entre Chanteloup et Achères permettant de raccorder ce nouveau tronçon au faisceau existant (voire pièce jointe). Selon l'endroit où il se raccorderait, cette solution pourrait d'ailleurs peut-être permettre d'éviter les travaux du saut-de-mouton envisagé en sortie de Saint-Lazare. Une telle solution nécessiterait certainement de revoir la desserte de la ligne J6 en réduisant le temps de parcours entre Mantes et Chanteloup (donc en limitant le nombre de gares desservies) pour faire coexister le passage des trains normands avec les trains de cette ligne J6. Pour ne pas dégrader les conditions de déplacements des habitants de la rive droite concernés par une suppression de gare, une telle solution devrait s'accompagner d'un renforcement de l'offre bus, d'une part pour rejoindre une autre gare de la ligne J6 ou une gare EOLE

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sur l'autre rive, d'autre part pour favoriser l'usage du bus pour les déplacements entre les communes de la rive droite elles-mêmes. Eu égard au coût prévisionnel de la LNPN, j'ai toujours été étonné qu'aucune étude n'ait été réalisée pour un passage en rive droite et la Région IDF est légitime pour porter une telle demande auprès de SNCF réseau. (Une pièce jointe détaillée complète cette contribution)
Obs 1274	X			X			X					X		**Mme PUJOL d'Ezanville (95)** : Presque 1000 pages à lire pour se faire une idée de ce qui est prévu pour faciliter- en théorie - le transport des franciliens et en même temps réduire de 26 % les émissions de gaz à effet de serre. Les documents mis à disposition nécessitent une connaissance approfondie dans des domaines très variés, ce qui n'est pas mon cas. Sur le plan pratique, plus à la portée des citoyens lambda, il est toutefois possible de faire quelques remarques. La mairie d'Ezanville n'a fait aucune publicité pour cette enquête publique – juste un panneau mobile devant la mairie – le maire estimant que la publicité est l'affaire de la seule région (réunion du conseil municipal du 27 mars 2025). Une première remarque concerne les chiffres du télétravail. Ceux indiqués datent de l'an dernier et n'ont donc pas pris en compte le retour partiel exigé par les chefs d'entreprise du travail en présentiel. Vous indiquez également une réduction des besoins de déplacement grâce aux outils de communication à distance. Or, tout le monde n'a pas d'ordinateur ni les connaissances pour utiliser Internet, sans compter les connexions aléatoires lorsqu'on se trouve à certains endroits où les bugs. A cela, il faut ajouter les IA qui répondent n'importe quoi au téléphone sans même écouter les demandes des administrés. En ce qui concerne les déplacements à vélo, ce qui semble être « LA » solution miracle, encore faudrait-il qu'il y ait déjà des pistes cyclables, des pistes où l'on se sente en sécurité et des parkings à vélo où l'on soit sûr de retrouver son véhicule en rentrant du travail. Plusieurs personnes de mon entourage en ont fait les frais et de ce fait, ont abandonné la pratique du vélo. Pour utiliser les transports en commun, encore faut-il qu'il y en ait à certaines heures – tôt le matin et tard le soir. Ce sont souvent les personnes en difficulté sociale qui occupent certains de ces emplois et de ce fait, la seule solution de déplacement pour se rendre sur leur lieu de travail est la voiture, quand ils ont les moyens de s'en acheter une. Concernant le stationnement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des véhicules pour accéder aux transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail, le plan local de mobilités est laissé au libre arbitre des élus locaux. En ce qui concerne Ezanville, le parking de la gare va être diminué drastiquement – entre 150 et 200 places supprimées – et être rendu payant sauf pour les possesseurs de la carte Navigo annuelle et les personnes à mobilité réduite, à condition d'avoir une carte adéquate. Il faut ajouter à cela la mise en zone bleue de toutes les rues adjacentes à la gare, sauf pour les riverains qui eux n'ont pas à prendre leur voiture pour aller à la gare. L'actuel parking de la gare, propriété de la SNCF, va être utilisé en partie pour construire un immeuble apparemment constitué de logements sociaux. Avec le passage de la ligne de train à côté, on se demande si la problématique du bruit a bien été prise en compte pour les futurs locataires. Est-il utile de préciser qu'il n'y a pas que les habitants d'Ecouen et d'Ezanville qui prennent le train dans cette gare ? Les personnes habitant Piscop, à 2,8 km de la gare d'Ecouen-Ezanville, ou Le mesnil Aubry, à 5,6 km de la gare, de n'ont pas de gare dans leur commune. La commune du Mesnil-Aubry a mis en place un service de navettes, 3 le matin et 3 le soir. C'est bien mais encore faut-il que ce service soit compatible avec les horaires de travail. Et pour faire du vélo ou de la marche à pied, il faudrait pouvoir le faire en toute sécurité. Pour terminer sur le chapitre stationnement à Ezanville, le SDRIF E, dans son diagnostic communal, précisait que l'offre de stationnement public dans la commune était insuffisante. Le maire n'a pas dû en prendre connaissance. Il est indiqué qu'il faut renforcer la cohérence de la politique des mobilités entre elles et avec les autres planifications. Chose difficile à obtenir alors que chaque élu ne prêche que pour sa paroisse. Concernant la sécurité routière, il est prévu « la maintenance et l'entretien » de la voirie. Alors pourquoi y a-t-il toujours autant de nids de poule sur les chaussées et de marquages au sol devenus quasi inexistants tellement ils sont effacés ? Un espoir tout de même : l'an prochain, il y aura des élections alors on peut espérer que nos élus vont faire un effort et des travaux bien visibles pour se faire réélire. Quant à l'objectif zéro blessé et zéro mort, c'est une utopie. Si on peut obtenir une réduction des accidents notamment grâce à la diminution de la vitesse en agglomération, il est quasiment impossible d'empêcher la conduite à risque, que ce soit à cause de l'alcool, des stupéfiants ou simplement de conducteurs voulant braver les interdits. Une dernière remarque concernant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														ce plan. Il doit être en adéquation avec le SDRIF, le SDRIF-E, le SRCAE, le SDA, le SD'AP, le PAVE, le PPA, le PCAET, le SCOT, les PLU, PLU-I, le SNBC, le PREPA, le PNACC, le PRACC, le PNSE, le PRSE, les PLM, sans compter les plans des intercommunalités. Il faut être hypermnésique pour appliquer tous ces plans en même temps sans faire d'erreur.
Obs 1275				**X**								**X**		**M. MERCIER - MNLE 93** : A juste titre, le PDMIF souligne l'importance du mode de transport collectif que constitue le bus (page 156 par exemple). Mais le PDMIF ne dit aucun mot du risque majeur que constitue le projet de privatisation du réseau des lignes de bus voulu par l'actuelle présidente de la Région Ile-de-France. Rappelons que ce projet consiste à démanteler le réseau actuel de la RATP pour le concéder à de multiples exploitants de droit privé. La mise en œuvre de ce projet a commencé à l'automne 2024. Or ce projet n'a aucune justification : - aucune législation ni réglementation, française ou européenne, n'y oblige ; - il n'a aucune justification économique, au contraire même il est de nature à fragiliser gravement la situation financière de IDFM ; - il n'a aucune justification en termes de qualité de service. Au contraire même, il conduirait inévitablement à une grave dégradation de cette qualité de service puisqu'il est fondé sur un principe de dumping social (le jeu de la concurrence entre les opérateurs implique une pression systémique sur les salaires et les conditions de travail des machinistes et des autres salarié-e-s). Si ce projet était mis en œuvre, il enverrait à coup sûr dans le mur le réseau des lignes de bus francilien. Le PDMIF doit donc clairement indiquer que ce projet doit être abandonné.
Obs 1276	**X**			**X**						**X**				**Mme FISCHER d'Esbly (77)** : Cette enquête publique a le mérite d'exister, mais entre les bonnes résolutions sur le papier et la réalité il y a un immense fossé. Comment en effet est-il possible de prôner la diminution de l'usage de la voiture alors que les conditions de transport se détériorent, notamment en soirée et les week-ends ? Lorsqu'on habite à Esbly, on n'a plus de transports à partir de 22h, pour maintenant la 3ème année consécutive. Chaque soir ! Alors, avant de lancer des enquêtes publiques coûteuses, la priorité serait de remettre les trains comme prévu (jusqu'à 1h du matin, le week-end...), arrêter de supprimer 1 train sur 2 pendant les vacances scolaires (pour "alléger" les transports), et mettre les moyens pour

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														entretenir le matériel correctement afin de limiter les nombreuses pannes et suppressions. Nous sommes contraints d'utiliser la voiture tous les jours, générant pollution, bouchons, stress et fatigue. Perte de temps important et inégalité de chances au travail. Il n'est pas logique d'habiter près d'une gare et ne pas pouvoir utiliser les transports en commun. Et entendre dire qu'il ne faut pas utiliser la voiture...
Obs 1277	X			X		X	X							**Mme MEGEL de Jouars-Pontchartrain (77)** : Problème de transport pour se rendre à la gare de Villiers Neauphle-Pontchartrain ou à la gare de La Verrière, à partir du lieudit "La Dauberie", commune de Jouars-Pontchartrain. La solution est de prendre sa voiture pour se rendre à la gare : à Villiers-Neauphle-Pontchartrain le parking est petit et payant ! A la Verrière, il existait 2 grands parkings gratuits de plein pied. Ils ont été supprimés et remplacés par un parking payant, plus éloigné et peu engageant le soir pour une femme seule. Problème de personnel dans les gares : à Villiers Neauphle-Pontchartrain, aucun agent depuis longtemps. A la Verrière : pas toujours du personnel, alors qu'avant il y avait toujours un guichet ouvert. On se bat avec les automates, sans pouvoir être aidé en cas de besoin. Exemple : acheter à la Verrière un billet de train Versailles-Montparnasse (A/R). On pense qu'on bénéficie du métro aussi (2x2.50€). Arrivé à Montparnasse, obligé de racheter des tickets de métro (2x2.50€) aussi ! POURQUOI ?
Obs 1278	X		X	X				X				X		**Un Anonyme de Magny-les-Hameaux** : ciliens pratiquant tous les modes de mobilités, - observateurs du quotidien des habitants de notre territoire, - retraités de l'industrie, toujours en recherche de solutions de progrès ! Nos propos, exposés ci-après, portent essentiellement sur : - l'ambition de ce plan en termes d'objectifs globaux et déclinés, - ambitions clairement insuffisantes pour le vélo : au regard des performances de grandes métropoles (BERLIN et COPENHAGUE) et de métropoles françaises (Strasbourg, Grenoble, …) sans ambition pour l'auto partage alors que dans notre agglomération un potentiel de 15% des trajets Domicile-Travail est identifié, et sans déclinaison d'objectifs aux autorités locales compétentes : comment seraient t'elles motivées ? - la réponse aux besoins de Transport Public de tous les franciliens, - notamment des dessertes BUS des périphéries des Communautés d'Agglomération mais

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														aussi des zones rurales, o quantification des besoins qui pourraient être améliorés à l'aide d'outils modernes : analyse des données flux domicile-travail de l'INSEE, enquête auprès des habitants ou Enquête Mobilité par GPS tel que développé par l'Institut Paris Région Plutôt que des comptages discutables et la satisfaction de quelques râleurs ! Et à défaut de ne pas avoir eu les moyens de les détailler, nous souhaitons pointer des opportunités pour la Région : • Les trafics ferroviaires et fluviaux pour le fret L'IDF a énormément de potentiels : Qui d'autre que l'IDF peut l'exploiter ? Agissons ! • la modulation des vitesses routières : L'expérience récente du périphérique à vitesse réduite et le concept déployé par Sanef (A25 et A31) de vitesse modulée montrent la pertinence de ces solutions pour la réduction des pollutions atmosphériques et sonores, gains de temps et baisse du stress : ¬ Sur le périphérique parisien, une vitesse modulée en fonction du trafic permettrait d'améliorer encore plus le dispositif avec une vitesse moyenne qui serait généralement plus proche de la vitesse optimale de 65/70 km/h en termes d'émission de pollution (50kmh n'étant vraiment pas excellente) ¬ Sur de grands axes franciliens souvent saturés, comme RN12 ou RN 10 de part et d'autres de Saint-Quentin-en-Yvelines, la vitesse modulée serait radicale dans la suppression des bouchons quotidiens et de nombreux grands axes de transit d'IDF Un accord de coopération avec une université francilienne pour les études théoriques (au hasard Université Gustave Eiffel qui a accueilli les experts de l'INRETS) permettrait de lancer les industriels du domaine avec le support de CEREMA ! (Une pièce jointe complète cette contribution).
Obs 1279	X		X					X	X					**M. BAUR de Maisons-Alfort** : Je vous prie de trouver en pièce jointe ma contribution concernant l'action 14.3 (Accompagner les entreprises pour une mobilité plus durable de leurs employés). Dans cette pièce jointe, M. Baur développe les problématiques liées au vélo : distance en milieu rural, l'aménagement de pistes cyclables, le développement du transport des marchandises, la réduction de l'exposition au bruit, la généralisation des usages partagés de la voiture.
Obs 1280	X			X										**M. DUTERTE de Bagnolet** : Il semble indispensable de prolonger vers l'Est la ligne 3 du métro parisien pour les raisons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														suivantes : - Le territoire situé à l'Est de la station Gallieni, situé entre la ligne 11 du métro au nord (les Lilas et Romainville) et la ligne 9 du métro au sud (Montreuil) n'est pas du tout desservi en transports en commun lourd (voir plan topo ci-joint). - Il s'agit d'un territoire situé sur le plateau de Romainville, donc difficile d'accès à vélo et à pied notamment pour les personnes les plus fragiles (voir plan topo ci-joint). - Il s'agit d'un territoire proche de Paris mais mal desservi en transport lourd et pourtant densément peuplé et qui compte de nombreux logements sociaux notamment au sein des quartiers des Malassis à Bagnolet et La Noue à Bagnolet/Montreuil. - Le prolongement de la ligne 3 de quelques stations permettrait des connexions importantes avec le tramway T1 en cours de prolongement (futur station Libre pensée par exemple) dont la mise en service est prévue pour mi-2028. Il permettrait également de faire le lien avec l'hôpital de Montreuil qui est un hôpital très important dans le secteur et de relier la ligne 11 du métro récemment mise en service au niveau de la station Montreuil Hôpital. - Le prolongement de la ligne 3 permettrait également de délester l'autoroute A3 au niveau de son arrivée sur Paris, ce qui est cohérent avec les orientations de l'EPT Est Ensemble qui souhaite apaiser les autoroutes de son territoire (voir le Plaidoyer Autoroutes apaisées) et qui travaille également avec l'État et la Métropole à la transformation complète de l'échangeur de la porte de Bagnolet dans le cadre du PPA Porte de Bagnolet - Gallieni. - Enfin, un prolongement de la ligne 3 de quelques stations constituerait un petit prolongement qui ne devrait pas coûter trop cher et qui permettrait de rétablir une égalité d'accès entre l'Est et l'Ouest de Paris. En effet, la ligne 3 du métro parisien est la seule ligne radiale qui s'arrête aux portes de Paris. Son terminus à l'Est est la station Gallieni qui situe à Bagnolet mais à proximité immédiate du boulevard périphérique. Toutes les autres lignes radiales du métro parisien se prolongent sur plusieurs stations en dehors de Paris. Pour toutes ces raisons, il semble indispensable de prolonger vers l'est la ligne 3 du métro parisien. Est joint une proposition de plan en pièce jointe.
Obs 1281	X			X				X				X		**M. LOUP - Collectif pour le Triangle de Gonesse** : Présentation du Collectif pour le Triangle de Gonesse (CPTG) Né en 2011 et créé en 2013 sous la forme d'une association loi 1901, le CPTG a pour mission de défendre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'environnement et de concourir à l'amélioration du cadre de vie sur le territoire francilien, et plus particulièrement sur le dénommé Triangle de Gonesse. Les observations ci-après portent sur projet de plan des mobilités en Île de-France (PDMIF) arrêté par le conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024 et figurant dans le fichier « 2_1_Le_projet_de_PDMIF ». Dans une pièce jointe, le CPTG apporte les éléments suivants : - Une critique de la méthode de calcul de l'objectif de réduction de 26 % des gaz à effet de serre ; - signale l'alourdissement des dépenses de financement d'IDFM consécutif à la mise en service de lignes inutiles du Grand Paris Express (ligne 17 Nord) ; évoque le projet de ligne 19 du Grand Paris Express et le prolongement de la ligne de tram T11 ; - la construction d'un nouvel échangeur routier pour desservir le Triangle de Gonesse ; - l'utilisation du projet « Gare du Triangle de Gonesse » pour le transport de denrées alimentaires pour réduire son inutilité. Sont jointes : lune Annexe 1 sur le bilan carbone du Grand Paris Express et une Annexe 2 sur les accès routiers à la gare Triangle de Gonesse de la ligne 17.
Obs 1282	X													**Mme ESPERMULLER de Larchant (91)** : Larchant, village de la communauté de communes du Pays de Nemours, a plein de richesses et atouts, par contre le village brille aussi par une absence complète de transports publics ! En tant que résidante à Larchant, consciencieuse de l'environnement et de l'empreinte carbone que génère l'utilisation de la voiture, j'aimerais pouvoir rejoindre la gare ou faire mes courses en vélo. Cela n'est possible en vélo qu'en prenant les risques liés à la circulation sur la D16. La création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km), et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre, ne serait pas un luxe, mais une réponse à la demande d'une grande majorité des habitants de ce village rural. Une piste cyclable répondrait à l'objectif de sécurité. N'est-ce pas un objectif du grand Paris de ne pas désavantager les habitants en milieu rural en termes de mobilité ? En dehors de la scolarité, les jeunes à Larchant, sans permis et/ou sans voiture, dépendent aujourd'hui entièrement de leurs parents et/ou amis en termes de mobilité, alors une piste cyclable les rendraient plus autonomes et indépendants, tout en se déplaçant avec un moyen de transport " vert ". Larchant, étant un site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », la demande est très largement recevable. Nous, les Lyricantois, sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 1283	X			X										**M. PENANHOAT de Montgeron (91)** : Je suis habitant de Montgeron et voici mes observations sur la consultation sur le PDMIF : * L'objectif du PDMIF de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 25% à 30% entre 2020 et 2030 paraît très insuffisant au regard de l'objectif européen d'une réduction de -55% en 2030 par rapport au niveau de 1990, tous secteurs confondus. * Sachant que les budgets sont bornés, la priorité doit être mise sur le développement des transports publics, et de la mobilité douce devant de nouveaux projets routiers. Une politique de sensibilisation vers les automobilistes pour les encourager à tester des mobilités alternatives devrait être mise en place. * La commune de Montgeron est intégralement en zone 30, avec une double circulation des vélos. Cette mesure mérite d'être généralisée le plus possible, pour une meilleure cohabitation des automobilistes, des cyclistes et des piétons, tout en développant quand c'est possible des pistes cyclables séparées, sans discontinuité. * Le projet de franchissement de la Seine entre Athis Mons et Vigneux est toujours mentionné dans le PDMIF. Si franchissement il y a, il doit être destiné aux transports en commun, à la mobilité douce et aux piétons, et ne doit en aucun cas être un franchissement routier nouveau ce qui irait à l'encontre d'une logique où l'on réduit la place de la voiture. * L'extension de la ligne 18 jusqu'à Montgeron n'est pas mentionnée dans le PDMIF. Cela mériterait clarification ; un tel besoin reste à évaluer, ainsi que le coût et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'impact environnemental que cela aurait.
Obs 1284								X						**M. MERCIER - MNLE 93 de Saint-Denis (93)** : La Région Ile-de-France doit agir pour empêcher le démantèlement de l'activité fret ferroviaire de la SNCF. La MRAE souligne à juste titre que « Pour le transport de marchandises, le scénario objectif du projet de plan est établi sur l'hypothèse d'une faible baisse des flux routiers de marchandises (- 1,5 % de véhicules kilomètres). » (Page 14) Le choix du « tout camion » pour le transport des marchandises ne relève certes pas de la responsabilité de la Région Ile-de-France, et les marges de manœuvre « techniques » de cette dernière pour contrer cette tendance à l'échelle régionale sont très réduites, sinon inexistantes. Mais la Région Ile-de-France, plus importante région de France selon de nombreux critères et notamment le critère économique, pèse d'un grand poids politique. Elle se doit de s'en servir pour obtenir du gouvernement une réorientation de sa politique du transport des marchandises. A l'échelle de l'actuel PDMIF 2025-2030, il y a au moins un objectif décisif à atteindre : obtenir l'arrêt du démantèlement de l'activité fret ferroviaire de la SNCF. Depuis des années, la privatisation de cette activité, la mise en concurrence des opérateurs de fret ferroviaire n'a fait que renforcer la part modale du transport routier. La reconquête sur la route du transport de marchandises ne pourra réussir qu'avec un service public de fret ferroviaire fort, dans le cadre de la SNCF. Le PDMIF doit donc contenir le plan d'action permettant d'obtenir du gouvernement l'arrêt du démantèlement de l'activité fret ferroviaire de la SNCF, puis une stratégie de redéveloppement ambitieux de cette activité.
Obs 1285				X		X								**Une Anonyme de Limay (78)** : Les conditions de transports quotidiens en train desservant Mantes la-Jolie et les communes environnantes se sont dégradées au fil des décennies. Les petites gares autour du Mantois étaient bien desservies il y a une vingtaine d'années (Bréval, Bueil, Limay...). Il y avait des trains semi-directs sur la ligne Limay - St Lazare. Ces gares sont désormais soit fermées, soit très mal desservies, certains trains sont annulés sans prévenir. Dans le passé, des directs ST-Lazare / Mantes-la-Jolie allaient ensuite jusqu'à CHERBOURG. Maintenant pour aller à CHERBOURG il faut passer par PARIS ! Les semi-directs par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Limay ont disparu et les directs depuis Mantes sont toujours bondés depuis des décennies. Maintenant, ce sont les gares de BONNIERES et de ROSNY qui sont menacées de ne plus voir de train s'arrêter pour aller à PARIS. Les toilettes dans les trains ne sont plus accessibles. Les bus partant de Mantes jusqu'à La Défense sont très fréquentés mais il n'y en a pas assez. Certains voyageurs ne peuvent pas monter dedans. Je passe sur tous les détails qui illustreraient la dégradation quotidienne des transports en commun et la dégradation aussi des conditions de travail des agents chargés de transporter et d'assurer la sécurité des voyageurs. En résumé, il est urgent de mettre en adéquation la soi-disant volonté d'améliorer les transports et leur mise en application concrète. Tout d'abord, les transports en bus sont gratuits dans certaines villes, comme Nantes, Amiens, Montpellier.... Pourquoi n'est-ce pas le cas en Ile-de-France ? L'achat de billets n'est plus possible dans les bus ou aux guichets des gares car il faut aller à des distributeurs, cela freine ceux qui ne savent pas où aller, se servir d'un automate ou d'internet ou tout simplement ceux qui n'ont rien sur eux pour payer. Les gens abandonneraient plus facilement la voiture et iraient au marché, au cinéma, au médecin... en prenant le bus si les transports étaient gratuits pour tout le monde et bien développés. Si c'est possible ailleurs, il faut généraliser la mesure sur l'ensemble du territoire comme cela existe dans d'autres pays voisins. Le Mantois est un secteur pauvre des Yvelines mais l'Ile-de-France est une région riche, il y a les moyens quand on a la volonté politique. Le développement et l'amélioration de la qualité des services publics sont indispensables, dans l'intérêt général. Idem pour le développement et l'amélioration des conditions de travail et la formation des agents public des professions concernées. Ce n'est pas en privilégiant les TGV pour les vacances de ceux qui peuvent se le permettre, en fermant des petites gares (comme on ferme des hôpitaux, des postes, des agences locales de sécurité sociale et j'en passe) ou en privatisant tout que les situations s'amélioreront. Quand les "décideurs" vont-ils s'en rendre compte ?
Obs 1286	X													**Mme MOREL de Larchant (91)** : Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours. Merci de l'intérêt que vous porterez à notre demande.
Obs 1287	X			X				X				X		**Comité Consultatif Environnement de Magny les Hameaux** : Dans une pièce jointe sont détaillés : - la problématique du vélo ; - de l'auto partage ; - des dessertes de bus ; - la nécessité de quantifier les besoins des usagers ; - le trafic ferroviaire et fluvial pour le fret ; - la modulation des vitesses routières. Des commentaires sont également faits sur la rédaction du document de synthèse.
Obs 1288				X										**Une Anonyme** : Besoin d'un réseau de transport en commun fiable (ponctualité) offrant des conditions décentes pour les usagers ; Offre de transport 24h/24h ; Multiplier l'offre de transports en commun au moins par 3. Est joint un document très complet qui est un guide intitulé « Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité » : Une réponse multimodale et systémique à un « système voiture » profondément ancré.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1289	X													**Un Anonyme de Saint-Cyr-l'Ecole (78)** : Si je salue la création de pistes cyclables avec le financement de la région, j'attire l'attention sur les ressources nécessaires à leur entretien. Pour prendre l'exemple de la RD10 entre Versailles et Rambouillet : lors d'épisodes de verglas, la piste cyclable entre Saint-Cyr et Versailles n'est jamais déneigée alors que la route l'est. L'été, la végétation qui envahit la piste est tondue une ou deux fois. Plus au sud, au niveau de Trappes, des trous sont signalés parfois depuis plus d'un an sans effet ; au sud de Coignières il y a un reste de tas de gravats juste signalé par un panneau de danger mais pas nettoyé depuis plus d'un mois. Pour que les pistes cyclables perdurent, il est essentiel de prévoir leur entretien. Sans cela, des discontinuités seront créées avec le temps, décourageant l'usage de la piste entière.
Obs 1290	X		X	X		X	X		X			X		**Une Anonyme de Saint-Denis (93)** : Je m'adresse à vous aujourd'hui pour vous parler d'un sujet qui me tient à cœur. A l'horizon 2100, certaines projections - qui ne sont pas les plus pessimistes - envisagent un réchauffement climatique à +4 degrés Celsius en France (rapport de météo-France datant du 20 mars 2024). Cela aurait des conséquences immédiates sur les villes et ses habitants, et il est primordial de considérer, dès maintenant, nos villes futures, afin qu'elles soient vivables et respirables, même avec des températures pouvant atteindre les 50 degrés Celsius. La question des transports est l'un des piliers de cette refonte, dont les politiques publiques doivent s'emparer dès aujourd'hui. Plusieurs projets ont montré leur efficacité, comme par exemple la réduction de la vitesse du périphérique parisien, qui selon l'Atelier Parisien d'Urbanisme a entraîné une baisse des nuisances sonores, des taux d'embouteillages, du nombre d'accidents mais aussi des émissions de NO2 et des PM10. Cet exemple, choisi parmi tant d'autres, démontre bien qu'il est possible d'allier confort des habitants, inclusion et respect de l'environnement dans une volonté d'améliorer la qualité de l'air. Maintenant, il est nécessaire de prendre des mesures qui soient plus radicales et de repenser notre mobilité. Cela ne peut pas se faire qu'à l'échelle individuelle et nous avons besoin des politiques publiques pour avancer et réfléchir. Voici quelques pistes et idées. L'utilisation de la voiture est peut-être le premier point qu'il faut questionner. En Île

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de France, contrairement à d'autres régions, son usage n'est pas nécessaire puisque le réseau de transports en commun est développé. Cependant, pour de nombreux usagers, la voiture reste un réflexe, parce qu'elle offre un gain de temps, d'énergie, ou de confort. De fait, il est nécessaire de repenser les autres moyens de transports. Le développement du vélo est central, et l'opération Véligo est un bon départ, mais il faudrait, par exemple, proposer une location à long terme, et permettre aux usagers les plus précaires de pouvoir conserver un tarif avantageux. L'aide à l'achat du vélo électrique est encore trop minime, cela devrait être, une fois de plus, presque gratuit pour les ménages les plus modestes. De plus, cela aurait un impact positif sur la santé et la sédentarité des usagers du vélo, non négligeable. Le développement des pistes cyclables est un autre aspect fondamental de l'accélération de l'usage du vélo, et cela a été prouvé. Il est nécessaire qu'aujourd'hui, le VIF soit développé encore plus rapidement, et que davantage de moyens soient mis pour accélérer la construction de pistes cyclables utilisables et pratiques. Lorsque le vélo et les transports en commun ne sont plus envisageables, il ne reste que l'option de la voiture. Cependant, il est possible de repenser l'usage de la voiture : covoiturage, voiture partagée, parking relais... Quelles sont, aujourd'hui, vos nouvelles solutions pour éviter la voiture, et favoriser l'utilisation du vélo ? Pensez-vous remodeler l'offre Véligo et l'adapter aux besoins des ménages les plus modestes ? Dans la question des transports, il y a aussi la question des stations de métro, RER, transiliens, bus... Ces lieux sont parfois plus pollués que l'extérieur (selon l'enquête de l'observatoire de l'air en Île-de-France Airparif). Plusieurs idées peuvent être envisagées et sont d'ordre de la santé publique. Aussi, quelques gestes simples, comme interdire les panneaux publicitaires lumineux ou revoir la composition des distributeurs automatiques (scandaleuses d'un point de vue de santé publique) peuvent être d'autres pistes pour envisager des stations qui répondent davantage aux questions environnementales futures. Ensuite, il y a également les stations qui sont en extérieur, notamment celles des bus. Quand, d'ici la fin du siècle, les températures atteindront les 50 degrés Celsius, nous pouvons dès aujourd'hui imaginer de nouvelles formes de stations, notamment végétalisées, et avec des panneaux solaires, qui permettraient de limiter la production d'énergie et de diminuer la température de l'air ainsi que celle des sols (l'ADEME indique qu'une baisse de 3 degrés Celsius apportée grâce

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														aux arbres). De fait, comment imaginez-vous rendre toutes les stations des transports en commun plus agréables (et pas seulement les nouvelles), mais aussi plus en adéquation avec des enjeux environnementaux qui ne peuvent plus être négligés aujourd'hui ? Enfin, un autre aspect dans la projection des transports concerne la réutilisation des lieux qui ne servent plus, comme la bretelle d'accès de la N1 au niveau de porte de Paris à Saint-Denis. Que faire de cette bretelle ? Située dans l'un des départements le plus pauvre en espaces verts, il serait intéressant de revaloriser cet espace en prenant en compte le bien être des habitants et en proposant une réponse qui soit pertinente sur le pan environnemental. De fait, pensez-vous offrir la possibilité d'une concertation citoyenne sur ces nouveaux projets, proches des habitants, qui peuvent être repensés et adaptés à des enjeux environnementaux ? La région n'est pas forcément responsable de l'infrastructure. Le cas échéant, le PDMIF pourrait-il obliger les gestionnaires d'organiser des concertations citoyennes sur ces questions-là ? Ces quelques points sont un moyen de montrer qu'aujourd'hui, les questions environnementales ne peuvent plus être secondaires. Le PDMIF à l'horizon 2030 doit s'emparer de ces enjeux, de manière démocratique, en concertant les citoyens, qui sont les premiers concernés. Cela permet de montrer, je l'espère, que les enjeux environnementaux sont transversaux, et concernent aussi et surtout la santé publique et de la qualité de vie des Franciliens. Pour résumer, ma question est la suivante : quelles mesures alliant environnement et santé publique allez-vous prendre à l'horizon 2030 ?
Obs 1291	X													**Un Anonyme de Saint-Denis (93)** Il existe à Paris et en région proche des voies de vélo qui ont été créées sur les trottoirs. C'est le cas par exemple des voies qui longent la ligne du tramway T9. Le problème c'est que comme elles ne sont pas séparées, il y a souvent risque d'accident avec les piétons. Ensuite, il n'y a pas assez de sanctions sur les voitures qui sont garées sur ces voies. Un autre exemple, le long des lignes du tramway T7, une voie de voiture a été "transformée" en voie pour la circulation des vélos. Et là, on voie de tout : moto, scooter et même voiture l'empruntent. On y voit aussi des vélos à contresens. Il serait intéressant d'y ajouter des plots ou de rétrécir la voie pour éviter un potentiel accident. J'avais commencé à prendre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														le vélo mais devant ces obstacles, j'ai renoncé.
Obs 1292		X			X	X	X	X						**Mme BEJI** : Avec le Grand Paris, les transports des personnes sont amenés à être totalement repensés. Pourtant, le déploiement de l'intermodalité reste timide. > Inciter à se déplacer de manière multimodale passe notamment par la tarification et la billettique. Pourquoi avoir séparé les billets métro/RER et les billets tram/bus si on veut favoriser l'intermodalité ? > suggestion de proposer un billet à la journée "multimodal" qui inclurait métro/RER - bus/tram ET vélib > dans le cas où les personnes prennent la voiture puis un transport en commun proposer un ticket à tarif préférentiel > systématiser les stationnement vélos sécurisés près des gares, stations de métro > favoriser les modes de déplacement en site propre Pour le vélo : > développer les linéaires cyclables sécurisés (séparées de voies routières) de banlieue vers Paris mais aussi de banlieue à banlieue > augmenter les subventions à destination des associations de réparation et ventes de vélo d'occasion > augmenter les stationnements vélos dans les lieux déjà engorgés Les transports pour les personnes à mobilité réduite : > Adapter les moyens de transports aux personnes à mobilité réduite (escalators, ascenseurs etc…) A quel prix l'ensemble de ces aménagements sont-ils faits ? Je pense notamment dans certains projets au coût environnemental > l'axe 10 sur le soutien de l'activité logistique : le projet Greendock à Gennevilliers qui va s'implanter sur une zone Natura 2000, augmenter la présence de camions sur la route > la station du Grand Paris Express "Fort d'Aubervilliers" empiètera-t-elle sur les jardins d'Aubervilliers et si oui, cela est-il conforme au SDRIF ?
Obs 1293	X										X			**M. MERCIER - MNLE 93 de Saint-Denis (93)** : En page 18 de la synthèse du PDMIF, on peut lire : « D'après le bilan de la qualité de l'air publié par Airparif pour l'année 2022, la valeur limite réglementaire est respectée pour les particules fines PM10 et PM2,5 sur l'ensemble du territoire… ». Cette affirmation est répétée page 20. Ces affirmations sont trompeuses et doivent être supprimées. Selon les mesures les plus récentes publiées par Airparif (pour le dossier ZFE fin 2024 par exemple), la qualité de l'air est encore loin de respecter les recommandations de l'OMS. Et il ne faut pas s'abriter derrière le décalage entre la publication de ces recommandations et leurs

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														traductions réglementaires, européennes et françaises. Il faut y insister ici, si l'OMS a été amenée en 2021 à une révision aussi radicale de ses recommandations antérieures, c'est bien parce que la science médicale a reconnu que le respect des valeurs antérieurement admises ne permettait absolument pas de protéger les populations exposées aux risques sanitaires provoqués par la pollution de l'air. Et de très loin. Les dernières avancées scientifiques suggèrent même qu'il n'est pas impossible que pour les particules fines les recommandations de l'OMS actuelles soient encore insuffisantes (c'est probablement le cas pour les particules ultrafines, les plus délétères). Par ailleurs, l'Union européenne a adopté une nouvelle directive sur la qualité de l'air, applicable depuis le 11 décembre 2024, qui divise par 2 (et même par 2,5 pour les particules fines PM2,5) les seuils réglementaires antérieurs, pour les rapprocher des seuils recommandés par l'OMS. Le PDMIF doit clairement prendre en compte ces évolutions. Et c'est la raison pour laquelle la réduction du trafic routier doit être un objectif majeur. Jean-Yves Mercier, MNLE 93 Pièce jointes :
Obs 1294	X			X		X	X		X	X				**M. LONQUEPEE de Coignières (78)** : La ville de Coignières est particulièrement concernée par les enjeux de mobilités. Parmi les problèmes que le PDMIF devrait solutionner, on peut citer : La fracture urbaine de la RN 10 : Coignières est l'une des dernières villes coupées en deux par la RN 10. Celle-ci est la source de nombreux problèmes ou nuisances : accidents, bruit, pollutions, rupture des corridors écologiques… Il est urgent d'agir pour pacifier cette voie. Le développement des mobilités douces : La piste cyclable le long de la RN 10 est un aménagement structurant dans le cadre du réseau Vélo Île-de-France. Pourtant, elle n'est pas du tout entretenue et se trouve actuellement dans un état calamiteux. En tout état de cause, si l'on souhaite faciliter l'usage du vélo sur notre territoire, sa rénovation est indispensable et urgente. Les transports en commun : Malgré les efforts des dernières années, la qualité des transports en commun est encore insuffisante sur plusieurs points. D'une part, si l'on souhaite que les citoyens abandonnent leur voiture au profit des transports en commun, il faut que ces derniers soient vraiment fiables, ce qui n'est pas encore le cas. D'autre part, le réseau de bus ne répond pas suffisamment aux attentes des habitants. Ainsi, les lycéens qui habitent à Coignières et qui souhaiteraient se rendre au lycée à Maurepas doivent faire

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des détours trop importants pour que cela ait un intérêt. De plus, ce trajet ne présente pas des conditions de sécurité suffisantes. Enfin, certains quartiers de Coignières sont trop peu desservis par les bus. L'accessibilité de la gare de Coignières : Malgré l'absence de personnel dans la gare, il est aujourd'hui possible d'aller de la gare de Coignières à Paris en fauteuil roulant. Par contre, il n'est pas possible de revenir parce qu'il manque un tout petit aménagement entre le quai et le souterrain qui passe sous la voie ferrée. Le parking relais de la gare de La Verrière : Depuis sa création récente, ce parking pose de nombreux problèmes aux usagers et aux communes riveraines. Ce nouveau parking a une capacité inférieure aux parkings précédents alors même de nombreux logements viennent d'être construits sur Maurepas. Par ailleurs, de nombreux détenteurs du pass Navigo ne parviennent pas à bénéficier de la gratuité alors que le parking est quasi vide. Il y a aussi un problème pour les étudiants en apprentissage qui ne peuvent pas bénéficier de la gratuité car leur pass Navigo n'est pas annuel. L'accès aux zones d'activité de Coignières : L'accès aux zones d'activité de Coignières est difficile autrement qu'en voiture alors que la circulation y est parfois très compliquée. Il est nécessaire de faciliter leur accès en transport en commun ainsi qu'à vélo. Merci de prendre en compte les demandes des usagers pour améliorer les mobilités en Île-de-France.
Obs 1295	X													**M. URTIZVEREA de Larchant (77)** Habitant Larchant, village faisant partie de la communauté de communes du Pays de Nemours, nous demandons depuis longtemps la création d'une piste cyclable reliant Larchant à Nemours (7 km) et en particulier à la gare de Nemours Saint Pierre. Ne disposant d'aucun transport public, si nous ne voulons pas ou ne voulons plus utiliser la voiture, le vélo est et serait alors notre seul moyen de transport. Aujourd'hui, nous sommes nombreux, jeunes et moins jeunes, à devoir nous rendre à la gare à vélo pour le travail tous les jours ou pour faire des courses au mépris de notre sécurité. D'autre part, Larchant, site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture. Cette demande, soutenue par une grande partie de la population lyricantoise, correspond intégralement aux objectifs du plan de mobilités Ile de France en particulier dans ses axes 4 (vélo), 7 (sécurité) et 13 (tourisme). Si l'on doit « tripler les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														déplacements à vélo d'ici 2030 » et si l'enjeu de la Région est de « généraliser l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les franciliens en proposant des infrastructures sûres et adaptées » mais aussi « d'assurer le droit à la mobilité pour tous », notre demande est très largement recevable. Nous sommes en contact avec la communauté de communes du Pays de Nemours et le département de la Seine et Marne, pour le moment sans avancée notable. Nous comptons fermement sur la mise en œuvre de ce plan pour réaliser enfin cette liaison douce qui valorisera le Pays de Nemours.
Obs 1296	X								X	X				**M. DEOUX de Bussy-Saint-Georges (91)** J'habite à Bussy-Saint-Georges, une ville nouvelle en lisière de zones rurales et boisées en Seine-et-Marne. Malgré ce contexte géographique favorable, il est encore trop difficile d'y circuler à vélo en toute sécurité. La discontinuité des aménagements, leur manque de confort et l'environnement souvent très minéral rendent la pratique du vélo peu engageante au quotidien. Pourtant, je pratique ce mode de déplacement dès que les conditions le permettent. Il est à la fois économique, fiable, bon pour la santé et vertueux pour l'environnement. Je l'utilise notamment pour les trajets courts (école, achats, loisirs), mais l'insécurité perçue, liée à l'absence de véritables itinéraires cyclables continus et protégés, m'oblige encore trop souvent à recourir à la voiture. Cette situation va à l'encontre des objectifs de report modal que le Plan des mobilités entend promouvoir. Je soutiens pleinement les ambitions affichées dans l'Axe 4 du Plan, qui vise à conforter la dynamique vélo. Cependant, je regrette que les aménagements cyclables soient encore trop souvent conçus de manière strictement technique et fonctionnelle, sans intégration suffisante des enjeux écologiques, paysagers et climatiques. Le vélo ne doit pas être pensé comme un simple mode de transport, mais comme un levier d'une transformation plus large de notre rapport à l'espace urbain et au vivant. À ce titre, je propose que chaque projet de voie cyclable intègre systématiquement la plantation de haies végétales diversifiées en bordure de piste. Cette mesure permettrait de transformer les infrastructures cyclables en véritables corridors écologiques multifonctionnels, au service à la fois des usagers, de la biodiversité et du climat. Ses bénéfices sont nombreux : - Confort accru pour les cyclistes : les haies offrent un ombrage en été, protègent du vent et des intempéries, et atténuent le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														bruit du trafic. - Qualité de l'air améliorée : elles captent une partie des particules fines émises par les véhicules motorisés. - Contribution à la lutte contre le changement climatique : chaque mètre de haie capte du carbone, participant aux objectifs de réduction des GES (–26 % d'ici 2030 pour les transports). - Préservation de la biodiversité : les haies créent des continuités écologiques, répondant aux priorités du rapport environnemental du Plan. - Moindre artificialisation : contrairement aux séparateurs minéraux, elles s'inscrivent pleinement dans l'objectif de « Zéro Artificialisation Nette » et favorisent une meilleure insertion paysagère. Pour garantir leur efficacité, ces haies doivent être diversifiées (essences locales, floraison étalée), implantées en pleine terre, et entretenues durablement. Les pistes cyclables doivent ainsi devenir des infrastructures vertes à part entière, combinant mobilité, écologie et cadre de vie. Je souhaite que le Plan des mobilités d'Île-de-France soit un levier fort de cette double transition – écologique et modale. En intégrant pleinement la dimension paysagère et vivante des aménagements cyclables, il contribuera non seulement à changer les pratiques de déplacement, mais aussi à transformer positivement notre environnement quotidien. Car une infrastructure agréable, verdoyante et sécurisée, c'est aussi un puissant levier de sensibilisation et d'adoption massive du vélo comme mode de vie.
Obs 1297	X			X										**Un Anonyme de Marolles-en-Hurepoix (91)** A la lecture de ce plan des mobilités 2030, nous affirmons qu'il n'est pas à la hauteur des enjeux climatiques pour l'Essonne et la grande couronne de manière générale. En Essonne aucun nouveau transport en commun lourd du type RER ou tramway ne sont prévus. Et pourtant il en manque cruellement sur notre territoire hélas très dépendant à l'automobile. La baisse du taux de motorisation, de fréquentation des transports et la hausse des modes doux devraient être la priorité absolue pour notre territoire. Nous appelons de nos vœux un tramway sur la N20, un autre sur la N7, ainsi qu'un tramway sur les D445-D19 afin de relier trois grands pôles en étant jusqu'ici fortement dépourvus : Fleury-Mérogis, la Croix blanche et la base 217. Par ailleurs il manque un troisième RER à notre département. Nous déplorons également le manque d'ambition des plans vélos et la prédominance de l'automobile sur le vélo qui reste la règle partout.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1298	X		X	X			X	X			X	X		**Ville de Saint-Germain-en-Laye (78)** : Dans le cadre du Plan des mobilités en Ile-de-France (PDMIF), je vous adresse mes observations pour le territoire de la commune de Saint-Germain-en-Laye. Le Plan d'Action Climat Énergie de la Ville en réponse aux enjeux et objectifs du Plan des mobilités en Ile-de-France 2030 La Ville de Saint Germain-en-Laye salue l'initiative Régionale visant à définir une stratégie de mobilité durable à l'horizon 2030. Engagée activement dans la transition écologique, notre commune a adopté en juin 2024 son Plan d'Action Climat Énergie (PACE), déclinaison directe du PCAET de la CASGBS, du SDRIF-E et du PRSE4. Avec pour objectif d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.La question des mobilités est majeure dans le PACE de la commune de Saint-Germain-en-Laye car 58% des émissions de GES de notre territoire sont liées au secteur des transports regroupant les déplacements de personnes et de marchandises. Ces enjeux y sont traités au travers de son axe "C" principalement "Repenser la mobilité pour améliorer le cadre de vie et la santé des Saint-Germanois". Nos objectifs et actions permettent de répondre à ceux précisés dans le PDMIF : Objectifs locaux en matière de mobilité d'ici 2050 : - Réduction de l'usage de la voiture individuelle : Diminuer de 50% le nombre de véhicules en circulation ; - Électrification du parc automobile : Atteindre 99% de véhicules électriques ; - Promotion des mobilités actives : Multiplier par 7 les déplacements à pied et à vélo. ; - Renforcement des transports en commun : Doubler leur utilisation. Actions principales entreprises par la Ville : Développement d'un plan vélo ambitieux : Création de pistes cyclables sécurisées et continuités cyclables ; - Mise en place de services de partage de véhicules (autopartage) avec la CASGBS : Réduction de la dépendance à la voiture individuelle ; - Installation de bornes de recharge électrique avec le SEY : Faciliter la transition vers l'électromobilité. ; - Schéma de circulation et de stationnement pour une mobilité apaisée : - Généralisation de la ville à 30 ; - Création de zones de rencontre ; - Piétonisation de rues. Observations sur le Plan des Mobilités en Île-de France 2030 : Le Plan d'Action pour le Climat et l'Énergie de Saint-Germain-en-Laye est globalement aligné avec les ambitions du PDMIF, mais quelques axes d'amélioration peuvent être suggérés. Ces propositions permettraient d'accentuer l'efficacité du PDMIF tout en renforçant les ambitions locales de neutralité carbone d'ici 2050 : - Aménagements routiers : La RN13 traversant notre Ville est un axe

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														majeur considéré comme magistral au sein du PDMIF, tout comme la RN184. Bien que la RN13 soit mentionnée comme coupure urbaine n °43 à résoudre, le carrefour Lisière Pereire/Albert Priolet sur la RN184 n'apparaît pas or il présente les mêmes difficultés, il serait donc à rajouter. Par ailleurs, les localisations des sites à enjeux semblent trop vagues pour le point 43, il sera important de mettre en évidence les différentes problématiques liées à cet axe de la RN 13 (en particulier le carrefour du Bel Air au niveau de l'intersection de la RN13 et de la RN184, l'intersection entre la RN13 et la RD98, les intersections RN13/rue de la croix de fer et RN13/ rue Claude Chappe, l'intersection RN13/RD186). Par ailleurs, le plan ne détaille pas explicitement de projets de marquage au sol, de réorganisation, de passerelles aériennes ou souterraines pour cette section. Toutefois, des mesures de sécurisation des axes structurants sont mises en avant, suggérant la possibilité d'explorer ces solutions au niveau local. La Ville sera attentive aux propositions qui seront proposées et nos services sont à votre disposition pour pouvoir y travailler. Nous soutenons les projets d'aménagement visant à améliorer la fluidité du trafic, sécuriser son franchissement et à réduire les coupures territoriales identifiées au travers de mesures concrètes et robustes. C'est un enjeu majeur pour notre territoire afin de sécuriser cet espace qui vient malheureusement d'être le théâtre d'un accident mortel en cette fin du mois de février 2025. Cela permettra également de connecter les zones d'habitation avec les pôles économiques et éducatifs et les nouvelles gares du T13 de façon apaisée (ex : centre-ville et campus universitaire regroupant iXcampus/Science Po/PNEI). - Transports en commun : - Le prolongement du tram-train entre Saint-Germain-en-Laye et Saint Cyr, mis en service en 2022, est une avancée significative. Nous encourageons la région à poursuivre le déploiement du T13 vers Achères et à assurer la promotion du T13 et ses parkings relais pour réduire la dépendance automobile. Par ailleurs, un cadencement du T13 répondant aux demandes des utilisateurs permettra de répondre positivement au changement des comportements en faveur des transports en commun. Enfin, la Ville sollicite une attention particulière afin d'offrir la possibilité aux usagers du T13 arrivant à la gare "Saint-Germain-en-Laye" de pouvoir sortir au niveau de la gare du RER A en empruntant le tunnel souterrain dédié même s'ils ne sont pas munis d'un ticket permettant l'accès au RER. - Nous préconisons le déploiement de solutions

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														régionales pour favoriser une mobilité multimodale fluide (vélo + train, bus + marche, etc.) afin d'accompagner les habitants dans la transition écologique en proposant des dispositifs (rames accessibles aux vélos, accroches vélos sur les bus par exemple) qui permettent de renforcer la décarbonation et la simplicité des déplacements alternatifs. - Nous appuyons également votre volonté d'électrifier et de convertir au biogaz le parc des bus du territoire. - Mobilités actives : Nous appuyons le développement d'infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées, essentielles pour encourager les déplacements actifs et améliorer la qualité de vie. Le déploiement du VIF 5 sur le secteur de Saint-Germain-en-Laye et sa traversée devra également prendre en compte les contraintes architecturales et historiques de la commune, notamment aux abords de ses monuments historiques. - Accessibilité des parkings vélos : Le plan insiste sur la nécessité de repenser les politiques de stationnement pour une mobilité plus durable. Nous recommandons une simplification de l'accès aux parkings sécurisés pour vélos, en évitant des procédures de réservation contraignantes, afin de ne pas décourager leur utilisation. (ex : intégration directe avec la carte Navigo, flashcode pour les utilisateurs ponctuels). Il s'agit d'une préoccupation locale importante également soulevée par nos comités locaux citoyens (comité vélo et conseil local des transitions). - Transition énergétique : L'installation de 3 000 points de charge dans le secteur de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine est une mesure favorable pour promouvoir l'usage des véhicules électriques. Ces déploiements travaillés avec le SEY, Syndicat d'Energie des Yvelines, doivent prendre en compte également les contraintes architecturales et historiques de la commune, notamment aux abords de ses monuments historiques. - Transports de marchandises et caractère traversant de la ville : Saint-Germain-en-Laye, en tant que ville traversante, est confrontée à un trafic de marchandises important, contribuant aux émissions de GES et aux nuisances sonores. Nous préconisons : - Développement du fret ferroviaire : nous vous encourageons à remettre en activité le site multimodal à vocation logistique de la gare d'Achères Grand Cormier, point stratégique pour le transport de marchandises et les liaisons ferroviaires régionale, afin de renforcer le fret et proposer des plateformes pour assurer la livraison du dernier kilomètre depuis le secteur de la gare de triage d'Achères vers les communes alentours (Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Achères, Conflans, Maisons Laffitte…) au

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														moyen de liaisons décarbonés ; - Développement du fret fluvial: Renforcer les offres de transports à travers la Seine en s'appuyant sur le futur site de PSMO. La Ville de Saint-Germain-en-Laye exprime un avis favorable au Plan des Mobilités en Île-de France 2030, sous réserve de la prise en compte des recommandations susmentionnées. Nous restons à disposition pour collaborer étroitement avec les instances régionales afin de garantir une mise en œuvre efficace des mesures, en adéquation avec les spécificités et les ambitions de notre territoire. Une contribution plus détaillée est en pièce jointe.
Obs 1299														**Mme GUYARD – Ville de Saint-Germain-en-Laye (78)** : Je vous adresse mes observations pour le territoire de la commune de Saint-Germain-en-Laye dans le fichier joint. Une contribution détaillée complète les observations 1298 et 1299.
Obs 1300	X			X			X							**Mme ESCALET d'Aulnay-sous-Bois (93)** : Mobilité île de France, c'est bien sûr bus, métro, RER, tram... mais aussi les vélos, voitures. Commençons par les départements les plus éloignés, Yvelines, Essonne, Seine et Marne. Ne faudrait-il pas les considérer comme des départements ruraux pour une partie et mettre des parking type P R au point de départ des lignes Certains vont préférer les vélos, pas beaucoup d'aménagement dans les transports pour accrocher ces derniers. Je n'ai pas vu de place dans les nouveaux métros. Mais le plus catastrophique sont les pistes cyclables sans concertation entre les communes. Sans voies réservées (que dire des contre sens). Oui c'est un énorme chantier mais il n'y a pas les mêmes ambitions dans toutes les communes, et oui les conducteurs de véhicules vont râler. Mais l'été dernier, se balader dans Paris en vélo quel bonheur ! Alors si les autres communes pouvaient faire des efforts,
Obs 1301				X		X								**Une Anonyme de Saint-Denis (93)** : Tout d'abord, je voudrais dire que je suis heureuse de voir que les nouvelles rames sont enfin arrivées sur la ligne de tramway T1. Je me demande : pourquoi ne pas prolonger la ligne 14 du métro de Saint-Denis Pleyel au nord jusqu'à l'Hôpital Delafontaine ? Cela bénéficierait non seulement aux travailleurs de l'hôpital, mais aussi aux nombreux habitants des quartiers est de St Denis (Marcel Cachin, Joliot-Curie, Saint-Rémy, Romain-

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Rolland, Mutualité : 10 240 habitants, selon les chiffres de 2016), sans compter les habitants des quartiers Courtille-Saussaie. Les 3 stations en mode lourd les plus fréquentées de Saint Denis sont toutes situées à l'ouest de la ville (Gare de St-Denis : 17 000 entrants/jour, Basilique de St-Denis : 16 000 entrants/jour, et St-Denis Porte de Paris : 15 000 entrants/jour), et cela crée un déséquilibre. A mon avis, ce prolongement de la ligne 14 au nord réglerait définitivement la surcharge de la branche St-Denis de la ligne 13 et les dysfonctionnements qui en résultent. Enfin, je rêve d'un prolongement de la ligne 4 du métro au nord de Porte de Clignancourt, avec une station idéalement située au croisement de la rue du Dr Bauer et de l'avenue Michelet à Saint-Ouen. Cela soulagerait la station "Porte de Clignancourt" qui enregistre 25 000 entrants par jour. Et pourquoi pas, dans un futur plus ou moins proche, prolonger la ligne 4 ensuite jusqu'à Mairie de St-Ouen, puis jusqu'à la mairie de Villeneuve La Garenne, qui est une des rares communes des Hauts-de Seine à n'être desservie ni par le métro, ni par le RER, ni par le Transilien. Par ailleurs, sur les quais du RER B au nord (entre La Plaine Stade de France et Aulnay sous-Bois), pourquoi n'y-a-t-il pas de valideurs Pass Navigo sur les quais (ils sont présents uniquement en haut des escalators) ?
Obs 1302	X	X										X		**Mme FRIC-CHEVALIER** - **Montgeron Environnement (91)** : Vous trouverez en pièce jointe les observations de l'association Montgeron Environnement sur ce projet de Plan.de Mobilité pour l'Ile de France. Montgeron Environnement est une association de protection du cadre de vie et de l'environnement très impliquée sur le territoire communal, de l'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS) et du département de l'Essonne. Membre du réseau Galaxie Mobilité Réduite, membre du conseil d'administration d'Essonne Nature Environnement, et de 60MDP, adhérente de BruitParif, nous sommes particulièrement investis dans la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. A ce propos nous pouvez consulter sur notre site 2 reportages photographiques de parcours pédestres réalisés dans la commune de Montgeron (2023 et 2024) qui montrent l'importance de mettre aux normes la voirie et les espaces publics, et 2 conférences (2024 et 2025) qui avaient pour objectif de sensibiliser le public et d'alerter les élus. En conclusion nous demandons que des comités de suivis territoriaux soient

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														constitués et librement ouverts aux associations et citoyens volontaires en évitant, un processus de désignation par cooptation des élus, comme cela a été le cas pour la composition du CODEV dans la commune de Montgeron et dans la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine. Dans un document joint, l'Association fait des remarques : - la marche, premier mode de déplacement. Pas d'objectif chiffré, pas de tableaux de bord de suivi ; - le respect de la loi de 2005 « loi handicap » ; - aucun financement pour « Placer le piéton au cœur des politiques » ; -l'importance de mettre en place des comités de suivi territoriaux.
Obs 1303	X	X		X		X	X		X					**M. LONGUEPEE de Coignières (78)** : La ville de Coignières est particulièrement concernée par les enjeux de mobilités. Parmi les problèmes que le PDMIF devrait solutionner, on peut citer : La fracture urbaine de la RN 10 : Coignières est l'une des dernières villes coupées en deux par la RN 10. Celle-ci est la source de nombreux problèmes ou nuisances : accidents, bruit, pollutions, rupture des corridors écologiques… Il est urgent d'agir pour pacifier cette voie. Le développement des mobilités douces : La piste cyclable le long de la RN 10 est un aménagement structurant dans le cadre du réseau Vélo Île-de-France. Pourtant, elle n'est pas du tout entretenue et se trouve actuellement dans un état calamiteux. En tout état de cause, si l'on souhaite faciliter l'usage du vélo sur notre territoire, sa rénovation est indispensable et urgente. Les transports en commun : Malgré les efforts des dernières années, la qualité des transports en commun est encore insuffisante sur plusieurs points. D'une part, si l'on souhaite que les citoyens abandonnent leur voiture au profit des transports en commun, il faut que ces derniers soient vraiment fiables, ce qui n'est pas encore le cas. D'autre part, le réseau de bus ne répond pas suffisamment aux attentes des habitants. Ainsi, les lycéens qui habitent à Coignières et qui souhaiteraient se rendre au lycée à Maurepas doivent faire des détours trop importants pour que cela présente un intérêt. De plus, ce trajet ne présente pas des conditions de sécurité suffisantes. Enfin, plusieurs quartiers de Coignières sont insuffisamment desservis par les bus. L'accessibilité de la gare de Coignières : Malgré l'absence de personnel dans la gare, il est aujourd'hui possible d'aller de la gare de Coignières à Paris en fauteuil roulant. Par contre, il n'est pas possible de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														revenir parce qu'il manque un tout petit aménagement entre le quai et le souterrain qui passe sous la voie ferrée. Le parking relais de la gare de La Verrière : Depuis sa création récente, ce parking pose de nombreux problèmes aux usagers et aux communes riveraines. Ce nouveau parking a une capacité inférieure aux parkings précédents alors même de nombreux logements viennent d'être construits sur Maurepas. Par ailleurs, de nombreux détenteurs du pass Navigo ne parviennent pas à bénéficier de la gratuité alors que le parking est quasi vide. Il y a aussi un problème pour les étudiants en apprentissage qui ne peuvent pas bénéficier de la gratuité car leur pass Navigo n'est pas annuel. L'accès aux zones d'activité de Coignières : L'accès aux zones d'activité de Coignières est difficile autrement qu'en voiture alors que la circulation y est parfois très compliquée. Il est nécessaire de faciliter leur accès en transport en commun ainsi qu'à vélo. Merci de prendre en compte les demandes des usagers pour améliorer les mobilités en Île-de-France.
Obs 1304	X						X							**Mme CHABBAL du Plessis-Robinson (92)** : 1) Le vélo n'arrive pas à décoller, parce qu'il manque des infrastructures cyclables, c'est évident, mais surtout, parce qu'on n'arrive pas à avoir un stationnement sécurisé chez soi, comme dans les endroits publics ou privés. Il faut des stationnements vélos sécurisés partout, près des trams et bus. Il faut également pourvoir garer son vélo même pour la journée avec la possibilité de payer dans une machine par CB, ou alors par une carte prépayée valable dans toute l'ile de France, pas forcément passer par un téléphone ou internet. 2) les rails vélo dans les stationnements vélos Veligo sont trop durs et coulissent mal. Il faut acheter un autre modèle (cf. Nantes en France ou les modèles utilisés aux Pays Bas) 2) La Région ne sert que de portefeuille pour le plan vélo VIF, il faut maintenant passer à la vitesse supérieure : "mettre la pression" sur les élus qui trainent du pied pour avoir une infrastructure cyclable chez eux, en subventionnant moins d'autres choses. 3) Il faut autoriser les vélos dans les métros, trams et les bus en banlieue aux heures creuses. 4) Mettre en place un "certificat de savoir rouler à vélo en sécurité" pour les lycéens. Ceux qui ont réussi les tests peuvent être récompensés par une petite somme d'argent qu'ils peuvent utiliser pour : acheter un vélo, payer un cours d'auto-école, payer un abonnement de transport

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1305						X								**Un Anonyme de Jouars-Pontchartrain (78)** : Ce jour, à la gare de La Verrière, gros problème pour acheter un billet : 1 seul guichet d'ouvert, un automate sur deux hors service, ce qui a pour conséquence deux files d'attente interminables (une pour le guichet et une pour le seul automate fonctionnel)
Obs 1306	X		X	X	X	X								**M. LUCAS DE COUVILLE de Clichy (92)** : Je vais prendre un exemple simple, j'habite Clichy-la Garenne, ou 55% des résidents n'a pas de voiture, la plupart prend donc les transports en commun (métro). Une particularité de l'A15 est de ne pas être reliée au périphérique (comme à Boulogne avec la N118), résultat les habitants de moyenne et grande banlieue traversent une ville très dense avec leur véhicule, saturent la ville et augmentent les polluants (air, bruit) Si par la prolongation de la ligne 13 était faite au port de Gennevilliers, voir sur les coteaux d'Orgemont (Argenteuil) en faisant passer le métro sur le viaduc de Gennevilliers, il faudrait créer une grande plateforme multi modale (covoiturage, parking-relais et métro, avec aussi le tram express T11) pour faire basculer le trafic sur un autre mode que le tout voiture (transport en commun ou vélo pour le local) On pourrait décliner ces plateformes, à Saint Denis avec l'A1, à Sèvres a la N118, à Nanterre avec l'A14, à Noisy-le-Sec avec l'A3, etc... Idem pour le métro du Grand Paris avec des parkings relais. Cette notion de parking relais en petite couronne est un chainon manquant pour inciter à limiter l'usage du véhicule personnel.
Obs 1307												X		**M. DEOUX de Bussy-Saint-Georges (91)** : Le Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 affiche des objectifs louables, mais son efficacité reste affaiblie par une posture que je qualifierais de défensive. En cherchant à ménager à la fois l'ambition environnementale et l'acceptabilité politique, il finit par diluer sa capacité à transformer structurellement notre rapport à la mobilité. Ce compromis, s'il est compréhensible dans le contexte institutionnel actuel, est insuffisant face à l'urgence des enjeux climatiques, sanitaires et sociaux qui s'imposent à nous. La réponse d'Île-de France Mobilités à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale illustre cette tension : les remarques formulées y sont accueillies avec prudence, parfois écartées au nom de la faisabilité budgétaire ou politique. Pourtant, ce sont précisément les recommandations de la MRAe – territorialisation des objectifs, indicateurs robustes,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														meilleure articulation avec les autres politiques publiques, attention portée aux plus fragiles – qui peuvent permettre à ce plan de franchir un cap historique. Nous devons regarder au-delà de l'horizon 2030, penser à l'échelle d'une génération. La Stratégie Nationale Bas Carbone, la ZFE, les engagements climatiques de la France ne sont pas de simples balises techniques : ce sont des impératifs éthiques. Ils exigent des choix courageux. Nous ne pourrons réorienter durablement les usages sans un effort soutenu pour réduire l'autosolisme, renforcer la justice sociale dans l'accès aux mobilités, et accorder toute leur place aux logiques de proximité. Je propose donc que le PDMIF soit renforcé : - Par une territorialisation des objectifs de décarbonation, notamment en grande couronne, où les marges de progrès sont les plus fortes ; - Par une mise en cohérence plus explicite avec les plans climat locaux et les documents d'urbanisme (PLU, SCOT), au service d'une planification sobre et résiliente ; - Par un renforcement du suivi environnemental et sanitaire, avec des indicateurs alignés sur les seuils de l'OMS et la SNBC ; - Et enfin par une démarche exemplaire d'évaluation et de révision, permettant à ce plan de rester vivant et adaptatif dans le temps. Ne réduisons pas l'ambition à ce qui est immédiatement faisable. Traçons plutôt un cap clair et exigeant, à la hauteur des responsabilités qui nous incombent pour les générations futures.
Obs 1308	X	X					X				X			**M. GUILBERT - Collectif Omonauto de Montreuil (93)** : La voiture est un mode de transport associé au confort, à la sécurité et à la praticité, offrant ainsi de nombreux avantages par rapport au vélo. Elle permet des déplacements rapides sur toutes les distances, facilitant les trajets professionnels, familiaux et de loisirs tout en optimisant le temps disponible. À l'abri des intempéries et des variations climatiques, l'automobiliste bénéficie d'un confort exceptionnel, garantissant des déplacements sereins en toutes circonstances. Les récentes avancées technologiques dans l'industrie automobile renforcent considérablement la sécurité grâce à des systèmes tels que l'assistance à la conduite, le freinage automatique d'urgence, les airbags sophistiqués et les dispositifs de contrôle de stabilité. Ces innovations réduisent sensiblement les risques d'accidents, améliorent globalement la sécurité routière et préservent l'emploi salarié dans ce secteur majeur. En parallèle, les progrès environnementaux, particulièrement avec

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'essor des voitures électriques, diminuent significativement la pollution, voire suppriment totalement les émissions, contribuant ainsi à un cadre de vie plus sain et durable. La voiture facilite le transport des passagers et des objets volumineux pour les besoins quotidiens ou ponctuels. Grâce à son autonomie et à sa polyvalence, elle répond efficacement aux exigences variées des usagers, en offrant une liberté incomparable pour des déplacements professionnels, familiaux ou spontanés. De plus, la voiture répond parfaitement aux besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, des familles avec enfants ou des individus ayant des journées particulièrement chargées, en proposant une solution flexible, confortable et sécurisante. À l'inverse, l'utilisation du vélo peut être entravée par des contraintes physiques, pratiques, ou encore par un sentiment anxiogène. Néanmoins, l'influence grandissante du « lobby vélo » pose question quant à sa représentativité réelle et son impact disproportionné sur les politiques de mobilité. La mobilisation en faveur des infrastructures cyclables par exemple lors de consultations publiques, comme pour Larchant en Seine et Marne qui est une petite ville de 720 habitants de tout âge, comme vous pouvez le constater puisqu'une participation sur quatre émane de cyclistes promptement avertis et de lobbyistes comme un adjoint au maire chargé de mobilité vélo et administrateur d'un lobby, reflète davantage l'activisme organisé d'une minorité que l'opinion de la majorité silencieuse utilisant quotidiennement la voiture mais ne s'exprimant pas nécessairement dans ces débats. Ainsi, les préoccupations de cette majorité peuvent être sous-représentées ou négligées. Les objectifs très ambitieux du Collectif Vélo Île-de-France, visant une forte hausse de la part modale du vélo (15 % à 20 % d'ici 2030), sont éloignés des réalités vécues par de nombreux Franciliens, notamment dans les territoires moins adaptés à la pratique du vélo. Bien que pertinent dans certains contextes, ce projet n'est pas adapté à la des besoins régionaux. Les revendications récurrentes de ce collectif pour généraliser les aménagements cyclables et les stationnements sécurisés doivent être analysées en tenant compte des contraintes économiques et spatiales des collectivités. Au lieu d'opter pour des pistes cyclables spécifiques et contraignantes, réduisant la surface collective de circulation, il serait préférable de favoriser un partage de la voirie dans la concorde entre voitures et vélos, assurant ainsi un équilibre satisfaisant les besoins variés de tous les usagers. Les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														aménagements cyclables étendus, comme ceux du Plan Vélo et du projet RER V, nuisent à la fluidité du trafic automobile, accentuant paradoxalement les embouteillages et augmentant ainsi la pollution atmosphérique, alors même que la flotte de véhicules électriques, moins polluante, continue de croître. Enfin, l'influence marquée du « lobby vélo » sur les politiques régionales, particulièrement dans des villes comme Paris, Montreuil et certaines grandes agglomérations dirigées par des élus écologistes mais pas que, se manifeste notamment par la mainmise de ces associations sur la gestion de la voirie et la réduction drastique des espaces dédiés à la voiture, soulevant ainsi des interrogations légitimes quant à l'équité de ces mesures. Ces décisions favorisent une minorité qui n'est pas nécessairement représentative de l'ensemble des Franciliens. Inciter à l'utilisation du vélo, comme vous souhaitez l'imposer dans ce plan de mobilité, face à l'attrait de l'automobile est une tâche partisane incomprise. Regardez autour de vous, votre famille, vos amis, vos proches et administrés. L'automobile reste pour beaucoup synonyme de liberté, confort et praticité. Pourtant, les aménagements cyclables représentent des investissements conséquents allant de 590 000 € à plus de 2 000 000 € par kilomètre, chiffre rarement porté à la connaissance des citoyens. Or, privilégier systématiquement ces aménagements peut amputer la fluidité du trafic automobile, compromettant les objectifs d'une mobilité équilibrée. Non, l'automobile n'est pas le monde d'avant et force est de constater que la France dispose de réseaux de transports en commun bien au-dessus de la moyenne, ce qui n'incite pas à l'utilisation du vélo. De plus, la mobilité cycliste n'est pas entrée dans les mœurs et historiquement, notre pays dispose d'atouts que d'autres nations n'ont pas. Constat : Vos objectifs sont inintelligibles : baisse de 15 % des déplacements motorisés (comment, par la contrainte), augmentation de 15 % des transports collectifs (mode à développer), triplement du vélo (impossible, elle est de 3-4 % de part modale actuellement et beaucoup moins en kilomètres parcourus), poursuite de la dynamique transports en commun (à valoriser), 20 % de véhicules électriques en 2030 (revoir les aides), covoiturage à encourager dans les territoires peu denses (consensus). Conclusions : Des aménagements cyclables qui n'amputent pas la surface de la voirie à des fins exclusives. Une reconsidération du déplacement motorisé et plus précisément des aides à l'acquisition de voitures vertueuses, en supprimant les ZFE et en attendant que la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														part de véhicules impactés diminue naturellement par la réduction induite par leur usage et leur rotation liée à l'âge. Voici un prisme de l'organisation des lobbys vélo en pièce jointe. Cette contribution est complétée par des documents joints.
Obs 1309				X								X		**M. JOFFRE de Palaiseau** : C'est une chose d'avoir des bus, métros, trams et trains, encore faut-il savoir quand ils passent et où ils vont. Usager régulier du RER B, je suis malheureusement forcé de constater les trop nombreux dysfonctionnements du système d'informations voyageurs sur cette ligne : de plus en plus souvent, les écrans qui tombent en panne ne sont pas réparés, les haut-parleurs à bord des trains crépitent, grésillent ou ne fonctionnent pas du tout. Et dès qu'une perturbation survient sur la ligne, le système se met à raconter n'importe quoi : trains pas signalés, incohérence entre la desserte affichée à quai et à bord des trains, changements de desserte annoncés très tardivement voire pas du tout, ou bien annoncés mais pas respectés... Enfin, il est regrettable que le système d'horaires en temps réel de la RATP soit complètement incapable de communiquer avec celui des autres opérateurs, que ce soit dans un sens (affichage des horaires RATP sur l'application IDFM qui raconte souvent n'importe quoi) ou dans l'autre (affichage des horaires du RER D à Châtelet – Les Halles souvent faux, de la ligne V à Massy – Palaiseau qui aux dernières nouvelles devait être mis en service « bientôt », ou encore des bus qui n'affiche généralement que les lignes RATP). Concernant les bus, je suis ravi des avancées qui ont été faites ces dernières années, avec les QR codes aux arrêts, les horaires en temps réel sur l'application IDFM, et enfin les nouveaux écrans multi-opérateurs. La région doit continuer sur cette bonne lancée en poursuivant le déploiement des écrans aux arrêts : si les QR codes et l'application sont une bonne solution transitoire grâce à leur mise en place rapide, ils ne doivent pas être considérés comme une solution définitive pour éviter de tomber dans la dépendance au smartphone. Cependant, là aussi de trop nombreux dysfonctionnements subsistent, et en particulier il n'est pas rare qu'un bus passe plusieurs minutes après (ou plus rarement, avant) l'heure indiquée par le temps réel. Exception locale, chez la RATP ce ne sont pas les horaires en temps réel qui posent problème mais les horaires théoriques. Au lieu d'avoir sur les fiches horaires une liste des horaires de passage, on

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														doit se contenter d'une fourchette de l'intervalle de passage entre deux bus, parfois très grossière (par exemple un bus toutes les 17 à 31 minutes sur la ligne 199 vers Longjumeau en semaine avant 7h). Pas moyen non plus de savoir quelles courses desservent quels arrêts, quand des branches ou des services partiels existent. Si un tel fonctionnement est parfaitement normal pour le métro où les temps d'attente ne dépassent normalement pas 3 minutes, il est par contre très peu pratique pour des bus qui peuvent passer toutes les 15 minutes, voire encore moins souvent. Il est aussi anormal que l'absence de coordination entre les différents acteurs impliqués dans l'aménagement des arrêts de bus mène à la multiplication des poteaux. Je tiens notamment à souligner deux exemples représentatifs du problème : ENSTA – Les Joncherettes, avec un abribus, un poteau pour les horaires théoriques et un deuxième poteau pour les horaires en temps réel (alors qu'ailleurs tout est intégré ans l'abribus), et Camille Claudel, où la RATP a décidé d'ajouter son propre poteau lors du prolongement de la ligne 199 au lieu de mettre sa fiche horaire sous la vitre comme tout le monde. Autre problème qui est peut-être aussi une conséquence de ce manque de coordination entre acteurs : l'absence de panneaux indiquant le chemin à suivre pour prendre son bus en sortant de la gare. À l'intérieur de la gare il est en général marqué quelle sortie prendre, mais une fois sortis, à moins que l'arrêt de bus ne soit situé à proximité immédiate, les passagers sont livrés à eux-mêmes. Pourtant il arrive que les cheminements de correspondance soient parfaitement balisés, comme c'est le cas dans la gare routière de Massy – Palaiseau, ou pour les bus de remplacements lors des interruptions du RER B sud. Alors qu'est-ce qui bloque ? La région, les exploitants et les villes considèrent-elles chacune que c'est aux autres de le faire ? Ou bien est-ce simplement un sujet qui n'intéresse personne en dehors de quelques cas particuliers ? Enfin, je tiens à rappeler qu'une bonne information des voyageurs passe avant tout par des lignes de bus claires. La renumérotation globale du réseau de bus engagée par IDFM est une très bonne chose, mais restera insuffisante si on continue d'avoir des services qui n'ont rien à voir entre eux regroupés sous un même numéro. Souvent des lignes contiennent deux branches qui ne partagent qu'un terminus et un tronçon de voie sans arrêt (comme la ligne 91-08 et ses deux « branches » Les Ulis ↔ Vélizy et Polytechnique ↔ Vélizy), ou bien contiennent un service scolaire n'ayant pas grand-chose en commun

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														avec le service régulier (comme la nouvelle ligne scolaire entre le rond-point Camille Claudel et le collège Claudine Hermann, qui a été regroupée avec la ligne 1 du réseau Paris-Saclay bien qu'ayant un plan et une fiche horaires séparées). Trop souvent aussi, plusieurs lignes de bus sont regroupées dans un même plan, ce qui devient particulièrement illisible quand certaines lignes desservent un arrêt et d'autres non, comme par exemple les lignes S1 à S4 du réseau Paris-Saclay.
Obs 1310	X			X					X					**Mme GUERGUAR de Cormeilles-en-Parisis (95)** : Venant de Cormeilles-en-Parisis, je prends le train à peu près 4 jours par semaine pour aller à travailler à Paris. Le train est agréable puisque c'est à 20 minutes de Saint-Lazare mais quand il y a un problème sur la ligne J c'est très compliqué de se rendre à Paris. Il y a le RER A à Sartrouville mais souvent impacté des incidents sur la J et le bus 30-05 est pas assez fréquent et souvent plein en heures de pointe. Sinon, les moyens sont trop compliqués pour aller à Paris quand il n'y a pas de ligne J et nous sommes à côté d'Argenteuil, ville de plus de 100 000 habitants et 3eme ville d'Île-de-France mais il y a que deux gares et le reste c'est des bus. Nous avons entendu parler à plusieurs reprises du T11 jusqu'à Sartrouville et qui a été déclaré d'utilité publique, ce serait un bon projet car il y a beaucoup de Monde aux heures de pointe dans le train et même à la gare de Cormeilles. Quand on vient de Paris, on ne peut pas sortir si nous avons notre vélo ou une poussette pour certains et il y a beaucoup de Monde pour sortir car il y a que deux portiques donc il y a une foule à chaque fois et également quand il pleut nous avons du mal à nous réfugier de la pluie quand on attend le train ou le bus. J'espère que cela sera entendu.
Obs 1311	X	X		X										**Mme SAVELIEFF de Cormeilles-en-Parisis (95)** : Gare SNCF de Cormeilles en Parisis Inaccessible aux PMR, aux vélos dans le sens retour de Paris. Nombre insuffisant de portillons dans le sous-sol (seulement 2 pour un train entier, dont un souvent en panne) Val d'Oise exclu du Grand Paris Express. Jamais personne au guichet. Nombreux trains supprimés. Trains bondés aux heures de pointes. Gros manque d'infrastructures cyclistes sécurisées de qualité pour se déplacer de Cormeilles vers Sartrouville, Herblay, Argenteuil (rd348). Gros manque de continuité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1312	X			X								X		**Une Anonyme de Lieusaint (77)** : Sur le RER - Il faut accélérer l'arrivée des RER NG sur le RER D. Il y a déjà eu trop de retard. Les trains n'ont toujours pas de climatisation, c'est infernal -Il faut voir pour mettre plus de missions directes Lieusaint – Paris, Pour les travaux SNCF beaucoup de choses sont à revoir : - L'information est divisée sur le RER D : une partie sur le blog, une autre sur le calendrier des travaux mais uniquement à J+30 ce qui est clairement insuffisant lorsqu'on a besoin de voyager. Bref à quand un site/page qui regroupe toutes les informations ? - A quand le retour des trains en fin de soirée sur le RER D ? et aussi sur le C ? P149 : « veiller à ne pas programmer simultanément de travaux sur deux lignes dans un même secteur afin d'assurer le rabattement de l'une vers l'autre, » oui merci enfin du bon sens. Quand les bus de substitution auront-ils la bonne taille pour accueillir tout le monde surtout dans les dernières gares du parcours ? Pour le bus : - il faudrait davantage de bus les week-end, samedis ET dimanches en grande couronne. Certaines lignes qui fonctionnent en semaine, ne fonctionnent quasiment pas le week-end, cela n'est pas normal. - pas convaincue que la nouvelle numérotation donne une meilleure lisibilité aux usagers en grande couronne (avec 4 chiffres !) surtout que certaines lignes qui auraient pu garder une partie de leur ancien numéro, ont maintenant des numéros totalement différents. Visiblement beaucoup de personnes se sont senties perdues lors de ce changement (cf. articles de journaux locaux), certaines personnes l'ont découvert le jour de la mise en place. Il faut mieux informer les usagers et plus tôt. Pour la sécurité : il y a urgence à mettre en place ces mesures contre les violences sexistes vu les derniers chiffres de l'Observatoire national des violences faites aux femmes. Sur la route : le périphérique parisien doit être repris en gestion par l'Etat ou la Région. Ce n'est pas du tout une route communale et il n'est pas normal que la ville de Paris ait tout pouvoir sur cette voie de circulation.
Obs 1313	X								X					**Mme BARETS de Port-Marly (78)** : Je suis contre la transformation de la N 186 traversant des villes comme Marly le Roi, Louveciennes, Port-Marly, en Axe Magistral, mais qu'elle soit réaffectée en Axe Structurant, ce qui correspond mieux aux caractéristiques de ces lieux. Les marlypontains,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour ne citer qu'eux, subissent déjà de nombreuses nuisances telles que pollution, bruits, grande circulation, ce n'est pas possible d'en rajouter davantage. Ceci pour le bien-être des piétons, des cyclistes et de toute la population.
Obs 1314				X										**Mme CARRE de Trilport (77)** : J'habite Trilport en 77. Je prends le train pour Paris, et je travaille souvent le soir. Je suis souvent obligée d'aller me garer à Torcy car voici plusieurs années que le soir nous n'avons plus de trains. Je ne parle pas des week-ends où aucun transport ne circule et/ou ce sont des bus et un allongement de plus d'une heure. Je ne demande qu'à utiliser des transports en commun. Encore faut-il que la banlieue soit desservie. Les travaux durent depuis plusieurs années et pour plusieurs apparemment. J'en suis à penser déménager tellement ma vie est un enfer à cause des trains. Et je suis loin d'être la seule dans ce cas.
Obs 1315	X			X										**Un Anonyme de Poissy (78)** : Vivant à Poissy, je constate que le chemin va être long pour changer la part modale. En effet, Poissy est une ville de transit automobile, laissant peu de place aux piétons et cyclistes. De plus, l'offre de transports en commun est très limitée sur des axes tels que Poissy /Plaisir et Saint-Quentin, ou même Versailles (en termes d'amplitude horaire par exemple). Il en est de même pour la desserte d'Orgeval. De nombreuses routes sont dangereuses à vélo ou même à pied, en particulier la RD30 (dont la côte des grès, très dangereuse en montée à vélo), incluant une portion en sortie de Plaisir vers Feucherolles où l'on doit s'insérer sur une route à 70 sans alternative possible; la RD113 entre Orgeval et Poissy; la RD307 entre Feucherolles et Maule; la bande cyclable de la RD98 à Villepreux est confortable, mais se termine brutalement en direction de St nom la Bretèche, elle, est donc rendue presque inutile de par cette coupure. Sur la RD307 au niveau du Chesnay en direction de Versailles, les cyclistes sont invités à prendre le trottoir et faire un détour s'ils veulent continuer tout droit vers La Celle st cloud. Il n'y a aucune liaison cyclable entre Versailles et St Germain en Laye. Sur les routes hors agglomération, je trouve que des bandes cyclables seraient une bonne idée. Les "voies partagées bidirectionnelles (type voie verte)" sont moins faciles d'utilisation, car moins visibles aux intersections, l'on doit parfois traverser la route pour la rejoindre, et le revêtement est souvent de moindre qualité

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(exemple : entre Saint Nom et Feucherolles le long de la RD307). Le bus 17S pourrait amener potentiellement certains habitants de Maule vers Versailles, actuellement il n'a que des horaires scolaires mais je trouve qu'il serait pertinent qu'il dispose d'horaires plus réguliers.
Obs 1316	X											X		**Mme FRIC - Montgeron Environnement (91)** : Vous trouverez en pièce jointe les observations de l'association Montgeron Environnement sur ce projet de Plan.de Mobilité pour l'Ile de France. Montgeron Environnement est une association de protection du cadre de vie et de l'environnement très impliquée sur le territoire communal, de l'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS) et du département de l'Essonne. Membre du réseau Galaxie Mobilité Réduite, membre du conseil d'administration de Essonne Nature Environnement, et de 60MDP, adhérente de BruitParif, nous sommes particulièrement investis dans la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. A ce propos nous pouvez consulter sur notre site 2 reportages photographiques de parcours pédestres réalisés dans la commune de Montgeron (2023 et 2024) qui montrent l'importance de mettre aux normes la voirie et les espaces publics, et 2 conférences (2024 et 2025) qui avaient pour objectif de sensibiliser le public et d'alerter les élus. En conclusion nous demandons que des comités de suivis territoriaux soient constitués et librement ouverts aux associations et citoyens volontaires en évitant, un processus de désignation par cooptation des élus, comme cela a été le cas pour la composition du CODEV dans la commune de Montgeron et dans la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine. Une pièce jointe détaille l'ensemble de ces arguments.
Obs 1317		X		X								X		**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92)** : Attention contribution de haute importance Je tiens absolument à ce que les transports soient accessibles à tous en particulier aux handicapés moteurs (fauteuil roulant/personnes en déambulateur/mobilités réduite ponctuelle avec déplacements en béquilles et personnes âgées se déplaçant avec une canne) et les handicaps visuels et mentaux. 1°/Pour les handicapés moteurs j'encourage le métro pour tous par étapes. Je propose en premier de favoriser entre la ligne 15 du métro, la petite couronne et Paris les

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														déplacements en étoile (exemple Suresnes Javel/ Duroc/Gare d'Austerlitz ou Pont de Sèvres/Havre Caumartin/République/Porte de Pantin ou Mairie des Lilas) en rendant accessibles des stations de métro à des endroits stratégiques sur chaque ligne historique et surtout pas ligne par ligne. Voici des pistes à étudier sérieusement avec la combinaison possible avec le réseau de surface -Ligne 1 Pont de Neuilly/Porte Mailot/Charles de Gaulle Etoile/Chatelet/Nation/Porte de Vincennes/Château de Vincennes -Ligne 2 Charles de Gaulle Etoile/Villiers/Place de Clichy/La Chapelle/Nation -Ligne 3 Pont de Levallois Bécon/Porte de Champerret/Gare Saint Lazare/République/Gambetta/Galliéni -Ligne 4 Bagneux Lucie Aubrac si c'est pas le cas(prolongement récent/Porte d'Orléans/Gare Montparnasse/Odéon/Châtelet/Gare du Nord/Porte de Clignancourt -Ligne 5 Place d'Italie/Gare d'Austerlitz/Bastille/République/Porte de Pantin/Bobigny la Folie(nouvelle station) -Ligne 6 Charles de Gaulle Etoile/Trocadéro/La Motte Picquet Grenelle/Gare Montparnasse/Denfert Rochereau/Place d'Italie/Bercy/Nation -Ligne 7 Villejuif Louis Aragon/ Mairie d'Ivry/Maison Blanche/Jussieu/Châtelet//Opéra/Gare de l'Est/Porte de la Villette/Fort d'Aubervilliers -Ligne 8 Balard/ La Motte-Picquet Grenelle/Opéra/République/Porte de Charenton/Créteil Pointe du Lac -ligne 9 Pont de Sèvres/Porte de Saint Cloud/Trocadéro/Havre Caumartin/République/Nation/Mairie de Montreuil -ligne 10 Pont de Saint cloud/ Porte d'Auteuil/La Motte Picquet Grenelle/Cluny la Sorbonne/Gare d'Austerlitz-Ligne11 Châtelet/République/Porte des Lilas dans les 2 sens -ligne 12 Mairie d'Issy/ Porte de Versailles/Madeleine/ Gare Saint Lazare/Porte d'Aubervilliers si c'est pas le cas(prolongement récent) -Ligne 13 Châtillon Montrouge/Porte de Vanves/Gare Montparnasse/Invalides/Gare Saint Lazare Je propose de commencer par les terminus(Pont de Sèvres/Balard/Pont de Levallois Bécon) car à beaucoup de terminus de métro les bus de Banlieue sont nombreux par les grands pôles comme Châtelet/République/gare du Nord/Charles de Gaulle Etoile et des stations comme la Muette ou la Porte d'Auteuil pour créer une intermodalité avec le bus à la Muette correspondance avec la ligne 70 du bus pour aller à Suresnes ou venant de Suresnes et Porte d'Auteuil avec le 241 venant de Suresnes pour les handicapés moteurs. Je parle de mettre des ascenseurs et comme il y aura des accès sur la rue je propose de les dissimuler sous la forme d'une colonne Wilson comme les kiosques à journaux pour être plus discrets

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														! Pour les autres types de handicaps -Remettre des bandes de sécurité pour les aveugles dans les stations si elles sont usées et faire des plans du réseau en braille -Pour les handicapés mentaux former des agents pour les orienter durant le trajet voir les accompagner si la forme de handicap est grave. -Pour les daltoniens (et tout le monde) rendre les plans plus lisibles en créant et en ajoutant de nouvelles couleurs comme du gris foncé et de gris perle, du jaune Anglais, du bleu vert, du bleu canard, marron glacé du vert lagon etc. Il y a trop de bistre sur bistre à certains endroits (bus au niveau de Pyrénées ligne 20 et 26, cours de IIe Seguin 42 et le 260, à la Défense c'est rouge sur rose RER A et E OU Tramway T2 ligne U, etc… -On pourrait donner un nom aux lignes de métro et RER pour avoir un plan plus ludique ligne 1 Bérault, Ligne 2 Victor Hugo, Ligne 3 Louise Michel, Ligne 4 Barbara, Ligne 5 Raymond Queneau, Ligne 6 Jeanne d'Arc qui serait le nouveau nom de Nationale, ligne 7 Pierre et Marie Curie, ligne 8 Boucicaut, ligne 9 Marcel Sembat ou Louis Renault en renommant Billancourt, ligne 10 Marie Pauline Lagache, ligne 11 Serge Gainsbourg, Ligne 12 Max Dormoy et ligne 13 Guy Moquet. RER A ligne Napoléon 1er RER B Ligne Saint Rémy, RER C Ligne Louis XIV, RER D Ligne Prince de Condé et RER E Ligne Chilpéric GPE Ligne 14 Les Olympiades, ligne 15 Mont Valérien etc… J'espère que vous allez apprécier l'originalité de la contribution.
Obs 1318				X	X	X								**Une Anonyme de Coignières (78)** : Les lignes actuelles (5123 et 5124) desservent les gares de Coignières et la Verrière ainsi que les centres commerciaux mais ne vont pas plus loin. Les élèves des lycées de secteurs (Maurepas ou Elancourt) se trouvent obligés de faire un changement de bus à la verrière ou bien s'arrêter à un arrêt à 15 minutes de marche de leur établissement scolaire. De plus les horaires ne coïncident pas et nos jeunes perdent un temps précieux à attendre le passage de leur bus quand celui-ci passe… Il y a quelques années, quand le réseau de bus n'était pas géré par la Région mais par l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines, nous avions, c'est vrai, moins de passages mais nous avions des bus qui desservaient les villes alentours et donc les établissements scolaires. Actuellement le seul établissement desservi est un collège privé avec une ligne spécifique… Le pass navigo a un coût non négligeable et je déplore le fait de ne pas pouvoir mieux le rentabiliser en empruntant plus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														régulièrement votre réseau de bus.
Obs 1319	X		X	X	X		X							**M. BEAUDET - Ville d'Evry-Courcouronnes (91)** : Dans une contribution en pièce jointe, la Ville d'Evry-Courcouronnes émet des propositions : - Développer les modes alternatifs à la voiture solo ; -Partager la voirie et les espaces publics entre les modes ; - Optimiser la logistique urbaine ; -Faire évoluer le parc de véhicules ; - Changer les comportements (lissage des heures de pointe).
Obs 1320														**M. BOLLE d'Asnières-sur-Seine (92)** : Cette contribution s'inscrit dans le cadre des axes 1 (Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs), 5 (Développer les usages partagés de la voiture) et 6 (Renforcer l'intermodalité et la multimodalité) du PMIDF 2025-2030. La gare d'Epône-Mézières présente la particularité d'être la seule gare de la branche Ouest du RER E située à proximité immédiate de l'autoroute A13. Elle permet de rejoindre la gare St Lazare avec la ligne J aujourd'hui, le RER E à horizon 2026 et aussi la gare Montparnasse (via Versailles Chantiers) avec la ligne N. Dans le cadre des réflexions sur les périmètres d'intérêt communautaire de GPS&O, des études ont été menées, portant sur le devenir du quartier de la gare, sur un périmètre compris entre la RD113 au Sud et la voie ferrée au Nord + la ZAC des Ardilles, située entre l'A13 et la voie ferrée (cf. carte en pièce jointe). Les éléments qui ont été communiqués par GPS&O font état d'un projet de création, au Sud des voies ferrées, de : • Un parking en silo de 600 places à l'emplacement de l'actuel parking de la gare sur la commune d'Epône, • Un second parking de 250 places, côté Mézières, • Une gare routière réaménagée avec 6 quais destinés à accueillir 8 lignes de bus, l'offre pour rejoindre la gare d'Epône-Mézières depuis les 2 communes, ainsi que depuis les communes de la rive droite (Gargenville, Issou, Porcheville) étant renforcée. Le projet actuel (parkings et quais de la gare routière) est dimensionné pour répondre à des besoins locaux, estimés à partir d'une projection des trafics attendus à horizon 2026 avec l'arrivée du RER E. Or, les caractéristiques uniques de cette gare (à proximité immédiate de l'A13) peuvent représenter une formidable opportunité pour : • Créer un hub permettant de rejoindre en Transports en commun les principaux pôles d'attraction de l'Ouest de l'Ile-de-France : Paris et La Défense avec le RER E, Versailles avec la ligne N du Transilien,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Cergy et St Quentin en Yvelines avec des lignes de bus Express (cf. action 2.7 du PCAET de GPS&O et action 1.4 du PMIDF 2025-2030) • Favoriser le covoiturage, ce pôle se situant à la confluence du Mantois, du Vexin et de la vallée de la Mauldre (cf. action 2.5 du PCAET de GPS&O et actions 5.1, 6.2 et 7.1 du PMIDF 2025-2030) Ce projet de PEM s'inspire de la réussite exemplaire de la gare routière de Briis-sous-Forges. Créée en 2006, la gare autoroutière de Briis-sous-Forges offre 340 places de parking et 6 lignes de bus rabattent les habitants du Pays de Limours et du Dourdannais sur ce pôle multimodal. Elle permet de prendre une ligne Express (91-02, 91-03, 91-04) pour rejoindre la gare de Massy-Palaiseau, Dourdan, la ZA de Courtabœuf. Elle est utilisée aujourd'hui par plus de 1.200 personnes chaque jour. Mais le potentiel d'un PEM à Epône-Mézières est bien plus important, puisque ce nœud permet de rejoindre de nombreuses destinations de l'Ouest francilien en plus de Paris grâce aux deux lignes de train, à de nouvelles lignes de cars express et au covoiturage. Le tronçon de l'A13 entre Epône et Les Mureaux voit aujourd'hui passer plus de 120.000 véhicules par jour, avec des encombrements fréquents en période de pointe du matin, dus aux déplacements pendulaires vers Paris, La Défense et l'Ouest Parisien (Versailles, St Quentin-en-Yvelines,). Positionné à proximité immédiate de l'autoroute, le pôle d'échanges multimodal représenterait ainsi une alternative pour un grand nombre d'habitants du Mantois, du Vexin et de la Vallée de la Mauldre (RD191), voire ceux de l'Est du Département de l'Eure jusqu'à Vernon qui utilisent quotidiennement l'A13 aujourd'hui. Si l'ambition affichée est bien de développer une mobilité adaptée à la diversité de l'espace et respectueuse de l'environnement, il est nécessaire que le pôle d'échanges multimodal offre des solutions compétitives en terme de temps de parcours pour rejoindre Paris et les grands pôles de l'Ouest Parisien, ce qui suppose : • Une offre de stationnement VP suffisamment dimensionnée, • Des places de stationnement réservées pour le covoiturage (par exemple, avec une zone de stationnement en fonction de la zone de destination finale), • Une offre renforcée de rabattement en bus pour inciter à l'utilisation des TC dès l'origine du déplacement, • Un accès aisé pour sortir puis rentrer sur l'A13, ce qui suppose la création d'une nouvelle sortie 1 km en amont de la sortie 10 en provenance de Mantes ; la SAPN a déjà réalisé une étude en ce sens : https://transamo.fr/portfolio/amenagement-dun-site-de-co-modalite/. Limiter le temps

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														imposé par la rupture de charge est essentiel pour que l'alternative au trajet en voiture soit acceptable, • Un cheminement sécurisé et rapide pour rejoindre les quais de la gare RER Dans un second temps, la liaison entre la RD28 et l'A13 prévue dans le SDY facilitera l'accès à ce PEM pour les habitants de la rive droite, ce qui permettra de désengorger le Pont de Rang port (sur la RD130) entre Gargenville et Epône. Le Département des Yvelines a d'ailleurs formulé une réserve portant sur le tracé actuellement prévu dans le projet de SDRIF-E, qui confirme l'intérêt de réaliser ce barreau (Réserve #5). S'agissant de créer les conditions d'un développement accru de l'offre TC en grande couronne, ce projet a vocation à être porté par la Région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités, en coopération directe et étroite avec GPS&O, la zone d'étude se situant dans un périmètre d'intérêt communautaire. Le Conseil Départemental des Yvelines, l'Etat et la SAPN sont les autres partenaires incontournables pour mener à bien ce projet. Toutes ces collectivités étant aujourd'hui engagées dans des démarches de mise en valeur d'une mobilité durable, cela devrait faciliter l'agrégation de leurs volontés au soutien de ce projet ambitieux. En conclusion, créer un pôle d'échange multimodal d'intérêt régional à la gare d'Epône-Mézières permettrait de remplir plusieurs des objectifs ciblés dans le PMIDF 2025-2030 : • 1.3 – Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance • 1.4 – Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie • 3.2 – Poursuivre la mise en accessibilité du réseau TC • 5.1 – Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en IDF • 6.1 - Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée • 6.2 – Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers • 7.1- Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral.
Obs 1321				X	X									**M. BERTRAND - Association Plus de trains d'Asnières-sur-Seine (92)** : L'association « Plus de trains » souhaite insister sur la nécessité de développer le Maillage du réseau de transports franciliens. De gros progrès sont en train d'être faits pour développer les lignes de transport de banlieue à banlieue (bien sûr les lignes du grand paris Express, mais aussi les différentes lignes de tramways). Il faut confirmer et poursuivre cet essor tout en veillant à faire progresser le Maillage du réseau. De bonnes correspondances, et de bonnes fréquences sur chacune des lignes qui dessert cette

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														correspondance, c'est la possibilité de multiplier les destinations avec un temps de trajet raisonnable. Ainsi il nous semble essentiel de veiller aux bonnes correspondances entre les réseaux (1) RER/Transilien, (2) métro en radiale (3) métro en rocade du grand paris express. Cela signifie notamment que plusieurs prolongements de lignes de métro sont essentiels pour améliorer le Maillage actuel : En première priorité : la ligne 12 jusqu'à La Courneuve Six Routes via la gare de RER B La Courneuve - Aubervilliers, La ligne 7 jusqu'à la gare Le Bourget desservant le RER B et les futures lignes 16 et 17 la ligne 10 jusqu'à la gare de Saint cloud desservant la ligne L et bientôt la ligne 15 La ligne 12 jusqu'a la gare d'Issy RER desservant le RER C et la future ligne 15 En seconde priorité : La ligne 3 jusqu'à Bécon les Bruyères desservant la ligne L et bientôt la ligne 15 La ligne 4 jusqu'à Pleyel pour permettre une correspondance avec les lignes 15, 16 et 17 depuis des quartiers de Paris différents de ceux desservis par les lignes 13 et 14. La ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay L'essor de liaisons par télécabine nous semble être une opportunité pour relier certains pôles à un coût moindre que celui d'un prolongement de métro. Ces projets rencontrent souvent de fortes critiques de la part des riverains : il nous semble pertinent de développer des façades de cabine devenant opaques, comme cela se passe à Singapour, ou des brises-vues pour ne pas voir sous la cabine, pour améliorer leur acceptation par les riverains. Ce pourrait être des alternatives intéressantes pour relier la station Pont de Levallois à Bécon les bruyères ou la station Pont de Saint Cloud à la gare de Saint Cloud. Par ailleurs, une vigilance spéciale doit être mise sur l'accès de la grande couronne à Paris : En temps de parcours (avec l'équilibre compliqué du nécessaire accès de la grande couronne aux stations du grand paris express avec des dessertes régulières des gares en correspondance avec les lignes 15 et 16. En amplitude horaire : il y a trop souvent des interruptions du service pour faire des travaux. Il faut revoir les méthodes et procédures de chantier de SNCF Réseau pour les aligner à chaque fois que possible sur ce que fait la RATP sur son réseau RER (très peu d'interruptions pour travaux sur des lignes aussi anciennes). Enfin, une attention particulière doit être portée à la desserte d'Argenteuil (100000 habitants) et des communes voisines, isolés à la moindre panne/interruption sur la ligne J du Transilien. Les lignes de bus ne peuvent pas pallier la ligne de train quand celle-ci est perturbée. Il faut améliorer la desserte banlieue-banlieue

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														depuis cette zone du Val-d'Oise, sans attendre 20 ans.
Obs 1322	X	X												**M. LAIZE de Colombes (92)** : L'importance des modes actifs est mentionnée dans le plan. Mais les engagements apparaissent encore trop limités. La réalisation des itinéraires du plan vélo nécessite d'être accélérée. Les continuités des aménagements devraient devenir systématiques pour les cyclistes comme pour les piétons. L'emport des vélos dans les transiliens facilité, et autorisé dans les trains du grand Paris, contrairement a ce qui est annoncé pour le moment. La mobilité des handicapés est mentionnée, mais l'objectif devrait être de permettre à tous de bénéficier de leur autonomie à l'exemple des Pays Bas où nous en côtoyons partout dans les villes. Et cela pour tous types de handicaps temporaires ou permanents. Sachant que ce est fait pour les handicapés bénéficie à tous comme les parents avec une poussette sur un trottoir bien plat.
Obs 1323				X					X					**Une Anonyme de Massy (91)** : En tant qu'habitante de Massy, je me permets de contribuer à l'enquête publique du plan des mobilités en Ile-de-France 2030. Massy bénéficie de plusieurs options de transport en commun : bus, RER, TGV et, depuis peu, tramway. Théoriquement, ces moyens devraient nous permettre de renoncer à la voiture. Cependant, les nombreux problèmes sur les lignes les plus fréquentées, comme le RER B, empêchent de profiter pleinement de ces avantages. Ayant travaillé à Paris intra-muros pendant de nombreuses années, j'ai utilisé les transports à partir de Massy. Voici les problèmes quotidiens auxquels nous sommes confrontés : Sur la ligne RER B - Le matériel roulant de la B n'est pas à la hauteur de son utilisation, la ligne est plus que vieillissante et cumule les défauts. Dans certains trains vétustes circulant encore sur ces voies, l'espace n'est clairement pas optimisé et il n'y a pas de climatisation. De plus, nous subissons des accidents et incidents à répétition. Sur une ligne aussi empruntée que celle-ci, un investissement de taille est nécessaire pour désengorger les trains et les routes environnantes. A date, pas un retour de Paris en heure de pointe ne peut se faire sans être écrasé contre d'autre passager. Cela induit des accidents, des malaises et donc encore plus de problème de trafic. - Les gares desservies ne permettent pas l'efficience et la bonne répartition des passagers. Il existe 3 terminus

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour le RER B à destination de Saint Rémy les Chevreuse : Orsay Ville, Saint Rémy les Chevreuse et Massy-Palaiseau. Aujourd'hui, seul le train terminus Massy Palaiseau dessert l'arrêt Massy Verrière. Ce qui donne 1 train sur 5 ou 1 train sur 6 allant à cette destination. Au vu du nombre de passager descendant à cet arrêt, de sa proximité à des zones d'intérêt, et de sa connexion avec le RER C, cela me parait trop peu. Sachant que le train terminus Orsay Ville, dessert quant à lui toutes les gares sauf Massy Verrière et Parc de Sceaux. Ne serait-il pas plus judicieux d'ajouter ces deux arrêts ? Ce qui désengorgerait énormément le train terminus Massy Palaiseau, et ferait perdre à peine quelques minutes au train terminus Orsay Ville. - Enfin, cette ligne est déjà bien connue par ses multiples incidents. Il y a tant d'incidents par an que même l'organisme IDF mobilité rembourse ses usagers. Cependant, en plus d'avoir de l'irrégularité, lorsqu'un problème se déclare, ce sont très souvent les trains à destination de Massy Palaiseau qui sont retirés. Massy Verrière devient donc inaccessible… A moins d'aller chercher la ligne C. Sur la ligne C - Le matériel roulant ici est de qualité et les voyages sont toujours agréables. - Cependant, la fréquence est de 1 train par demi-heure en heure de pointe pour une ligne desservant une zone de Paris difficilement accessible par d'autres moyens de transports en commun. Les perturbations sont aussi très fréquentes sur cette ligne. Entre les fréquences, les incidents et le confort limité, la voiture reste souvent la meilleure option. Avec une desserte renforcée de Massy Verrière et un matériel adéquat, notre foyer envisagerait volontiers d'utiliser les transports en commun pour les trajets quotidiens. Nous espérons un investissement significatif dans ces lignes à fort potentiel, tant pour la ville que pour ses habitants.
Obs 1324	X			X					X	X	X			**Un Anonyme de Fontainebleau (77)** : Après une lecture attentive des documents, on relève qu'aucune mesure n'est retenue sur la communauté d'agglomération de Fontainebleau. Plan vélo dérisoire, trafic ferroviaire sans amélioration aucune, par contre routes, routes et routes ! (Alors que les emplois locaux stagnent selon votre rapport). Comment expliquer un SDRIF-e ambitieux, un SRHH hors norme pour cette CA et en retour aucune amélioration ? Nous ne pouvons que rejoindre le constat sans appel de la MRAe. En second lieu, le massif forestier est le centre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de démarches nombreuses : forêt d'exception ONF, classement UNESCO, réserve de la biosphère, Parc Naturel Régional du Gâtinais.... etc. et quid de la circulation routière ? on espère un verdissement des flottes en véhicules électriques (ou autres alternatives pour les poids lourds) et un hypothétique progrès du covoiturage... Merci d'envisager un cheminement imposé pour les poids lourds privilégiant les autoroutes existantes et leur interdisant le passage en forêt (la technologie des radars pour péage est déjà une réalité sur la Normandie, appliquons-la de façon dissuasive pour le trafic en forêt des poids lourds). Merci aussi d'imposer la limitation de vitesse sur l'autoroute A6 sur le trajet traversant le massif, 90 km/h minimise pollution et bruit. On ne peut indéfiniment clamer que la biodiversité est un enjeu et persévérer dans l'inaction.
Obs 1325	X			X	X									**M. PASQUIET de Melun (77)** : Voici ma contribution - Première proposition : Je pense qu'il serait utile d'avoir un système circulaire de masse transit avec une ligne de transports en commun type Train ou Tram-Train partant des environs de Rambouillet (interconnecté avec la ligne N), passant par les environs de Dourdan (interconnecté avec la ligne C), Etampes (interconnecté avec la ligne C), Maisse (interconnecté avec la ligne D), potentiellement une plongée en souterrain (ou une ligne de tram aérien dont le tracé précis sera à définir ensemble même si j'ai déjà les idées) vers l'entrée de Dammarie les Lys au niveau du rond de la D142-D372 à raccorder à la ligne D vers l'actuel passage à niveau de la Rue de l'étang avec un arrêt au niveau de la Cartonnerie ou un raccordement le long de l'Avenue Montaigne face à l'école Jean Gondouin où un arrêt pourrait être prévu (d'autres arrêts sont déjà prévus le long de la ligne) Depuis la ligne D, cette ligne plongerait en souterrain sous la jonction des lignes D et R afin d'atterrir en souterrain sous la gare de Melun, de là elle part soit en souterrain, soit en aérien pour traverser la Seine, et plonger en souterrain à Vaux le Pénil/Livry sur Seine au niveau de la Rue du Pet au Diable/Rue de Melun et Rue des Chanois pour sortir en aérien au niveau de la SPA de Vaux le pénil, après la forêt, en direction de Sivry Courtry Une gare serait à prévoir à Sivry, la ligne continue pour rejoindre les abords de la LGV et l'A5 au niveau du petit Moisenay Une gare d'interconnexion TGV, Train/tram-train, autoroute serait à construire entre Saint Germain Laxis et le Petit Moisenay, sobrement

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														appelée Melun-Vaux le Vicomte TGV La ligne poursuit vers l'actuel aérodrome (à transformer en petit aéroport comme Beauvais) de Villaroche (des connexions routières et autoroutières seront également à prévoir ainsi qu'une révision du contrat d'autoroute actuellement payante à cet endroit) La ligne remonte ensuite par Limoges Fourches, Soignolles, Coubert, interconnecte avec la N4, la ligne E et R en déplaçant la gare de Tournant au niveau de la perpendiculaire de la LGV La ligne pourrait suivre le tracé de la LGV afin de proposer de nombreuses désertes jusqu'à l'aéroport CDG et avec une interconnexion à la ligne A et P au niveau de Chessy et Chalifert puis de la gare Mitry-Claye avec la B et K L'idée de ce tracé est de limiter les expropriations, les ouvrages d'art (par rapport à la distance parcourue) et limiter le terrassement pour atténuer les différences de nivellement J'ai déjà une idée de la plupart de emplacements des diverses gares/arrêts Deuxième proposition : Élargissement en 2x2 voies et création d'échangeurs sur la D1036 d'un bout à l'autre comme avait déjà été commencé à la jonction de D406 Troisième proposition : Relancer le projet du C5 (contournement de Melun) pour raccorder la N105 à l'A6 A cette fin, il serait d'ailleurs utile de remplacer le Rond points de la D35-D1605 et D1605-D605-N105 par des échangeurs Quatrième proposition plus locale cette fois : Changer le tracé du Tzen2 dans Melun/Dammarie, je vous joins le plan également L'idée est de lui faire éviter le plein centre-ville et permettre son passage en zone plus large Au lieu 479 / 714 Export généré le 01/04/2025 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 31/03/2025 00:00:00 et le 31/03/2025 23:59:59 de le laisser descendre sur la Rue du Général de Gaulle, il tournerait sur la Rue des Fossés, puis Boulevard Victor Hugo pour traverser la Seine sur un pont mixte piéton/vélo/Tzen en raccordant la place Praslin ou le Cour de la Reine Blanche (selon tracé choisi) serpenter d'un côté ou l'autre du bâtiment de l'université d'Assas, traverser de nouveau la Seine pour rejoindre le Quai Hyppolite Rossignol soit d'un côté ou l'autre de la cité administrative, reprendre la D376 puis Rue de Dammarie et tourner en direction gare via la Rue Albert Moreau ; ou reprendre la Rue Gatelliet , traverser sous la Voie ferré entre le Rue de la Fosse aux Anglais et la Rue des Frères Thibault, reprendre l'Avenue Jean Jaurès et arriver en gare de Melun, potentiellement par une trouée sous la gare ou autre pour repartir Rue Dajot (j'ai déjà une idée de tracés et arrêts prévus) Cinquième proposition locale elle aussi : Créer un tracée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														piéton/vélo sécurisé jusqu'à la gare de Melun depuis l'Hôpital La piste partirait de l'hôpital pour venir reprendre la passerelle de la D606 via le quartier Schuman longerait cette même D606 via la rue Alcide de Gasperi, couperait avec un passage sécurisé l'Avenue de Corbeil continuerait sur l'allée du Soleil avant d'emprunter une trouée sous l'avenue Maurice Dauvergne depuis l'Allée de Plein Ciel, elle longerait la D606 jusqu'à rejoindre le Chemin des 3 Noyers suivre le Chemin parallèle à la départementale jusqu'à la Place de D39 où une grande passerelle serait en parallèle du pont et irait jusqu'à la cité administrative puis resterait en parallèle jusqu'à la jonction D606/D415 où des aménagements cyclables/piétons sont déjà prévus. Des plans sont joints à cette contribution illustrant les propositions.
Obs 1326	X			X		X X	X		X			X		**Une Anonyme de Taverny (95**Il me semblerait judicieux d'arrêter de construire dans Taverny quand : - la circulation y est déjà très difficile, voire infernale et dangereuse, notamment en centre-ville (bouchons et coups de klaxons, passages de vélos et trottinettes sur les trottoirs souvent très étroits...), - les pollutions y sont déjà au-dessus des normes raisonnables, - les problèmes de stationnement y sont anciens et absolument pas résolus ni en voie de l'être, - les lignes de transports en commun y sont trop souvent saturées et les lignes de bus manquent de fiabilité pour tous (exemples : trajets en bus supprimés sans information préalable pour des élèves des écoles, travailleurs, travaux de nuit qui n'en finissent pas sur nos deux lignes SNCF...), - terres et terrains cultivables sacrifiés pour un nouvel accroissement de la population annoncé (+ de 1.000 logements) sans amélioration de l'existant déjà insuffisant, Enfin, pourquoi la ville de Taverny n'est-elle pas encore concernée par un remboursement sur le prix payé des Pass Navigo alors que des villes alentours peuvent en bénéficier et alors que les lignes de bus 9503 ont été impactées pas la longue grève de Cergy-Pontoise ?
Obs 1328			X					X		X		X		**Mme PAPONNAUD Présidente de l'association des Rives de Seine à Rueil-Malmaison (92)** : L'Association des Rives de Seine a pour principal objet la défense du cadre et de la qualité de vie, de l'environnement, de l'urbanisme du quartier de Rueil-sur-Seine à Rueil-Malmaison ainsi que la préservation et le développement des espaces publics, des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														espaces verts, des rives et îles de la Seine, des paysages et de leur caractère remarquable. L'association souhaite vous faire part de son accord sur les recommandations et avis émis par la MRAE sur ce projet et souligne en particulier : - la nécessité d'avoir une planification, une hiérarchie des objectifs et leur territorialisation afin que les mesures préconisées soient intégrées plus facilement dans les PLU, PLUI et autres plans applicables aux communes. - la nécessité d'avoir des mesures renforcées pour réduire les pollutions de l'air et au bruit, liées au transport routier, ferroviaire et fluvial, notamment dans les zones qui concentrent les inégalités environnementales, de santé et la multi-exposition. - la nécessité de renforcer la logistique des livraisons de proximité, le cas échéant par le développement du cyclo-logistique pour les livraisons des derniers kilomètres y compris chez les particuliers. - la nécessité d'accentuer des actions destinées à la marche compte tenu de ses bienfaits pour la santé (notamment lutte contre le diabète et l'obésité) L'association déclare pour tout ce qui concerne le développement de la marche, soutenir les contributions formulées par l'association 60 millions de Piétons dans son courrier adressé le 30 Mars 2025.
Obs 1329	X								X					**M. DEOUX de Bussy-Saint-George (77)** : *Limiter la voiture en centre-ville* Habitant une grande ville francilienne, je suis chaque jour confronté aux nuisances générées par la circulation automobile en centre-ville : pollution de l'air, bruit, encombrement des trottoirs, stress, insécurité routière, difficulté à traverser les rues avec des enfants ou des personnes âgées… Pourtant, ces espaces devraient être des lieux de vie conviviaux, calmes et respirables, favorables à la marche, au vélo, aux transports publics et à la vie locale. Aujourd'hui, la voiture y occupe une place démesurée, alors même que l'offre de mobilités alternatives existe ou pourrait facilement être renforcée. Il est temps d'agir plus franchement. C'est pourquoi je demande que la Région renforce son soutien aux communes qui souhaitent transformer leur centre-ville en espace réellement apaisé. Cela passe par plusieurs leviers concrets :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Instaurer des zones à trafic limité (ZTL) dans les centres urbains denses, en réservant l'accès aux riverains, aux services publics, aux transports en commun et aux mobilités partagées. - Supprimer progressivement le stationnement sur voirie dans ces zones, sauf pour les besoins essentiels (personnes à mobilité réduite, livraisons), pour réallouer l'espace public aux pistes cyclables protégées, trottoirs élargis, plantations, bancs, terrasses et jeux d'enfants. - Conditionner les aides régionales aux projets d'aménagement urbain à des engagements mesurables de réduction de la place de la voiture. Il faut que chaque euro public favorise un cadre de vie plus sain, plus sûr et plus convivial. - Accompagner les communes dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans locaux de mobilité ambitieux, en mettant à disposition ingénierie, expertise, financements et clauses incitatives via Île-de-France Mobilités. Cette évolution est d'autant plus nécessaire que les centres urbains concentrent les usages quotidiens à pied, à vélo ou en transports, mais restent encore souvent pensés pour les voitures. Il faut inverser cette logique pour que les villes redeviennent des lieux à taille humaine, adaptés à la diversité des usagers : enfants, seniors, personnes en situation de handicap, piétons, cyclistes, etc
Obs 1330	**X**								**X**					**M. DEOUX de Bussy-Saint-George ((77)** : *30 km/h par défaut* Je soutiens la généralisation du 30 km/h comme règle par défaut en zone urbaine, avec le 50 km/h cantonné aux axes structurants explicitement identifiés. Cette mesure simple et peu coûteuse aurait des effets immédiats sur la sécurité routière, la pollution sonore et la qualité de vie. Je propose que la Région : - Crée un fonds d'aide pour les collectivités mettant en place le 30 km/h généralisé, pour financer la signalétique, les aménagements de voirie et la communication auprès des habitants. - Fasse du 30 km/h un critère de sélection prioritaire pour les projets soutenus dans le cadre du PDMIF : développement du vélo, sécurisation des traversées, aménagement des abords des écoles.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Relaye une campagne régionale de sensibilisation à la réduction de la vitesse, en lien avec les acteurs locaux (écoles, mairies, associations). En tant qu'usager quotidien, je vois à quel point ces mesures sont attendues. Le bruit, l'insécurité et l'espace monopolisé par les voitures pénalisent tous les autres usages de la ville. Le PDMIF 2030 doit aller plus loin pour accompagner les communes dans cette transition nécessaire
Obs 1331				**X**										**M. BOURGEAUD de Massy (91)** : Habitant Massy, et étant assez actif et à l'écoute dans mon quartier (Massy-Verrières) je ne vais pas détailler sur les points qui doivent être récurrent concernant le RER B et le RER C: - desserte insuffisante de Massy Verrières - matériel roulant Qui font que cette alternative n'est pas vraiment considérée comme crédible à la voiture ou la moto. Je souhaiterais plutôt mettre le point sur des problématiques côté Massy-Palaiseau. Cette gare est un point névralgique du réseau sud RER, et les accès sont insuffisants. Il manque une passerelle côté Nord. Cela permettrait au gens qui viennent du centre-ville de pouvoir considérer Massy-Palaiseau comme une vraie alternative à Massy verrières car parfois on peut mettre plus de 5 mn pour en sortir ! Concernant le TGV, de la même manière, il serait vraiment souhaitable d'avoir une entrée côté centre-ville. Tant pour y aller que pour revenir. Ces deux points feraient que les trajets en voiture deviendraient piétons pour se rendre à cette gare.
Obs 1332	**X**			**X**				**X**	**X**					**Une Anonyme, Présidente de SOS Bords de Seine, d'Ablon-sur-Seine (94) :** *PORT FLUVIAL HAROPA A VIGNEUX SUR SEINE ET PONT POUR LE FRANCHISSEMENT DE LA SEINE A ATHIS MONS-VIGNEUX* J'affirme ma totale opposition aux projets : 1) du PORT INDUSTRIEL HAROPA à Vigneux sur Seine en face d'Ablon (140 mètres entre les deux berges). Celui ci s'inscrit dans un projet de faire de la Seine une voie de distribution de marchandises sur un fleuve qui appartient à tous ses citoyens. Une autoroute fluviale pour accueillir et vendre du transport. Un projet financier et immobilier et non un service rendu aux franciliens. Faire la Seine un grand hub logistique. L'évolution

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														démographique de notre région ne justifie pas la destruction de ce fleuve, ni la qualité de vie de ses riverains. Si nous sommes 12.3 millions de franciliens environ aujourd'hui nous ne serons que 12.8 en 2040/2049 et enfin 12.53 en 2070. Cette augmentation moyenne annuelle de la population francilienne de 0.05% ne justifie nullement la construction de nouveaux ports en plus de l'extension des existants. D'autant que la population sera vieillissante et moins gourmande de biens de consommation jetables. Ces ports ne sont pas pour les citoyens, ne sont pas d'intérêt général. Ils sont féroces en destruction de terres humides. Ce projet de fret fluvial, de stockage de marchandises, et aussi les infrastructures routières et ferroviaires de desserte du site industriel causeront la destruction de 50 à 100 hectares de zone naturelle, agricole, forestière et de la faune nombreuse qui y vit. Si nous reprenons les déclarations du SDRIF E il était alors question d'autosuffisance alimentaire dans les grands objectifs. Notre association défend ce principe et demande la préservation du terrain agricole. Notre association observe la vie de la faune et la flore sur la zone convoitée par Haropa pour son port: elle défend également le maintien de la partie forestière de ce lieu. Nous voulons la préservation de la nature pour les générations futures et du sol en Ile de France comme énoncé en préambule du plan de mobilités IDF. Mettre en avant la qualité de vie des franciliens par le transport fluvial c'est ignorer ce que vont endurer les riverains de ce port industriel. D'autant que sa réalisation fait écho au projet de franchissement routier structurant de la Seine à Athis Mons par une route deux fois deux voies. La pollution sonore due au trafic des super péniches, au débarquement des containers et leur enlèvement par camions ou trains, l'activité des entrepôts rendront la vie insupportable aux ablonais riverains et les priveront du droit à vivre dans un environnement sonore sain. -La pollution de l'air liée aux gaz d'échappement des dizaines de super-péniches (fuel lourd ou diesel ordinaire, polluants), aux centaines de camions, aux véhicules personnels ne fera qu'aggraver la déjà très mauvaise qualité de l'air due aux avions qui survolent notre commune à basse altitude, les pistes d'ADP Orly étant situées à seulement 1 ou 2 kms de nos habitations. Car nous ne croyons pas au discours Green Washing sur l'électrification des super péniches à court terme d'énergie pour la propulsion des bateaux) d'une péniche pour les JO a couté plus de deux millions d'euros. Le nombre de branchement électriques est dérisoire au regard

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des ambitions d'Haropa d'augmenter le trafic fluvial par quatre. De quelles subventions régionales les marins vont-ils bénéficier pour le remplacement de leurs anciens bateaux? Où est ce plan de financement pour faire du transport fluvial un vrai transport neutre ? Quel délai s'est donné la région pour assurer à ses citoyens un cadre de vie préservé au minimum sur ce sujet ? - La pollution visuelle du site avec des immeubles de 20 mètres de haut, des grues, du béton, des containers, des stations de ravitaillement, des camions, une gare de marchandises, défigurera à tout jamais le lieu et ne permettra plus aux habitants de notre commune et des environs de se ressourcer en promenade sur les bords de Seine comme cela se fait depuis toujours ici. Quid des problèmes de santé par la pollution sous toutes ses formes : visuelle, sonore, de l'air, de l'eau ? -L'activité du port fera obstacle à celle de notre club nautique et de voile unique en Val de Marne sur la Seine. - L'aménagement du site, le relèvement de la berge, l'artificialisation du sol meuble par des strates de béton ne permettra plus le déversement de la Seine sur ces 50 à 100 hectares en cas de crues et aura pour conséquence des inondations plus importantes du côté ablonais, villeneuvois. Une première artificialisation en profondeur et surface des sols a lieu sur cette zone par l'implantation d'un méga-équipement du SIAP. Ablon sur Seine est en zone inondable et les 100 hectares de terres agricoles servent de bassin de débordement. Selon l'Agence de l'eau "En milieu bâti, il s'agit de, gérer les eaux pluviales de manière alternative et de désimperméabiliser les sols. Toutes ces actions contribuent à dissiper l'énergie des ruissellements et des crues et à préserver la qualité des milieux aquatiques et des ressources en eau....Les zones naturelles d'expansion de crues doivent faire l'objet d'une protection et d'une reconquête dans le but de préserver leur intérêt écologique mais également leur rôle dans la régulation des débits des cours d'eau tant en période de crue qu'en situation d'étiage (période de sécheresse où le débit des cours est faible)" Nous demandons à la Région dans le cadre des mobilités de bien vouloir prendre en compte que ce projet de port sera le bétonnage sur plusieurs mètres de haut avec des piliers et structures imperméables pour supporter l'activité du port, de ses immeubles, de ses camions, des containers, des entrepôts etc.., ce qui augmentera le risque des inondations. Quid du strict PPRI que nous devons respecter à titre individuel ? 2) du PONT ROUTIER STRUCTURANT ENTRE ATHIS MONS ET VIGNEUX SUR SEINE

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														(à quelques dizaines, centaines de mètres d'Ablon sur Seine) Ce pont de 3,6 kms et de 50 mètres de haut par rapport au fleuve, s'élèvera au- dessus des zones densément habitées avec écoles, gare et supportera le trafic de dizaines de milliers de voitures et camions. Il détruira des zones naturelles, des jardins collectifs. Il produira encore de la pollution sonore, de l'air, visuelle- pour les athégiens mais aussi pour Ablon si proche du pont prévu. Toute infrastructure routière nouvelle ne fait que créer du trafic supplémentaire ; il ne répartit pas le trafic existant. Cette notion est en opposition à la volonté d'abaisser le trafic de 15% d'ci 2030. Notre association est favorable aux projets de transport collectif pour les personnes devant passer d'une rive à l'autre. Nous soutenons le prolongement des métros, RER qui vont dans ce sens. Nous sommes également favorables aux mobilités douces, au covoiturage. C'est dans cette direction que les collectivités territoriales et l'Etat peuvent engager des investissements. Ces deux projets nous privent du droit légitime de nous ressourcer dans un cadre de vie apaisant. Ils provoqueront l'effondrement de la valeur immobilière de nos biens. Des années de travaux assourdissants nous guettent si cela devait avoir lieu. En tant qu'ablonaise je refuse que l'on nous impose plus de bruit, de pollution de l'air qui portent atteinte à ma santé, à mon espérance de vie et qu'on aggrave le risque d'inondation pour implanter un port dont l'activité pourra s'effectuer sur des sites existants, par le transport ferroviaire électrique, sur des espaces de logistiques abandonnées et à recycler. En tant que francilienne, je refuse ces projets, je demande à ma Région de préserver le peu de cadre de vie correct qu'il me reste et celui des générations futures sur nos communes en retirant les projets de port industriel HAROPA à Vigneux sur seine et du pont routier d'Athis Mons/Vigneux . Je lui demande également de préserver la faune et la flore, de protéger ces espaces naturels si précieux et de s'opposer à leur destruction
Obs 1333	X			X	X							X		**<u>Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS)</u>** : **Préambule** Le Pian des mobilités en Ile-de-France (PDMIF), soumis pour avis à la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS) offre une vision stratégique et prospective des actions permettant de répondre à tous les besoins de mobilités, grâce à de grands principes tels que la modernisation des infrastructures, le renforcementde l'offre

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de transport et la promotion des modes actifs. Le plan d'action est explicite et ciblé, facilitant son appropriation par les territoires. Le PDMIF apparait complet à l'instar de la prise en compte des enjeux liés à la santé tels que la sédentarité et le stress quotidien généré par des trajets longs et perturbés dégradant la qualité de vie d'une partie des franciliens. Il mentionne également, dans la continuité du SDRIF-E, le besoin de déconcentration des emplois et des sites de loisirs. **La CAVYVS et le Plan des mobilités en Île-de-France** Le Plan des mobilités en Île-de-France résonne avec les objectifs portés par la CAVYVS à travers son PCAET où les enjeux de mobilité sont au cœur des ambitions du territoire. Dans un contexte où les déplacements quotidiens sont pénalisés par une forte congestion du réseau routier (traversée de la Seine, nœud de Villeneuve-Saint-Georges, etc,) et que l'offre de transport de mass transit, théoriquement importante, mais dégradée par des dysfonctionnements récurrents, l'amélioration des mobilités apparait comme un élément clef pour assurer le dynamisme du territoire et une qualité de vie satisfaisante aux habitants du Val d'Yerres Va! de Seine. L'amélioration des déplacements sur le Val d'Yerres Val de Seine est conditionné par l'attractivité des transports collectifs pour assurer une interconnexion efficace avec les principaux pôles franciliens et par le déploiement, localement, de solutions de mobilité durable et adaptée à la population telles qje les modes actifs. **A propos des axes du PDMIF et de son plan d'action** **L'attractivité des transports collectifs (Axe 1)** La CAVYVS attire l'attention de la Région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités sur l'état des véhicules thermiques. Avec la décision de ne plus investir dans des véhicules thermiques couplée au retard de livraison des véhicules électriques et des difficultés sur certains territoire, dont la CAVYVS fait partie comme l'indique le plan, à installer des COB adaptés, une période d'incertitude s'ouvre pour certains réseaux locaux. Il faut trouver des solutions concrètes en termes de matériel durant cette période de transition au risque de voir les usagers se lasser des services de transports en commun moins fiables et de se retrouver isolés pour certains ou bien retourner vers des modes de déplacements individuels pour les plus aisés d'entre eux.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité (Axe 2) Planifier ¡'amélioration de la mobilité piétonne La CA VYVS sera vigilante sur le fait de neutraliser les places de stationnement automobile 5 mètres en amont des traversées piétonnes. Il apparaît plus que nécessaire de le rappeler et d'insister dessus dans cet axe 2 sur la mobilité piétonne. De plus, il n'est pas rare que les masques de visibilité des traversées piétonnes prennent d'autres formes (exemple ; panneau d'affichage publicitaire). Il est donc nécessaire que les collectivités territoriales redoublent de vigilance à ce sujet pour garantir une mobilité piétonne sécurisée. **Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo (Axe 4)** > Développer les infrastructures cyclables > Mettre en œuvre des Itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant La CAVYVS souhaite insister sur la lisibilité des Itinéraires cyclables qui apparaît comme un enjeu de taille pour répondre aux besoins des usagers. Le jalonnement de ces derniers ne doit pas apparaître comme quelque chose d'optionnel (ce que laisse entendre le plan régional), mais de nécessaire. >Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo >Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transports en commun Une attention toute particulière est requise sur l'offre développée en gare par IDFM, tant en matière de capacité que de sécurité. La CAVYVS sollicite l'intervention d'IDFM pour que des solutions efficaces et pérennes soient développées sur les parkings VEUGO du territoire qui, aujourd'hui, font malheureusement l'objet de trop nombreux cas de vols ou de vandalisme. L'absence de solutions pour répondre à ces fléaux freinera plus que jamais les usagers dans leur volonté d'adopter une approche multimodale. De plus, la localisation de ces parkings vélo doit être finement pensée et doit être en adéquation avec le cheminement des cyclistes. Il n'est pas rare que certains cyclistes doivent traverser des quais de bus avant de rejoindre le lieu de stationnement, générant des points de conflits majeurs. > Développer le stationnement vélo sur voirie Dans la mesure où un trajet à vélo commence et se termine par du stationnement, le

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														déploiement d'arceaux et d'abris constitue un impératif pour assurer un usage quotidien du vélo. La CAVYVS sera particulièrement attentive au fait, d'offrir des espaces de stationnement vélos, sécurisés et répondant aux besoins réels des usagers sur les espaces communautaires. Cela passe notamment par le remplacement progressif des "pinces-roues" qui, au-delà d'abîmer les roues, ne sécurisent pas le stationnement en ne proposant pas de point d'attache au niveau du cadre. >Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés >Intégrer la mobilité cyclable dans les médias d'île-de-France Mobilités Si l'application de mobilité servicielle Ile-de-France Mobilités intègre la localisation des parkings vélo en gare et permet d'en connaître les caractéristiques, il apparaît pertinent qu'elle fournisse également des données sur le taux de remplissage en temps réel des parkings, > Élargir la pratique du vélo à tous les publics L'objectif de 100 % d'enfants formés au programme 'Savoir Rouler à Vélo' à la fin du primaire est ambitieux, mais réalisable. Pour l'atteindre, la CAVYVS doit structurer une coordination locale et activer les leviers de déploiement à l'échelle de l'agglomération. L'un des principaux défis reste toutefois l'accès au matériel pour les enfants, À ce titre, les futures Maisons du vélo IDFM pourraient être une solution en proposant la location gratuite de vélos pour le SRAV. **Mieux partager la voirie urbaine et renforcer l'intermodalité (Axe 8 et 6)** > L'accès à la gare de Villeneuve-Saint-Georges Bien qu'extérieure au territoire de la CAVYVS, la gare de Villeneuve-Saint-Georges, constitue grâce a une offre ferroviaire développée, un pôle majeur pour les habitants du Nord de la CAVYVS (Crosne, Montgeron notamment). Or, les conditions d'accès qu'elles soient en bus, en voiture, à vélo et surtout à pied, sont problématiques et la CAVYVS interroge la Région sur les possibilités d'amélioration d'accès et d'intermodalité. Les études d'insertion cyclables menées actuellement pointent une discontinuité difficile à résoudre et concernant 2 des 10 des itinéraires structurants de notre SCLD. Il s'agit du passage souterrain chemin du Port Brun à Vigneux-sur-Seine permettant de franchir la coupure ferroviaire Le franchissement de l'Yerres par les modes acrifs (passerelle parallèle à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'infrastructure ferroviaire) nécessiterait une amélioration importante avec !e concours de la Région, De plus, ce cheminement cyclable s'interrompt, dangereusement à Villeneuve depuis le parking de la gare en bordure de la Seine. **Management de la mobilité, notamment scolaire pour faire évoluer les comportements (Axe 14)** Par ses actions sur les lignes de bus, la promotion du covoiturage et la promotion des modes actifs pour les publics scolaires ("pédibus", "vélobus", challenge d'écomobilité scolaire, Savoir Rouler à Vélo) qui seront soutenus et coordonné par la futur Maison du Vélo Intercommunale, la CA VYVS contribue à faire évoluer les comportements. Toutefois le management de la mobilité implique une action fondamentale, au-delà du report modal. Un lissage des temps scolaires primaires et maternelle pourrait être mise en œuvre avec la concertation des ministères concernés. Il permettra de réduire fortement la congestion aux heures de pointes dans de nombreux territoires, particulièrement en Île-de-France dont le Val d'Yerres Val de Seine. **Conclusion** Comme précédemment, la CAVYVS accueille favorablement les intentions qui guident le Plan des mobilités en Île-de-France. Le PDMIF permettra d'étayer ses actions en matière de mobilité et notamment dans le cadre d'un futur Plan local des mobilités. Pour autant, la Communauté Val d'Yerres Val de Seine et les communes membres seront particulièrement attentives à l'amélioration de la qualité de service des transports à court et moyen terme, tant sur l'information voyageurs actuellement défaillante que sur les investissements indispensables pour assurer régularité et ponctualité du réseau ferré RER, Sur le plus long terme, le passage d'une branche du métro n°18 sur le territoire permettra de connecter efficacement le Val d'Yerres Val de Seine aux principaux pôles franciliens.
Obs 1334	X	X		X		X		X	X			X		**Les élu-es de La Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne de la Région Ile-de-France ont écrit** : Le groupe La Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne salue l'organisation de l'enquête publique relative au projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030 (PMIDF), Notre groupe politique s'est impliqué lors de cette enquête en participant notamment à

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'unique réunion publique organisée pour l'organisation. Il a également pu participer à la concertation préalable et amender le projet de PMIDF soumis à l'adoption de la Région Ile-de-France en mars 2024. **Les objectifs et le contexte d'élaboration du PMIDF** Si les orientations générales du plan ne peuvent qu'être soutenues, elles méritent toutefois d'être complétées, précisées et améliorées. La cohérence des ambitions du PMIDF, sa compatibilité avec les documents stratégiques existants ou en cours de révision (tel que le schéma directeur de la Région Ile-de-France, SDRIF-E) et son horizon de réalisation (2030) interrogent sur sa mise en œuvre et son adéquation avec la situation francilienne. Les enjeux du plan sont globalement partagés par notre groupe mais restent partiels. En effet, les inégalités sociales et territoriales s'accroissent en Ile-de-France et questionnent le droit à la mobilité pour tous et l'accès au réseau de transport. Les besoins en mobilité des Franciliens croissent et dépassent, à nouveau, ceux constatés avant la crise sanitaire liée au covid-19. La crise climatique nécessite un changement des habitudes de mobilité, un retrait des énergies fossiles y compris pour le transport de marchandises et l'amplification du report modal en faveur de mode de transports collectifs ou neutres pour l'environnement. L'enjeu climatique nécessite aussi de revoir la gouvernance afin d'améliorer la cohérence et l'efficacité de l'action publique. Des enjeux majeurs sont insuffisamment pris en considération voire omis dans le plan dont la place des femmes dans les transports et l'espace public, la sécurité ferroviaire, certaines nouvelles mobilités ou encore la présence humaine dans les transports. Les objectifs du PMIDF répondent partiellement à ces enjeux sans détailler suffisamment les moyens pour y répondre. Plusieurs éléments contextuels qui conditionnent la réalisation des objectifs du plan sont délibérément ignorés à l'image du financement du fonctionnement des transports publics et des investissements. Par ailleurs, le PMIDF fait l'impasse grossière et idéologique sur la fin des monopoles de la RATP et de la SNCF, entreprises publiques intégrées en cours de démantèlement dont les conséquences du morcellement de l'exploitation se font sentir et s'aggraveront d'ici 2030 et au- delà. **Un doute sérieux sur ta cohérence du PMIDF avec te SDRIF-E et tes projets**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														d'aménagement Le projet de SDRIF-E prévoit l'urbanisation, d'ici 2040, de 10 012 hectares. A cela s'ajoute plusieurs milliers d'hectares d'urbanisation possible non pris en compte dans ce calcul, dont d'importants projets portés par l'État. Cette urbanisation autorisée est insuffisamment prise en compte dans l'estimation des besoins de mobilités du PMIDF. Ainsi, des incohérences apparaissent à l'image de la Seine-et-Marne, département le plus vaste d'Ile-de-France, le plus concerné par les potentiels d'urbanisation du SDRIF-E, le plus dépendant à l'automobile et pourtant, le département où le développement du réseau de transport collectif prévu par le SDRIF-E et le PMIDF est le plus faible. Il est regrettable à ce sujet que le SDRIF-E ouvre à l'urbanisation des espaces naturels agricoles et forestiers non-desservis par des transports capacitaires. Le nouveau SDRIF-E ne conditionne plus l'urbanisation à la desserte ferroviaire comme ceta est le cas dans le SDRIF en vigueur. De plus, l'urbanisation est susceptible d'aggraver les dysfonctionnements du réseau de transport et la saturation du réseau viaire à l'image du développement du secteur de Marne-la-Vallée avec 40 000 habitants supplémentaires avant 2040 sans amélioration de la desserte (RER A, A4, A104), De plus, l'horizon du PMIDF - limité à 2030 - interroge sur la cohérence de la vision régionale de l'aménagement du territoire et de son évolution. L'élaboration tardive du PMIDF pour une durée de vie relativement courte (2025-2030) fait craindre un report sur la période 2030-2040 de la réalisation des objectifs du plan. Une mise en cohérence des horizons du PMIDF et du SDRIF-E, proposée par notre groupe très en amont, n'a pas été retenue et nuit à la lisibilité et au suivi des objectifs. Par ailleurs, le PMIDF élude l'enjeu majeur de la maîtrise foncière et de la maîtrise des prix du foncier alors que la pression foncière régit pour beaucoup la géographie d'implantation des populations et des entreprises. Or, l'implantation de nouvelles infrastructures de transport est de plus en plus complexe et limite le développement de l'offre à l'Image des difficultés rencontrées pour la création de nouveaux centres bus. **Une impasse délibérée sur la privatisation des transports publics** Le PMIDF ne mentionne pas le mot « privatisation ». Or, la privatisation de l'exploitation des lignes de transport public est engagée en Ile-de-France. La période 2025-2030

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														connaîtra la plus importante vague de privatisation et de changement d'opérateurs depuis la création des transports publics en Ile-de-France. Cette « mise en concurrence » est à peine mentionnée dans le document et ses conséquences sont passées sous silence. Il s'agit d'un choix politique, démagogique, qui nuit gravement à la sincérité du document. Les retours d'expérience des délégations de service public de nouvelle génération su r les réseaux de bus de grande couronne, la fin des synergies considérables procurées par les entreprises intégrées RATP et SNCF, l'évolution des conditions de travail des salariés des transports ainsi que l'arrivée de nouvelles entreprises de transport sans expérience en Ile-de-France vont sensiblement dégrader la performance des transports franciliens. Cela va nuire à son attractivité et remet en cause la réalisation des objectifs du PMIDF. Cette privatisation et l'éclatement des exploitants en une multitude d'entreprises de droit privé sur le réseau de bus comme sur les réseaux ferrés (RER, métro, tramways et Transilien) compromettent l'efficacité et la coordination globale du réseau, celle-là même qui a fortement contribué à la réussite de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Cette nouvelle organisation aura un impact économique sur les entreprises et l'emploi franciliens, dans des proportions supérieures aux difficultés actuelles d'exploitation principalement liées à la vétusté des infrastructures et du matériel roulant. Cette multitude d'acteurs nouveaux implique également une dilution des lieux de décision. Aussi, le coût de la privatisation pour la puissance publique est passé sous silence. Or, il induit d'importants investissements au détriment de l'extension du réseau ou du renouvellement du matériel roulant. Ce coût pèse également sur la santé financière de l'autorité organisatrice des transports, Ile-de-France Mobilités (IDFM), **Un plan sans ambition financière** ÎDFM connaît une santé financière fragile et structurelle. L'extension du réseau, l'inflation et la privatisation de l'exploitation impliquent des dépenses croissantes qui ont obligé l'État et les collectivités à mobiliser des moyens supplémentaires sur ta période 2024-2031, A travers le protocole d'accord du 26 septembre 2023, IDFM bénéficie de ressources nouvelles assises sur une augmentation continue des tarifs dans les transports sur la période 2024-2031, une augmentation des contributions des collectivités membres de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'autorité organisatrice sur la période 2024-2028 et de nouvelles recettes fiscales. Or, les recettes issues du protocole du 26 septembre 2023 ne permettront plus de couvrir les besoins liés au développement du réseau dès 2027 selon IDFM. Pour atteindre les objectifs du PMIDF, dont celui de report modal en faveur des transports collectifs et du vélo, l'autorité organisatrice doit bénéficier de recettes suffisamment dynamiques au risque d'augmenter, plus encore, les tarifs des transports et des services associés. De nouvelles hausses des tarifs, à l'image de celles enregistrées en 2023, 2024 et 2025, seraient de nature à compromettre l'accès du plus grand nombre au réseau de transport, premier levier pour une mobilité francilienne bas carbone. Or, faire l'impasse sur les enjeux financiers de l'autorité organisatrice et plus largement du financement d'une mobilité bas carbone limite la sincérité des objectifs du PMIDF. Afin de soutenir les finances d'IDFM, de permettre l'accès au réseau du plus grand nombre et plus largement de participer au financement des actions nécessaires pour atteindre les objectifs du PMIDF, notre groupe propose de nouvelles ressources au bénéfice d'IDFM : - La baisse du taux de TVA de 10% à 5,5% sur tes transports publics du quotidien ; - L'augmentation du Versement Mobilité à Paris et dans le Département des Hauts-de- Seine ; - Une augmentation de la taxe locale sur les bureaux (TLB) dans les territoires du centre et de l'ouest parisien concentrant les plus grands quartiers d'affaires (quartier central des affaires, La Défense, Îssy-Boulogne...) ; - La révision de l'accord Etat-Région de septembre 2020 afin d'annuler ou de réduire la part remboursable de l'avance consentie par l'Etat à IDFM ; - Une nouvelle augmentation de la taxe de séjour uniquement pour les 3 étoiles et plus ; - La modernisation et/ou réévaluation de la taxe sur les surfaces de parking commerciaux ; - L'augmentation de 50% des redevances pour l'aviation d'affaires ; - La majoration du malus pour l'achat de SUV en Ile-de-France ; - La majoration des droits de mutation pour les transactions immobilières supérieures à 1 million d'euros, sans impact pour les recettes et la dynamique perçues par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les autres collectivités ; - La mise à l'étude d'une éco taxe sur les poids lourds en transit ; - La mise à l'étude d'une contribution sur colis issus des plateformes numériques. En complément d'aides de la Région Ile-de-France en direction du transport vertueux de marchandises, le produit de ces ressources doit permettre d'accroître l'intervention d'IDFM en faveur : - des actions des collectivités concourant à la réalisation des objectifs du PMIDF avec notamment l'augmentation des subventions aux maîtres d'ouvrage engagés dans la réalisation d'aménagement cyclables avec un taux d'intervention pouvant être porté à 80%, dans la résorption de coupures urbaines avec un taux d'intervention pouvant être porté à 80%, dans la création d'infrastructures intermodales connectées au réseau de transport public ; - du développement de l'offre de transport ; - de l'amélioration de la tarification pour favoriser l'accès au réseau et aux services associés au plus grand nombre. **L'absence de concret pour garantir la mobilité de toutes et tous** L'accès aux transports publics du plus grand nombre recouvre plusieurs dimensions dont celles de l'accessibilité physique et de l'accessibilité tarifaire. Concernant l'accessibilité physique, la mise en accessibilité de l'espace public et des arrêts de bus doit être poursuivie. Le taux de subvention d'IDFM en faveur des maîtres d'ouvrage ne peut pas être revu à la baisse. Concernant la mise en accessibilité du réseau ferré, le projet de « métro pour tous » annoncé par Valérie Pécresse - et repris en mondovision lors de la cérémonie de clôture des Jeux Paralympiques - ne figure pas dans le PMIDF, Or, il s'agit d'un engagement fort au bénéfice des personnes à mobilité réduite et de tous les publics. La mise en accessibilité du métro, proposée par notre groupe par voie d'amendement lors de l'examen du projet de PMIDF, plusieurs mois avant l'engagement de Valérie Pécresse, doit figurer au PMÎDF. Par ailleurs, l'actualisation du schéma directeur d'accessibilité doit être prévue et annexée

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														au PMIDF pour tenir compte de l'état d'avancement de la mise en accessibilité du réseau ferré. Les dysfonctionnements du service de transport spécialisé RAM à la suite de sa régionalisation sont passés sous silence. Or, te recours à plusieurs prestataires pour assurer le service et le transfert des services départementaux vers la Région ont sensiblement dégradé sa disponibilité. Il convient d'affirmer un droit à la mobilité pour les usagers du PAM, y compris par l'extension du service PAM la nuit. Par ailleurs, aucune ambition en matière d'accessibilité ne peut être affichée sans engagement ferme et concret concernant la présence humaine en gare et à bord des véhicules. Ainsi, notre groupe réaffirme son attachement au retour de la présence humaine en gare et en station par, notamment, la réouverture des guichets en gare SNCF. Aussi, le PMIDF doit interdire les gares et stations sans présence humaine au regard de l'échec de l'automatisation des gares et stations, qui ne parvient pas à garantir l'accessibilité et la sécurité des usagers et des biens. Cette présence humaine est également nécessaire pour accompagner les usagers dont un sur cinq est frappé par l'illectronisme. Aussi, nous affirmons la nécessité de développer les forces de sécurité publique, SUGE et GPSR. En effet, le recours massif aux agents de sécurité privé, pour 90% des efforts de déploiement d'agents de sécurité d'ici 2027, est problématique au regard du niveau de formation et des prérogatives différentes entre agents de sécurité publique et agent de sécurité privée. Autre levier de l'accessibilité, le PMIDF n'affiche pas d'ambition en matière de tarification. Or, il consacre la mobilité pour toutes et tous parmi ses objectifs. Permettre l'accès à toutes et tous à la mobilité passe, de notre point de vue, par une tarification plus juste et uniformisée. Or, d'importantes disparités existent en Ile-de-France concernant la tarification, singulièrement en faveur des publics jeunes et senior. Ainsi, les politiques volontaristes à géométrie variable des départements n'offrent pas des conditions d'accès égalitaires aux titres de transport au bénéfice des moins de 26 ans et de plus de 60 ans. Par ailleurs, les alternances politiques au sein des départements peuvent remettre en cause des aides à la mobilité du jour au lendemain, à l'image de la suppression du titre de transport

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Améthyste à 25 euros par an par la droite départementale du Val-de-Marne. Afin de réduire ses inégalités, une uniformisation positive de la tarification est nécessaire à l'échelle régionale. Ainsi, en tenant compte des tarifications départementales existantes, notre groupe propose la gratuité des transports pour les moins de 18 ans, la mise en place d'une réduction de 50% sur les tarifs Imagine R pour les élèves, étudiants et apprentis entre 18 et 26 ans ainsi que la création d'un nouveau tarif pour les plus de 60 ans non-imposables, à savoir une réduction de 75% sur les tarifs Navigo. Notre groupe réaffirme son attachement à la tarification sociale et dénonce sa remise en cause par la baisse, notamment, de la participation régionale au financement de la tarification sociale (baisse de 30 millions d'euros au budget primitif 2025 de la Région Ile-de-France), Nous proposons enfin la mise en place d'une réduction tarifaire nouvelle en faveur des parents isolés (familles monoparentales) afin de tenir davantage compte de la réalité sociologique de l'Ile-de-France. **Agir pour l'égalité femmes-hommes dans les transports et l'espace public** Le plan des mobilités prévoit de renforcer la lutte contre les incivilités et les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun. Cette mesure manque de concret et ne tient pas suffisamment compte de l'égalité femmes-hommes dans les transports, notamment en matière de féminisation des métiers. Il se doit de proposer des moyens innovants et nouveaux expérimentés dans d'autres métropoles mondiales pour agir contre les violences sexistes et sexuelles pour les usagères des transports en commun. Ces actions devront être retenues en concertation avec les associations engagées en faveur de l'égalité femmes-hommes. Par ailleurs, le PMIDF ne retient pas dans ses objectifs la mixité de l'espace public et la féminisation des noms de stations et de gares. Or, un choc de féminisation des Lieux est nécessaire au regard du retard accumulé. **Pour une ambition plus forte en faveur de la qualité de vie, de la qualité de l'air et de ta lutte contre te bruit** Le PMIDF, malgré ses ambitions, ne dispose pas des leviers nécessaires pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et sur le cadre de vie. Ainsi, plusieurs politiques

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														publiques restent orphelines d'un chef de file et/ou de moyens suffisants. Concernant la lutte contre le bruit et l'amélioration de la qualité de l'air, le PMIDF mérite d'être complété. Notre groupe formule les propositions suivantes : - Soutenir financièrement et encourager le déploiement de revêtement dit « anti-bruit» ; - Soutenir financièrement et encourager le déploiement d'écrans acoustiques ; - Soutenir financièrement et encourager la couverture des infrastructures routières les plus bruyantes et prioritairement les autoroutes en zone dense (A1, A3, A6, A86, etc.) - Soutenir financièrement la requalification d'axes routiers, y compris nationaux et tenir les engagements pris (requalification de la RN 6 en Val-de-Marne, etc.) ; - Agir auprès du législateur pour renforcer les obligations de résorption du bruit par les gestionnaires de voirie, singulièrement en milieu urbain ; - Intervenir pour réduire la vitesse sur les autoroutes gérées par l'Etat dans la zone dense dont le passage à une vitesse maximale à 70 km/h de l'ensemble de l'A86 ; - Soutenir les collectivités qui passent des voiries en «Ville 30» ou qui multiplient les « Zones 30 » et zones de rencontre ; - Soutenir financièrement le déploiement de radar routier sonore ; - Favoriser le développement du covoiturage ; - Poursuivre le soutien financier aux« véhicules propres » avec introduction d'un barème social ; - Exiger la mise en place d'une écotaxe sur les poids-lourds en transit dont le produit serait dédié à l'insonorisation des bâtiments riverains des voiries les plus exposées ; - Favoriser le fret ferroviaire dans toutes les politiques publiques régionales et dans les schémas stratégiques ; - Soutenir financièrement la transformation du périphérique parisien ; - Abandonner les projets routiers inutiles ou à l'impact environnemental très contesté tel que le pont d'Achères ; - A l'horizon de la mise en service de la ligne 14 à Orly et de la Ligne 17 à Roissy-Charles de Gaulle, limiter davantage l'accès en véhicules individuels aux aéroports (hors salariés) et avoir une tarification "métro" sans barrière pour accéder aux aéroports (hors

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														tarifs touristiques) ; - Demander au législateur la création d'un plan de réduction du bruit routier dans les zones d'accumulation des bruits aériens et routiers ; - Soutenir financièrement et encourager la recherche en faveur de la réduction des émissions sonores et atmosphériques ; - Soutenir financièrement et encourager le déploiement d'écrans acoustiques ; - Soutenir financièrement et encourager la couverture des infrastructures les plus bruyantes ; - Agir auprès du législateur pour renforcer les obligations de résorption du bruit de la part de SNCF, sur les trains, les voies, en gare et aux abords des gares de triage en activité ; - Désigner un chef de file, définir un cadre de participation financière des collectivités et simplifier le déploiement d'écrans acoustiques ; - A défaut d'un abandon du CDG Express, prévoir des écrans acoustiques tout le long de son tracé et/ou l'abaissement de sa vitesse d'exploitation (aujourd'hui envisagée à 140 km/h) ; - Le maintien de la zone à faible émission (ZFE) en cœur d'agglomération ; - L'extension de l'aide régionale au renouvellement des véhicules des particuliers en faveur de véhicules non-diesel. Par ailleurs, au titre de la préservation du cadre de vie et de la lutte contre les nuisances, il s'avère indispensable d'inclure dans la PMIDF l'interdiction de l'avion urbaine d'affaires et des aéronefs dits « taxis volants ». **Réduire ta part modale du transport routier de marchandises, y compris de façon coercitive** Le PMIDF ne prend pas les mesures et ne propose pas une feuille de route permettant de réduire la part modale du transport routier de marchandises au profit de mode de transport plus vertueux. Les différents documents stratégiques en la matière éludent également l'opérationnalité d'une telle transition. Ainsi,, il est déplorable que la protection des emprises ferroviaires et des installations terminales embranchées (ETE) ne figure pas dans le PMIDF et qu'elle soit limitée à la zone dense dans le SDRIF-E,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Il est également incompréhensible que le PMIDF ne prévoit pas un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires en Ile-de-France. Aussi, il est étonnant que le PMIDF fasse l'impasse sur le démantèlement de Fret SNCF, premier acteur du fret ferroviaire du pays. Nous apportons notre soutien aux études en faveur d'un contournement fret ferroviaire de l'Ile- de-France. Aussi, nous souhaitons qu'IDFM et la Région participent davantage au financement des ITE (régénération et création) ainsi qu'aux terminaux combinés ferroviaires et fluviaux, Enfin, nous soutenons la création d'une écotaxe pour les poids lourds en transit en Ile-de-France, position officielle de la Région Ile-de-France. **Un plan de mobilités qui ne prépare pas l'après Grand Paris Express** Manque d'investissements, très forte sollicitation, Mailons manquants : le réseau de transport est défaillant et compromet la réalisation des objectifs du PMIDF. La privatisation en marche aggrave la situation avec des difficultés d'exploitation et à terme des économies contraires à l'intérêt général et à un service de qualité. L'organisation en étoile des voies ferrées depuis et vers Paris pénalise toujours la mobilité en Ile-de-France. Le Grand Paris Express répondra partiellement aux besoins et certains tronçons risquent d'être saturés à moyen terme. Par ailleurs, des territoires restent dépourvus d'une desserte attractive, capable de rivaliser avec l'automobile individuelle notamment en moyenne et grande couronne. Ces mêmes territoires se densifient avec l'aval du SDRIF-E. Notre groupe propose de préparer l'après-Grand Paris Express avec la constitution d'un réseau plus vaste : te Réseau Francilien Express Ecologique (RF2E). Le RF2E vise à désaturer te cœur d'agglomération et à réduire sensiblement la dépendance à l'automobile en grande couronne par le développement d'infrastructures ferroviaires principalement. Nous demandons l'intégration au PMIDF de projets nécessaires après 2030 et dont les études de faisabilité devraient être réalisées avant 2030 dont : - La création d'une tangentielle ferrée baptisée « Méridienne 77 », interne à la Seine-et-Marne, de Roissy à Melun via Meaux et Marne-la-Vallée ; - Création de la ligne Nouvelle Paris Normandie ; - Mise à l'étude d'une ligne de métro (ligne 20) en rocade autour de Paris, à proximité du

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														périphérique ; - Mise à l'étude d'une nouvelle ligne RER (ligne F) visant à connecter les réseaux de Saint-Lazare et de Montparnasse via la création d'un nouvel tunnel parisien ; - Mise à l'étude de la création d'une ou plusieurs voies supplémentaires entre la Gare du Nord et Châtelet-Les Halles afin de dissocier l'exploitation des lignes B et D du RER ; - Maintien d'Orlyval avec développement de la ligne avec création de 3 nouvelles stations - Pérennisation et développement la ligne S du Transilien ; - Prolongement de la ligne V du Transilien à Pont de Rungis ; - Réouverture de la ligne ferroviaire Coulommiers - La Ferté Gaucher ; - Création de la gare TGV du Pont de Rungis ; - Mise à l'étude d'u ne gare TGV à Lieusaint - Moissy-Cramayel ; - Abandon du CDG Express ; - Prolongement du RER B entre Mitry-Mory et CDG Terminal 2 ; - Sextuplement des voies ferrées du RER C à hauteur des Ardoines ; - Arrêt du Transilien H au Stade de France - Pleyel ; - Électrification de la ligne ferroviaire Meaux-Trilport- La Ferté Milon ; - La modernisation du nœud ferroviaire de Bercy ; - La modernisation des infrastructures du Val d'Orge ; - Préservation du caractère ferroviaire de la petite ceinture ferroviaire ; - Fusion des lignes 3bis et 7bis du métro ; - Prolongement de la ligne 1 du métro au Val-de-Fontenay ; - Prolongement de la ligne 3 du métro à l'Est ; - Prolongement de la ligne 5 du métro dans le centre-ville de Drancy ; - Prolongement de la ligne 7 du métro à Bourget Aéroport ; - Fin de la branche de la ligne 7 du métro par le prolongement de la ligne 5 du métro ; - Prolongement de la ligne 9 du métro à Montreuil Hôpital ; - Prolongement de la ligne 10 du métro aux Ardoines ; - Prolongement de la ligne 11 du métro à Noisy-Champs ; - Création d'une station de la ligne 14 à Morangis ; - Abandon de l'urbanisation du Triangle de Gonesse autour de la ligne 17 du métro ;

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Abandon de la ligne 18 du métro entre le CEA Saint Aubin et Versailles ; - Prolongement de la ligne 18 du métro à l'Est de l'aéroport d'Orly ; - Abandon de La desserte du Triangle de Gonesse par la ligne 19 du métro ; - Prolongement du tramway T4 à Noisy-le-Sec ; - Bouclage du tramway T4 à Montfermeil ; - Prolongement du tramway T5 à Stains ; - Prolongement du tramway T6 entre Châtillon et Porte d'Orléans ; - Prolongement du tramway T9 à la plateforme aéroportuaire d'Orly au Sud et à la place d'Italie au Nord ; - Prolongement du tramway T11 à Noisy-le-Sec à l'Est et à Sartrouville à l'Ouest ; - Prolongement du tramway T13 à Cergy ; - La mise en œuvre du schéma directeur sur les bus express ; - La reprise des démarches de contrats d'axes pour l'amélioration des lignes de bus ; - Création d'un TCSP à Fleury-Mérogis - Viry-Châtillon ; - Création d'un TCSP RD / RN 19 entre Créteil et Brie Comte Robert ; - Confirmer le TCSP Altival phase 2 entre Chennevières-sur-Marne et Sucy-en-Brie ; - Confirmer la réalisation des BHNS en cours d'études dont le T Zen 3, le Bus Bords de Marne, etc. Par conséquent, malgré les insuffisances du projet de PMIDF, nous émettons un avis favorable assorti de très nombreuses réserves. Face à l'insuffisance du PMIDF, nous demandons à la commission d'enquête publique d'émettre d'importantes réserves afin d'améliorer sensiblement ce document.
Obs 1335		**X**												**M. BRUYERE de Montrouge (92)** : *Accessibilité* Avec l'arrivée du Grand Paris Express et la création d'une nouvelle gare à Châtillon-Montrouge, le terminus de la ligne 13 est en cours de réaménagement pour accueillir un trafic accru. Cependant, la mise en accessibilité totale du terminus sud de la ligne 13, en connexion avec la ligne 15 sud, n'est toujours pas prévue. À l'heure où le handicap est la première cause de discrimination pour la sixième année consécutive et où 93% des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														stations du métro sont inaccessibles et 60% non vocalisées, nous ne pouvons plus attendre. La Loi du 11 février 2005 Article 45 devrait être respectée dans les nouvelles stations, et bien entendu faire l'objet d'un plan de mise en conformité de l'existant. La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite3
Obs 1336	X													**Un Anonyme de Saint-Cyr-l'Ecole (78)** : Avec le développement du vélo dans les zones denses, une offre de services aux cyclistes est apparue. Mais cela reste très limité par rapport à l'ensemble du territoire régional. Il manque un Maillage dense de services d'entretien, de dépannage voire de remorquage vélo. L'usage du vélo au quotidien ne doit pas être limité à ceux qui ont un deuxième vélo de rechange, ou une automobile permettant de transporter son vélo jusqu'à un service de réparation. Que faire en cas de crevaison sur un trajet domicile travail ? Il faut également développer la formation et la mise à disposition d'espaces pour améliorer l'autonomie des cyclistes pour l'entretien de leur engin. Un vélo bien entretenu est un gage de sécurité et de fiabilité des temps de déplacement (remplacement de pièces d'usure préventif pour réduire le risque de panne en déplacement)
Obs 1337				X										**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92)** : Ma proposition (Peut être que certains ont la même idée) serait de prolonger certaines lignes de bus de Paris vers la ligne 15 du métro GPE les stations ouvertes et les futures car il faut savoir anticiper ! Cela structurerait mieux le réseau. Si les lignes sont trop longues on peut éventuellement songer à les raccourcir voir modifier leurs itinéraire dans Paris pour que ces dernières aient un temps de trajet moins long en faisant attention à ce que le réseau garde sa structure par exemple raccourcir une ligne si une autre suit son itinéraire ou peut le reprendre en intégralité. Il faut que le trajet dure environ 1 heure maximum entres les deux terminus. Propositions pour les Hauts de Seine 4 gares -Gare de Rueil Suresnes Mont Valérien ligne 70 (Ferait /Suresnes/Rueil/Bois de Boulogne/Paris Hôtel de Ville ou Châtelet) -Gare de Saint Cloud ligne 52 (Ferait Opéra ou

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Madeleine/Etoile/Boulogne/Saint Cloud) -Gare du Pont de Sèvres Ligne 22 (Ferait Pont de Sèvres/Saint Lazare) -Gare d'Issy RER ligne 39(Ferait Issy RER/Paris 15ème/Saint Germain des Prés, Gare du Nord) Autre proposition je suggère que les bus aillent tous d'une traite de Paris vers la Banlieue et qu'il n'y ait plus ces terminus partiels(changements de conducteurs aux portes de Paris) qui rallongent les temps de parcours surtout le PMR. Par exemple le 52 doit aller d'Opéra au Parc de Saint Cloud sans terminus partiel Porte d'Auteuil et le 72 pareil il doit aller d'une traite du Parc de Saint Cloud à la gare de Lyon sans terminus partiel porte de Saint Cloud.
Obs 1338												X		**M. BRUYERE de Montrouge (92)** : Le choix d'Ile-de-France Mobilités d'écarter la possibilité d'une régie publique pour l'exploitation des lignes de bus actuellement gérées par la RATP et le remplacement progressif de l'activité bus de l'entreprise publique RATP par des entreprises privées avec mise en concurrence, devrait être suspendu, il faudrait plutôt renforcer les moyens financiers et humains pour retrouver des transports publics fréquents et fiables.
Obs 1339	X			X			X	X						**Mme LE PORCHOU d'Ablon-sur-Seine (94)** : Idem Obs 1332
Obs 1340														**Un Anonyme d'Avon (77)** : Sans contribution
Obs 1341				X										**M. BRUYERE de Montrouge (92)** : Bornes d'information voyageurs (BIV) défaillantes, affichages erronés, panneaux tout simplement hors service et qui n'affichent plus rien, sont monnaie courante sur le réseau de bus RATP. Avec la mise en concurrence du réseau de bus, on peut craindre de futures dégradations. A quand un système d'informations fiable ?
Obs 1342				X										**Mme BAMBINI de Vicq (52)** : Usagère la ligne N depuis 10 maintenant, je me dois de faire le constat amer d'une très forte dégradation du service. J'ai d'abord pris le train à Marchezais-Broué pendant 5 ans et ensuite, j'ai dû me rapprocher pour réduire mon temps de transport et j'utilise la ligne depuis Montfort l'Amaury-Méré. Contrairement à ce que beaucoup s'imaginent, tous les métiers ne peuvent pas s'exporter ailleurs et contraignent ceux qui les font à venir travailler

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														à Paris, en conciliant cela avec la solution de vivre ailleurs qu'à Paris, parfois choisie, parfois subie. Ce choix ne parait plus possible aujourd'hui, hormis pour ceux dont le télétravail réduit fortement les déplacements. Sur le papier, le temps de trajet est de 35 minutes. Mais rares sont les trajets normaux. Le désengagement financier de l'Etat, de la région ainsi que les choix d'orientation conduisent à des aberrations dont les usagers paient toujours le prix. Les travaux sont effectués par des équipes de nuit qui n'ont pas les effectifs ou le temps nécessaires pour réaliser leurs travaux, aboutissant à une reprise compliquée du trafic dès le lundi matin. Le réseau électrique à l'aune du grand Paris qui ne supporte plus la moindre surcharge et occasionne régulièrement " une panne du gestionnaire de réseau". Le désinvestissement de la SNCF pour l'entretien des voies occasionnant des chutes d'arbres, des traversées de sangliers...La multiplication des TGV et autres trains "commerciaux" les jours de départs en vacances qui génèrent une saturation du trafic se répercutant sur des suppressions ou retards de transiliens à chaque départ en vacances. Pour reprendre l'expression citée trop souvent "la gêne occasionnée" par ces motifs réguliers signifient un arrêt du trafic, un retard du train. Mais la réalité est toute autre. Il s'agit d'heures entières non comptabilisées sur les heures de travail lorsque l'on doit pointer, d'heures à rattraper, d'heures qui ne se rattrapent pas sur le temps passé en famille, il s'agit de coup de fils passés à la hâte, d'itinéraires de contournements très longs, pour trouver une solution afin de simplement rentrer chez soi. A l'heure où l'urgence est écologique, prendre la voiture est une ineptie mais prendre le train est un risque quotidien qui, s'il préserve un minimum l'atmosphère, ajoute une tension qui ne devrait pas exister. Il est urgent de prendre soin de cette ligne, de maintenir le personnel dans de bonnes conditions, et de chercher à restaurer une qualité de service perdue depuis trop longtemps
Obs 1343					**X**									**<u>Un Anonyme de Bois-le-Roi (77)</u>** : *Intermodalité train vélo* Je suis convaincu de la combinaison train + vélo en région parisienne. Malheureusement la SNCF n'y met pas du sien et les emplacements vélos sont beaucoup trop rares sur la ligne R par exemple. Il serait aussi bon d'avoir des liaisons efficaces en grande banlieue

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sur les axes transverses tels que Melun – Meaux.
Obs 1344	X													**Melun Agglo A Vélo** : *Passerelles à Melun* Dans quelques années, probablement moins de 10 ans, il n'y aura plus de pétrole, et il faudra renoncer à la voiture individuelle. Il semble que beaucoup de francilien.ne.s ne sont pas du tout prêt.e.s. Il convient donc de supprimer tout financement aux déplacements en voiture, et rendre plus confortable tous les déplacements alternatifs en particulier le vélo et le train. Pour l'agglomération de Melun, l'arrivée du VIF (Vélo IdF) à la gare de Melun devrait s'accompagner d'une (Le Mée-Dammarie) ou deux passerelles (La Rochette-Vaux Le Pénil) réservée(s) aux piétons et aux vélos. Il pourrait aussi passer par la pénétrante, et ainsi réduire fortement le trafic motorisé à cet endroit. Ces passerelles encourageraient fortement l'utilisation du vélo pour atteindre le gare (12è gare de France, 50000 voyageurs par jour) Parallèlement, tout ce qui permet de ralentir le trafic dans Melun devrait réorienter le trafic polluant (voiture, camion) de transit vers les autoroutes.
Obs 1345				X										**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92)** : C'est deux observations cette fois ci *Cela porte sur le terminus de Boulogne Pont de Saint Cloud.* Tout d'abord je propose qu'il soit classé comme station historique car il a gardé son cachet vintage, il y a eu un article dessus. Lien ci-dessous actu paris https://actu.fr/ile-de-france/boulogne-billancourt_92012/ratp-c ette-station-de-metro-meconnue-pres-de-paris-fait-faire-un-bon-dans-le-temps visite-obligatoire_62137413.html En ce qui concerne l'éventuel prolongement à Saint Cloud (sur le long terme) beaucoup pensent qu'il faut reconstruire la station plus loin de la Seine pour faire le prolongement à Saint Cloud c'est totalement faux ! Or ce terminus de Boulogne est plus loin de la Seine que ce qu'on pense et c'est un spécialiste des transports qui le dit en commentaire d'une vidéo sur les prolongements de métros à faire. Voici un petit extrait du commentaire à lire Je travaille dans les transports et j'aimerais souligner un élément que le grand public ne réalise pas forcément : Pour la 10 à Saint-Cloud, pas besoin de reconstruire le terminus actuel. La station est plus loin de la Seine qu'on ne le croit et c'est justement pour permettre un

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														prolongement qu'elle n'a pas d'arrière-gare.
Obs 1346				X										**Un Anonyme de Paris (75)** : Je propose de connecter encore plus le réseau de transports en commun. Prolonger les lignes du métro historique de manière à qu'elles soient toutes connectées au GPE. La 1 à Val de Fontenay, la 2 à Rueil en passant par Suresnes, la 3 à Bécon Les Bruyères et plus loin dans Bagnolet/Montreuil, la 5 jusqu'à Cité Universitaire, la 7 à Drancy, la 9 plus loin dans Montreuil, la 10 à Saint Cloud et à Vitry, la 11 à Noisy, et la 12 à Issy et à La Courneuve-Aubervilliers. Fusionner les 2 lignes bis et la prolonger jusqu'à Magenta. Rendre accessible le métro historique le plus possible. Doubler le tunnel GDN-Chatelet. Prolonger la 18 à Nanterre et Boissy. Création de la ligne 19 en passant par Argenteuil et reprise du prolongement du T11 à l'arrêt. Lancer des études pour créer d'autres lignes de transports lourds dans le 93 pour mieux desservir des zones denses comme Le Blanc Mesnil. Prolonger les T6, T8 et T9 dans Paris
Obs 1347	X				X					X				**M. BALK de Melun (77) :** Il convient de réduire très fortement la place allouée à la voiture individuelle. Les transports motorisés sont un contributeur important au dérèglement climatique. L'Europe n'est pas souverain en matière d'approvisionnement des énergies fossiles et dépendante des régimes autoritaires qui ne respectent pas nos valeurs démocratiques. La voiture électrique n'est pas une alternative crédible du fait des verrous technologiques sur la densité énergétique des batteries. Il faudrait miser sur un report modal vers les mobilités actives et les transports en commun. Il faudrait maintenir le financement des aménagements cyclables et favoriser l'intermodalité entre le train et le vélo. Il faudrait très fortement réduire le nombre de places de stationnement en surface pour les voitures dans les zones urbaines. L'espace libéré doit être végétalisé pour lutter contre les îlots de chaleur en ville.
Obs 1348	X				X									**Une Anonyme de Bois-le-Roi (77)** : Favoriser l'usage du vélo en Île de France par le biais de pistes cyclables sécurisées et de la signalisation ad hoc. Lorsque ces aménagements ne sont pas possibles, faciliter l'intermodalité par l'aménagement de parkings à voitures et à vélo, prévoir des

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														emplacements pour emmener son vélo dans les transports en commun.
Obs 1349				X				X						**Un Anonyme de Nemours (77)** : *Trafic ferroviaire* Le trafic ferroviaire doit être encouragé... mais il manque de voies pour faire circuler plus de train. Il faut rouvrir certaines liaisons pour faire plus de fret ferroviaire et doubler les voies quand c'est possible. Le Sud Seine-et Marne est limité dans son développement par le faible nombre de voies entre Moret sur Loing et Melun. Des solutions doivent être trouvés pour faire circuler plus de train avec des capacités plus grandes (il est illusoire de compter sur un plus faible nombre de déplacements liés au télétravail). Si les déplacements en train sont performants, les franciliens abandonneront leurs voitures et les gaz à effet de serre diminueront. Sur le sujet de la logistique, il doit être imposé de plus grandes exigences avec les entreprises souhaitant implanter un entrepôt. Le SDRIF fixe des bons principes mais il n'est pas très contraignant. Ainsi, il est toujours possible de mettre des entrepôts au milieu des champs avec ainsi des déplacements routiers importants.
Obs 1350				X										**M. BRUYERE de Montrouge (92)** : *Tram T6* Le prolongement du tramway T6 entre la gare de Chatillon Montrouge et paris devrait être d'actualité, pour un déploiement le long de l'avenue Pierre Brossolette qui dans ses sections les plus étroites compte toujours au 20 mètre de large.
Obs 1351			X			X	X			X		X		**Un Anonyme de Palaiseau (91)** : Observation 1 : Je fais remarquer que nous avons rencontré très peu d'information et d'incitation dans les lieux publics ou dans les médias pour participer à cette enquête publique Observation 2 : La politique répressive des émissions carbonées apparaît en filigrane des mesures positives et apparemment inoffensives et constructives proposées qui paraissent respectueuses des libertés individuelles. Observation 3 : Dans le temps dont je disposais il ne m'est pas apparu clairement si les objectifs discutés concernent uniquement les Institutions régionales en charge ou si les particuliers à titre particulier adhèrent ou y sont contraints (par la force, les mesures

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														inégalitaires socialement, …). C'est pourtant un point important. Observation 4 : Critique d'un des deux objectifs du plan. : Dans le cadre de cette enquête publique aucun document, probant, ni même d'aucune sorte, n'a été produit par les autorités organisatrices, prouvant scientifiquement la corrélation entre réchauffement climatique et émissions carbonées d'origine humaine ou non. Les théories qui prévalent actuellement, adoptées sans débats contradictoires, sont constamment critiquées par les publications scientifiques de différentes origines qui proposent des modèles moins simplistes, font intervenir d'autres paramètres comme le soleil (...comme par hasard), la nubosité etc... Et les observations vont à l'encontre des théories du GIEC : les coraux de la grande barrière Australienne se portent très bien et ne sont pas détruits, les ours blancs n'ont pas disparu noyés, l'évolution des glaces polaires ne suit pas du tout les modèles du GIEC, les mesures de carbone n'ont pas reflété les baisses mondiales d'émissions pendant la crise COVID etc..). De plus ces théories s'opposent désormais frontalement à la vie elle-même (vie animale, vie humaine, enfants … puisque tout le monde est source de gaz à effet de serre -, maraîchage, élevage…). Ces objectifs sont poursuivis alors que les capacités de production pour faire face aux conséquences en besoins énergétiques et en infrastructures absolument colossales (voire physiquement irréalisables) ne sont pas assumées et à peine évalués (au niveau international ou national). Donc : Le seul objectif raisonnable et non idéologique des mesures présentées dans cette enquête est l'efficacité des transports en temps et la diminution des nuisances et l'augmentation de la sécurité. PS parmi les nuisances l'impact des poussières et particules liées à l'usure des pneumatiques a été rappelée lors de débats récents sur les ZFE Question 1 : Une première interrogation qui m'est venue est comment il est simplement possible au niveau d'une région comme IDF de séparer les flux routiers d'origine ou à caractère national ou international et à caractère local. La région étant une région capitale comment au niveau de l'évaluation (pour commencer) et au niveau des moyens d'action êtes-vous en mesure de 'gérer' cela ? Si les Franciliens sont amenés dans un futur menaçant à être brimés et perdre leur liberté pourquoi y aurait-il place pour des flux routiers externes ? Observations sur l'l'Axe 9 : Quand on lit « Axe 9 adapter la politique du stationnement ».

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														On prend peur car on sait que depuis vingt-cinq ans tout ce qu'on sait faire en Ile de France faire c'est détruire les stationnements à proximité des gares au lieu de créer des parkings d'accueil ou parkings relais. Tout ceci aboutit à la discrimination sociale. L'autre mesure de répression est la diminution du gabarit des voies de circulation. Toute politique de mobilité doit laisser la place à la respiration des activités économiques et artisanales dans les villes. A Paris les stationnements sont réservés à une élite capable d'acheter des véhicules électriques surpuissants- exemptés de péage - dont l'impact écologique en production et recyclage (impossible ! on ne sait pas recycler les batteries) est dramatique, non certes pas en Ile de France mais 'ailleurs' dans le monde ou en France. L'idéal bourgeois de l'Ile de France est maintenant de disposer sur sa propriété d'au moins deux véhicules : un dédié à la proximité, l'autre au tourisme lointain. Observation 6 : La Mobilité un défi impossible : La Mobilité dans l'Ile de France subi les conséquences de choix politiques de fuite en avant dans l'intensification du tissu urbain et de la croissance infinie de la démographie et de l'urbanisation périphérique. Comment peut-on espérer stabiliser les flux et augmenter l'efficacité des transports si on continue, parallèlement, cette fuite en avant vers le gigantisme et l'empilement comme si de rien n'était ? Il faut arrêter l'urbanisation de l'Ile de France. Chaque Maire ou groupement de communes y va de son projet d'urbanisation à tout va et d'intensification urbaine au détriment de l'espace, de l'espace rural, et des espaces verts. La Ligne 8 de Saclay est un gâchis des deniers de la Mobilité, une usine à béton à ciel ouvert, et les élus qui l'ont votée portent d'énormes responsabilités écologiques car c'est un cheval de Troie pour de nouvelles urbanisations du rural, qui en fait ne servent que les intérêts privés des promoteurs immobiliers. On peut constater que Mobilités Ile de France subit les choix de gestion financière à courte vue de l'Etat comme l'abandon de structures de soins de proximité : exemple le regroupement d'hôpitaux en Essonne qui aboutit à la destruction de structures de soins locales (Juvisy, Longjumeau , Orsay) et à la complexification dramatique et des besoins de transport (et donc de coûts énormes). D'où Question 2 : Comment simplement vos services peuvent-ils / pourront ils apprécier les gains réalisés si dans le même temps une croissance démographique ou du bâti atteint

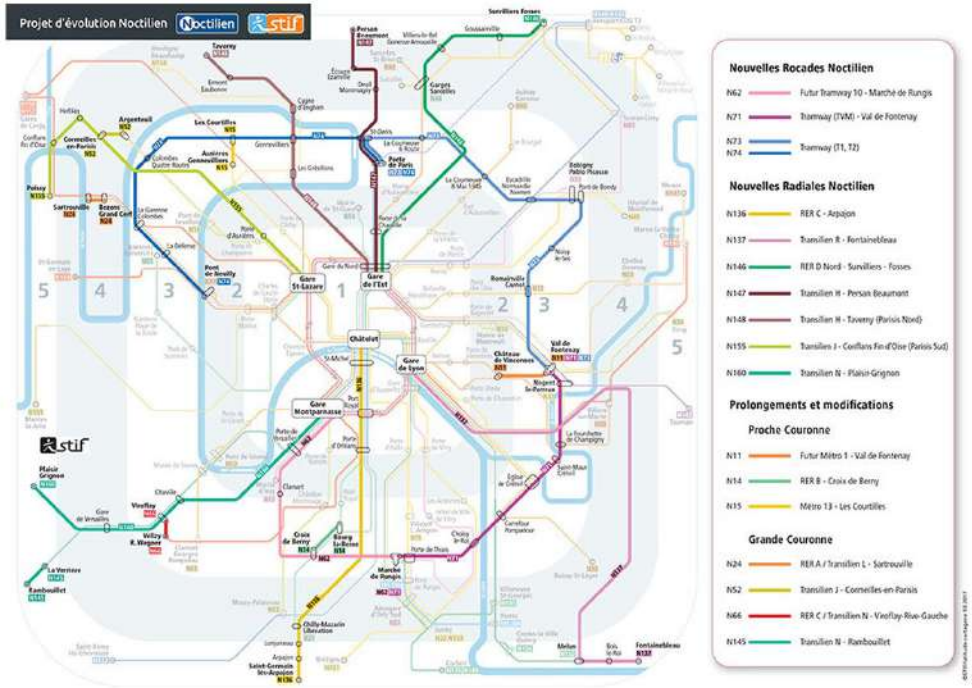
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des proportions comparables ? ou significatives. En fait, on ne sait pas grand-chose. Observation 7 sur les transports alternatifs : Les solutions de transport à la demande pour les personnes fragiles doivent être multipliées. Les services de covoiturage et les services de covoiturage doivent être promus. Donc il faut des aires de covoiturage... La circulation des vélos doit être strictement encadrée et les véhicules motorisés électriques ou non doivent être assurés et immatriculés, et l'anarchie visible par tous dans la Ville de Paris doit être réprimée et servir de contre-exemple. D'autre part les autorités doivent être conscientes que l'utilisation du vélo ne pourra jamais être imposée aux personnes malades ou âgées de plus de 60 ans et à beaucoup de personnes qui subissent des pathologies pénalisantes (obésité, 'fatigue'…) ou chargées d'enfants en bas âge. D'autre part il faut bien être conscient que l'on ne fait les courses d'une semaine d'une famille avec un vélo. Un véhicule individuel possède une capacité de portage infiniment plus grande, et offre la sécurité d'un habitacle. Observation 8 tarification Liberté + Je tiens à souligner au passage que la tarification Liberté + pose problème au niveau des correspondances et des temps de trajet (1h30 ! c'est trop court pour qui part d'une périphérie vers une autre périphérie, sans même parler des incidents de circulation ou de ralentissements). Par exemple utilisation d'un autobus après un trajet en RER etc… Tout cela ne peut qu'aboutir à de multiples facturations de façon totalement arbitraire.
Obs 1352				**X**										**Une Anonyme de Plaisir (78)** : Le matin en heure de pointe, il faut près d'une heure pour rallier Plaisir à Saint Quentin en Yvelines ou Trappes : que ce soit pour les actifs à SQY, les collégiens / lycéens ou les étudiants à l'UVSQ ! Cela devient long et difficile d'être à l'heure d'autant plus que ces villes ne sont qu'à quelques kilomètres d'une de l'autre. Il serait judicieux de créer des lignes ou adapter celles existantes pour faciliter les connexions intervilles. Et je ne parle pas des travaux qui ont lieu aux heures de pointes et qui ralentissent la circulation (une idée : commencer les travaux à partir de 9H ?) L'aménagement du carrefour giratoire sur la RN10 au niveau du pavillon bleu de Trappes : circulation est plus fluide mais il y a toujours des bouchons

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1353				X										**M. VAGNEUX, conseiller municipal de Savigny-sur-Orge (91)** : D'accord avec l'objectif d'augmenter de 15% la part de déplacements en transports en commun, mais encore faut-il que les nouveaux transports fonctionnent et qu'elles répondent réellement à des besoins des usagers. La prolongation au sud de la ligne du métro 14 est une très bonne chose, même s'il y a désormais plus d'usagers dans les rames à Bibliothèque François-Mitterrand ; je souhaite que la gare de Morangis, aujourd'hui une station de remisage et de maintenance au milieu des champs, puisse rapidement devenir une gare voyageurs. Le prolongement sur du T7 à Juvisy se fait attendre ; pourtant, le conseiller régional REDA, et la maire BENSARSA-REDA soutiennent le projet. La mise en service du T12 est une catastrophe. Il ne respecte pas ni ses horaires ni sa cadence. Il y'a une perte de temps énorme à cause d'une rupture d charge à Massy-Palaiseau alors qu'il serait plus cohérent qu'il aille jusqu'à Versailles chantiers. Enfin, parce qu'il a supprimé l'axe du RER C Juvisy-Versailles, retirant un bon tiers des RER desservant la vallée de l'Orge, et notamment dans ma ville de Savigny-sur-Orge. Par ailleurs, les bus, comme me 385, doivent être renforcés. Je trouverais encore pertinent que le 492 puisse aller de Paris-Saint-Martin jusqu'à la gare de Juvisy.
Obs 1354	X													**Une Anonyme de Paris (75) :** J'aimerais que la région IDF généralise leur dispositif veligo qui est très bien. J'aimerais qu'on puisse louer les vélos plus lgt (36mois) et qu'on ait la possibilité d'avoir des vélos cargo- vélos adaptés aux enfants.
Obs 1355				X										**Un Anonyme de Paris (75)** : *Transports de nuits* L'Île-de-France est une métropole qui ne s'arrête pas après minuit. Pourtant, son réseau de transport nocturne est insuffisant, rendant les déplacements complexes, longs et souvent coûteux. Cette situation limite l'accès à l'emploi pour les travailleurs de nuit, freine la vie nocturne parisienne et favorise l'usage de la voiture, augmentant les risques liés à l'alcool et à la fatigue sur la route. D'autres grandes villes mondiales ont su adapter leur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														offre de transports pour répondre à ces besoins. Londres, Berlin, New York et Madrid disposent de services de nuit bien développés, permettant une mobilité fluide 24h/24. L'Île-de-France doit s'inscrire dans cette dynamique en mettant en place des solutions simples et rapides à déployer, qui constitueraient un premier pas vers un véritable réseau de nuit structuré. 1. Métros automatiques ouverts les nuits de vendredi et samedi L'ouverture des lignes de métro automatiques (1, 4 et 14) chaque vendredi et samedi nuit représenterait une avancée majeure pour la mobilité nocturne. Pourquoi ces lignes ? • Elles fonctionnent sans conducteur, ce qui facilite leur exploitation en horaires étendus. • Elles assurent une liaison rapide entre les principaux pôles de correspondance avec le réseau Noctilien. • Elles permettent de désengorger les bus nocturnes, qui ne suffisent pas à absorber la demande. Afin de limiter les coûts et d'optimiser leur fonctionnement, certaines stations pourraient rester fermées la nuit, en concentrant le service sur les gares stratégiques et les zones à forte fréquentation. Par ailleurs, la libération de bus actuellement utilisés pour remplacer ces métros pourrait permettre de renforcer d'autres lignes Noctilien ou d'améliorer la desserte nocturne en grande couronne. 2. Prolongation des horaires des RER A et B les vendredis et samedis soir Le RER est le seul mode de transport capable de relier rapidement Paris à la banlieue, mais son arrêt prématuré chaque soir pénalise de nombreux Franciliens. Pourquoi uniquement les lignes A et B ? Parce qu'elles sont exploitées par la RATP sur certaines branches, et donc plus faciles à prolonger. • RER A : La RATP exploite la ligne entre Saint-Germain-en-Laye, Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée Chessy. • RER B : La RATP est responsable du tronçon entre Gare du Nord et Robinson/Saint Rémy-lès-Chevreuse. À l'inverse, la SNCF peine déjà à faire rouler certains trains après 22h30, notamment sur la ligne P, privant certains territoires d'un accès aux transports en commun la nuit. Un prolongement d'une heure les vendredis et samedis permettrait de : • Fluidifier les retours en évitant les départs massifs juste avant le dernier train. • Limiter la saturation des Noctilien, qui doivent compenser l'absence de trains. • Réduire les trajets en voiture, diminuant ainsi les risques d'accidents liés à l'alcool et à la fatigue. • Faciliter les déplacements entre l'est et l'ouest ainsi que le sud de Paris, permettant des trajets rapides d'un bout à l'autre de la métropole

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														sans devoir passer par des correspondances complexes. De plus, il serait possible de créer des lignes de bus nocturnes partant des terminus des RER, assurant une desserte uniquement en banlieue pour couvrir les territoires aujourd'hui mal desservis sans surcharger Paris intra-muros. Pour rendre cette extension viable, il suffirait d'adopter un service allégé, avec : • Moins d'arrêts intermédiaires, pour accélérer le trajet. • Une fréquence réduite, par exemple un train toutes les 30 minutes. 3. Développement du réseau Noctilien : nouvelles rocades et bus express Le réseau Noctilien est aujourd'hui mal structuré, avec un fonctionnement uniquement en étoile (tout part de Paris). Ce modèle allonge les trajets et multiplie les correspondances inutiles. 3.1 Création de nouvelles rocades nocturnes Aujourd'hui, très peu de lignes Noctilien permettent de contourner Paris. La mise en place de lignes de rocade éviterait des détours inutiles et faciliterait les déplacements entre différentes banlieues. (Voir plan en pièces-jointes pour voir quelques exemples) Certaines lignes de bus express existantes pourraient être adaptées pour circuler la nuit, avec 1 ou 2 passages ciblés sur les itinéraires les plus fréquentés. Exemple : Seine-et-Marne Express, qui pourrait proposer une liaison nocturne entre Marne-la-Vallée, Meaux et Coulommiers. 3.2 Bus express nocturnes vers la grande couronne Actuellement, après minuit, aucun transport rapide ne dessert les villes de grande couronne. Les habitants de Meaux, Rambouillet ou Étampes n'ont d'autre choix que la voiture ou des trajets très longs en Noctilien. Il est donc essentiel de créer des bus express reliant Paris aux grandes villes de banlieue lointaine, mais aussi en rocade sur le modèle de certaines lignes existantes en journée : • Express A14 (La Défense → Poissy/Mantes), • Express 100 (Torcy → Créteil), • Seine-et-Marne Express 18, qui relie Meaux et Melun, deux pôles majeurs de Seine-et-Marne et dessert de plusieurs arrêts déjà couverts par Noctilien. Ces bus rapides, avec peu d'arrêts intermédiaires, offriraient une alternative crédible à la voiture et permettraient de réduire le coût des déplacements de nuit pour de nombreux Franciliens. De plus ils sont bien plus rapides de nuit que de jour. De même, des lignes nocturnes uniquement en banlieue pourraient être mises en place depuis les terminus de métro, afin d'assurer une continuité du service au-delà de Paris. 3.3 L'exemple du N138 : un potentiel inexploité Le Noctilien N138, qui reliait Paris à Meaux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														via Marne-la-Vallée, a été supprimé faute de fréquentation. Pourtant, il offrait un trajet rapide et efficace. Ce cas illustre l'un des principaux problèmes du réseau nocturne : certaines lignes sont mal exploitées et sous-communiquées, ce qui conduit à leur suppression plutôt qu'à leur amélioration. Avec une meilleure information et un meilleur positionnement, ce type de ligne pourrait fonctionner. 4. Ces solutions sont un premier pas vers un vrai réseau nocturne Toutes ces mesures – ouverture du métro automatique, prolongation des RER, amélioration des bus nocturnes peuvent être mises en place rapidement et avec un coût maîtrisé. Elles constitueraient une première étape vers un véritable réseau de nuit structuré, comparable à ce qui existe dans d'autres métropoles mondiales. Aujourd'hui, le manque de transports en milieu de nuit limite directement la vie nocturne à Paris. Clubs, bars, restaurants et événements culturels souffrent de l'absence de solutions de mobilité efficaces, forçant les Franciliens à écourter leurs soirées ou à opter pour des alternatives coûteuses. En intégrant ces propositions au Plan Transport IDF 2030, l'Île-de-France se doterait enfin d'un réseau nocturne plus efficace, permettant de réduire la dépendance à la voiture, dynamiser l'économie nocturne et faciliter la vie des usagers.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														
Obs 1356	X				X						X	X		**Association The Shifters – Groupe local de Paris** : *The Shifters* est une association loi 1901, créée en 2014 pour apporter un soutien bénévole au laboratoire d'idées *The Shift Project*, dont l'action consiste à éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique, et notamment la décarbonation de l'économie. L'association soumet une contribution d'une trentaine de pages sous le titre « Avis concernant la mobilité bas-carbone » qui s'est focalisé sur les 5 axes suivants : - Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur du vélo - Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité - Axe 8 : Lieux partager la voirie urbaine - Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des véhicules **Conclusion par thèmes** La **marche** est le premier moyen pour les courtes distances. Ce mode paraît pourtant oublié du PDMIF. Nous demandons que la problématique de la mobilité piétonne soit intégrée de manière systématique dans les projets d'aménagement urbain afin d'améliorer systématiquement les conditions de déplacement piéton en concertation avec les habitants, associations locales et acteurs économiques. L'objectif doit être que la marche soit encouragée par ia mise en place d'un espace public de qualité au sein duquel le trafic automobile est fortement réduit compte tenu de ses nombreuses nuisances (vitesse, insécurité routière, bruit, pollution de l'air). Le **vélo** est LE moyen décarboné de déplacement à moyenne distance. La Région doit contribuer à valoriser le vélo qui est une solution pragmatique et efficace, tout à la fois bonne pour la planète, bonne pour la santé et bonne pour les finances publiques. Ce mode de transport devrait bénéficier d'un "choc d'offre" qui facilitera le triplement de son usage, au détriment de la voiture : par exemple, l'organisation des rabattements autour des gares avec des voies cyclables accueillantes et des solutions de stationnements bien dimensionnés pourraient être des réalisations marquantes, Il y a une grande marge de progression, la "portée" de ce mode de transport étant de 10 voire 20 km. Le PDMIF envisage des projets -quelquefois excellents-, mais ¡l s'agit souvent d'orientations générales, il faut maintenant se donner les moyens de les mettre en œuvre, en particulier en résorbant résolument les coupures et en réaffectant au vélo des voies voitures. A partir d'un schéma régional global ambitieux (qui mérite une consultation spécifique), il faudra largement "concerter" pour imaginer les meilleures solutions locales, et éventuellement surmonter les réticences. L'objectif de 100 % d'enfants ayant bénéficié de l'apprentissage du « savoir rouler à vélo » est affirmé, mais sans la moindre mesure d'actions. C'est pourtant une mesure indispensable à l'évolution de l'image du vélo et à la préparation d'un futur sans carburant

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														fossile. Il n'y a pas de remise en cause réelle du « **tout voiture** » et de la dépendance de certains territoires et habitants au déplacement routier. Le PDMIF affirme dans le même temps que le réseau routier « n'a plus vocation à se développer massivement », mais aussi à plusieurs reprises que le réseau magistral doit conserver ses « fonctions d'écoulement du trafic », contrairement à l'objectif affirmé de baisse du trafic routier. Dans cette optique, les 52 nouveaux projets routiers franciliens listés par le PDMÎF -dont certains sont très anciens- nous semblent incompatibles avec l'objectif de décarbonation, ils mériteraient un réexamen au regard des flux observés et de la transition écologique. L'affirmation que les congestions sont résorbées par l'extension du réseau est pourtant contredite par les études démontrant que cela ne fait que créer du trafic induit supplémentaire, (remarque : Le réexamen sans a-prlori de ces projets permettra de dégager des ressources financières utiles pour la marche et le vélo, voire pour diminuer le budget global de la Région) L'allocation prioritaire des moyens aux autres modes de déplacements ne nous a pas semblé suffisamment étayée de mesures concrètes : l'augmentation programmée du réseau routier est d'évidence un obstacle majeur à l'atteinte des objectifs de baisse du trafic routier. La région liste 202 **sites d'accès multimodal** à pérenniser. Une part importante des trajets du quotidien utilisant plusieurs modes de transport, c'est une excellente mesure ! Il importe de valoriser cette excellente par une série de mesures cohérentes avec les ambitions du PDMIF (en particulier, en termes d'émission de GES). • prévoir les dispositifs de rabattement en fonction du bassin de rabattement (nombre d'habitants, dispersion de l'habitat, etc • dimensionner largement les garages à vélo sécurisés • aménager systématiquement des itinéraires piéton et vélo de rabattements systématiques vers les gares, sécurisés, continus, suffisamment qualitatifs qui seront utilisés sans crainte par les enfants, les personnes âgées, nos concitoyens en situation de handicap. Une portée d'une quinzaine de minutes de déplacement doit être considérée (la notion « aux abords des gares » est floue et demande à être spécifiée explicitement)

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														• découragerle rabattement automobile : pas de construction de parking relais, stationnement automobile payant aux abords des gares (dans la même portée de 15 minutes) La **transition énergétique des parcs de véhicules** constitue un axe important du PDMIF. C'est effectivement un domaine crucial pour la réduction des GES et l'adaptation à la double contrainte carbone. Nous avons plusieurs remarques • conditionner les aides à l'électrification des Véhicules Légers à la masse du véhicule, • réduire très fortement tout investissement dans l'usage de l'hydrogène (voire les abandonner pour les Véhicules Légers), en soutenant l'électrification des Véhicules Utilitaires Lourds, • promouvoir activement les véhicules intermédiaires, mener des expérimentations de livraison de proximité et de transport de personnes en zone rurale. **Réserves d'ordre méthodologique** Nous avons des réserves d'ordre méthodologique : • Les émissions sont surtout logées dans les déplacements du quotidien de plus de 10 km, ce sont ces déplacements qu'il faut cibler pour décarboner. La très grande majorité des déplacements sont de courte distance mais ils n'ont pas d'impact carbone fort. Or, le PDMIF ne s'appuie pas sur cette analyse. Nous regrettons fortement l'absence d'une mesure pertinente des sources d'émission de GES, qui serait le fondement indispensable à l'identification des causes conduisant ensuite à l'établissement d'une politique de baisse des émissions ambitieuse et responsable. • Il succède au plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) 2010-2020, qui est très loin d'avoir atteint ses objectifs de réduction des GES émis par le trafic routier, atteints seulement à environ 65 %. Or, il n'y a aucune analyse des raisons de cet échec et des moyens d'améliorer le plan suivant, aucune évaluation du plan précédent... • **Le PDMIF n'est pas suffisamment prescriptif et manque d'opérationnalité**. La grande majorité des actions du plan sont des recommandations : sur Ses 170 mesures, seules 5 sont prescriptives, dont 4 reconduites du plan précédent ! Et encore n'ont-elles aucune date de mise en conformité... Les autres sont des recommandations voire même

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														de simples suggestions. • Selon la MRAe, l'hypothèse de croissance démographique est sans doute trop élevée, ce qui majore le besoin en déplacement et fausse les décisions. • Une Vision à long terme (au-delà de 2040), avec éventuellement plusieurs scénarios, contribuerait à aligner tous les acteurs en se projetant au-delà des délais de réalisation des infrastructures les plus lourdes ou de développement de technologies. **Conclusion générale** Le PDMIF doit répondre à une double contrainte Carbone : à court terme, réduire les émissions de GES ; à long terme, adapter nos organisations pour réduire notre dépendance aux énergies fossiles. L'analyse faite par les Shifters du Grand Paris n'identifie pas une action résolue pour répondre à ces 2 défis. En effet, le Plan semble rester "au milieu du gué" sans remettre en cause les orientations passées en faveur du "tout voiture". Les causes racines de l'échec relatif du PDÜIF 2010-2020 ne sont pas identifiées, les indicateurs utilisés pour construire le plan d'action ne permettent pas de cibler les sources principales d'émission de GES. En conséquence, Les Shifters s'interrogent sur la capacité à atteindre l'objectif en l'absence de mesures chiffrées et d'analyse de l'insuccès des plans précédents. Les Shifters regrettent le manque d'action résolue et de mesures concrètes vis à vis de la voiture individuelle, des infrastructures routières, du véio qui font craindre que le plan ne donne pas les moyens de l'ambition affichée. Comme l'écrit la Présidente Valérie PECRESSE, le PDMIF 2030 "ambitionne d'accompagner tous les Franciliennes et les Franciliens vers des solutions de mobilité décarbonée. /.. J Il constitue la stratégie régionale d'action pour une mobilité plus durable, plus sûre, et plus confortable, permettant, à l'horizon 2030, une diminution massive des émissions de gaz â effet de serre". Nous ne pouvons que souscrire à cette ambition ! Effectivement, le Plan contient beaucoup d'idées nouvelles prometteuses qui demandent encore à être concrétisées. Il convient maintenant de "transformer l'essai" pour mettre en place des solutions effectives de décarbonation et d'adaption de la mobilité.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Elle ajoute que "/a réussite d'un plan de mobilité à l'échelle d'un territoire tel que celui de l'Ile-de- France repose sur la mise en action de tous les partenaires [. ..]. Le Plan des mobilités en Île-de- France 2030 se doit d'être le plan de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France". Les Shifters de l'Ile de France répondent présents : ils souhaitent coopérer avec la Région et des Collectivités locales sur la mise en œuvre du Plan, en commençant par un échange sur les éléments d'analyse du présent document.
Obs 1357	X			X			X							**Un Anonyme de Méré (78)** : Voici plusieurs idées pour améliorer la mobilité en Île de France: motiver les personnes à utiliser le train plutôt que leur véhicule en proposant la gratuité des parkings de gare. L'inverse a été fait en rendant les parkings payants, ce qui a fait fuir les usagers qui ont préféré reprendre leur voiture. Travailler sur la ponctualité des trains, réouvrir quotidiennement les guichets et les gares qui ont été totalement abandonnés par la SNCF. Ajouter des trains car un par heure est insuffisant. Penser des wagons à vélo car à ce jour , s'il est interdit de prendre le train avec son vélo aux heures de pointe, cela revient à dire que l'on ne peut se rendre à la gare à vélo pour se rendre à son travail. Il faudrait réserver des wagons à vélo disposés en épi pour optimiser la place. Et surtout stopper les annulations de train au dernier moment parce que" les conditions ne sont pas réunies pour un départ". Pour une mobilité douce en ile de france, il faudrait encourager les personnes à utiliser leur vélo en multipliant les pistes cyclables et proposer des parkings fermés gratuits. il faudrait beaucoup plus de trains et des trains qui partent et arrivent à l'heure. il faudrait des rames sécurisées avec un personnel avenant et non une brigade ferroviaire ultra répressive et violente.
Obs 1358	X		X	X										**Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY)** : Le Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY) est une instance de démocratie participative créée par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) et constituée d'habitants du territoire et de représentants des milieux économiques, sociaux et associatifs. Tous les membres sont bénévoles. Compte tenu des délais impartis, le CODESQY présente ses réflexions sous forme de propositions synthétiques.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														1. <u>Propositions pour améliorer la performance des bus</u> ■ Notre expérience d'usager nous amène à constater que les ralentisseurs sur les routes empruntées par les bus posent des problèmes à la fois pour les conducteurs de bus et pour le confort des passagers. Nous proposons d'éviter la multiplication de ces équipements. ■ Le stationnement gênant sur les itinéraires empruntés par les bus est très pénalisant pour la qualité du service, le Codesqy propose que les pouvoirs publics aient une politique de sévérité vis-à-vis de ces infractions. Les démarches pourraient s'inspirer de ce qui avait été mis en place sur les « axes rouges » à Paris au début des aimées 1990, et qui avait amené une réduction de 50% du temps de trajet1. ■ Il semble que les études techniques pour améliorer les réseaux de bus urbains à la Maile territoriale des EPCI s'appuient sur un comptage des trafics issus des données de compostage par les voyageurs. Cette technique amène à une sous- évaluation importante sur les lignes et les heures chargées, car les usagers ne peuvent pas accéder aux composteurs. Le trafic est ainsi fortement sous-estimé aux heures de pointe, ce qui ne permet pas de déclencher des décisions d'adaptation de l'offre. Le Codesqy suggère de mettre en place plus systématiquement des systèmes de comptage effectués par des personnes physique sur site (méthode bâton nage), ainsi que des enquêtes mobilité du type https://www.institutpaiisregion.fr/mobilite-et-transports/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilité-des-franciliens/ couplées à des enquêtes sur les attentes des habitants (base données iNSEE ou questionnaire informatisé). La réalisation de telles enquêtes à la Maile des EPCI permet d'adapter les réseaux aux besoins et de promouvoir auprès des habitants la panoplie des solutions (bus, trains, covoiturage, vélo,...) alternatives à la voiture. 2. <u>Propositions pour améliorer la performance des transports : traitement des points noirs.</u> Parmi les points noirs de circulation, le Codesqy est particulièrement attentif à Purgence d'améliorer les conditions du pont de la Villedieu (entre Élancourt et La Verrière), qui voit

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														passer 25.000 véhicules par jour dont 4% sont des camions sur une route à simple voie2. Ceci est pénalisant non seulement pour la circulation des habitants et des salariés, mais également pour le trafic de marchandises lié au rôle de SQY comme pôle régional majeur de logistique du dernier kilomètre (Geodis, Auchan, La Poste, Amazon, DHL, DPD, Mondial Relais, GLS,..,), majoritairement localisé dans la Zone d'Activité Économique voisine de Trappes-Élancourt. 3. Propositions pour améliorer la mobilité : l'innovation Des innovations comme les voitures et bus autonomes, le téléphérique, les drones (principalement dans une perspective de transport de colis et marchandises) pourraient faire l'objet d'études préalables et d'expérimentations pour ménager l'avenir au-delà de 2030. -La Gazette de SQY, 7 janvier 2020 A titre d'illustration et d'exemple concernant le téléphérique : les flux Guyancourt- Vallée de Chevreuse posent problème car : * le relief est géographiquement mouvementé : plateau de Saint-Quentin – vallée de la Mérantaise - plateau Magny-les-Hameaux - vallée de l'Yvette, ■les tronçons routiers D91, D36 et 195 surchargés car non-dimensionnés pour ce trafic. De même, ces techniques pourraient être envisagées pour passer les barrières naturelles constituée par les voies ferrées, lorsqu'elles coupent des villes en deux comme dans le cas de Plaisir - Les Clayes 4. Propositions pour améliorer la mobilité : le train ■ Le Codesqy réaffirme son attachement à diverses propositions d'amélioration des transports ferrés entre SQY et la zone centre faites au fil des ans : temps de transport (qui ont augmenté an cours des dernières décennies), fréquences le week-end et en soirée. ■ L'accessibilité du train aux personnes en situation de handicap reste non résolue. En effet, si des travaux importants ont été effectués ces dernières années (notamment pour les JO 2024) et qu'il est vérifiable que l'accès aux quais est plus aisé que par le passé, il n'en reste pas moins que le matériel roulant ne permet pas l'accès entre le quai et la rame du fait d'une marche plus ou moins haute pour entrer dans le train.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1359	X	X			X									**Une Anonyme de Fontainebleau (77)** : Il faut généraliser les accès permettant le transport des personnes à mobilité réduite, d'une part. D'autre part, développer les pistes cyclables, les assortir de lieux de garage, et mettre en place un permis de circuler à bicyclette. Pour fluidifier la circulation, en région parisienne, permettre l'intermodalité.
Obs 1360	X			X										**Mme BRUN de Noisy-le-Sec (93)** : « Habitante de Noisy le sec, quelques éléments qui me semblent nécessaire pour que ce plan des mobilités soit véritablement abouti : Prendre en compte un arrêt total des constructions routières (il y en a déjà plus que nécessaire et faire d'avantage de routes induit davantage de véhicules...) Prévoir sur chaque nationale et autoroute une voie pour des bus express et covoiturage à faire respecter à coup d'amende si nécessaire - Prendre l'argent économisé dans les constructions routières et le mettre en majorité sur des infrastructures cyclables de grande qualité sur l'ensemble du territoire en prenant en compte à minima les recommandations du Cerema - Prévoir pour chaque rond-point dont le transit est important de vrais carrefours à la hollandaise (faits dans les règles de l'art et pas vaguement copiés et dangereux comme ils peuvent l'être parfois...) - Aller plus vite sur ces prolongements de transports en commun dont on parle parfois depuis des décennies mais qui ne voit jamais le jour (en ce qui me concerne, on attend depuis plus de 10 ans à Noisy le prolongement du T11 express...) - Arrêter de demander le même effort budgétaire à des territoires très riches et à d'autres qui le sont beaucoup moins : c'est de l'inéquité territoriale !
Obs 1361				X				X		X		X		**Mme KHOVRINE** : La consultation du dossier nous amène à formuler les observations suivantes : "*Avec le Plan des mobilités en Île-de-France 2030, la Région Île-de-France sera la première région de France sur le chemin de la neutralité carbone en 2050 !*", tel est le but que la Région s'est fixée avec ce projet de plan des mobilités. Pour ce faire, la Région vise à améliorer l'offre de transports collectifs, faciliter les modes de déplacements actifs et réduire l'usage des modes de déplacement motorisés individuels.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														1 Emplois et Actifs Le développement des emplois s'est effectué dans la zone centrale et l'Ouest de la Région, tandis que le développement des logements s'est effectué en grande partie à l'Est (beaucoup en Seine et Marne) ce qui conduit automatiquement à une augmentation des déplacements pendulaires. Il conviendrait donc de prescrire la réalisation de logements répondant aux besoins de toutes les catégories d'actifs dans ces secteurs et de mieux associer implantation d'activités et logements de façon à ce que la réalisation de logements corresponde au bassin d'emplois. C'était une des prescriptions du SDAU de 1976, mats qui a été imparfaitement appliquée. La réalisation de logements dans les bassins d'emplois concourt automatiquement à la diminution des déplacements pendulaires. Cette préconisation devrait être retenue. 2. Offre de transport collectif et Actifs Le report des déplacements motorisés individuels sur les transports dollectifs ne se fera que si l'offre correspond aux besoins de la population. Ainsi, par exemple, la ligne de bus 31-10, Départ de Brie Comte Robert (77) pour Noisiel RER A n'a rien d'attractif compte-tenu de sa faible fréquence. Le samedi, il n'y qu'un transport de bus pour le service scolaire le matin. 1 lors période scolaire, il n'y a rien. Tant qu'il n'y aura pas un service de bus adapté à la vie quotidienne des actifs, il n'y aura pas un transfert du mode de déplacement de véhicule individuel motorisé vers le transport collectif. De plus, ces horaires ne sont pas faits pour les actifs à temps partiel ou les actifs à horaire décalé, ou les étudiants aux horaires atypiques (université de Marne la Vallée). En outre, tes actifs ou les étudiants desservis par cette ligne 31-10 ne peuvent se rendre, à moins de changements chronophages, aux bassins d'emplois de Boissy St Léger, Bonneuil, Valentón, Créteil ou Créteil- Université. Jusqu'aux années 2000, l'alors ligne 21 desservait la commune de Lésigny (77) vers Boissy Saint Léger (RER A) jusqu'à Créteil-Préfecture, 3. Offre de transport collectif et jeunes et seniors

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														L'offre de transport collectif existante ne répond pas aux besoins des jeunes pour leur vie sociale, culturelle, ou de loisirs. Lorsque les parents sont disponibles, ce sont eux qui font le taxi, sinon rien. Pour tes seniors, qui ne peuvent plus conduire, l'offre de transport collectif ne leur permet pas d'avoir une vie sociale et familiale normale (vie associative, rencontrer ses amis, alter voir sa famille), culturelle ou de loisirs, ni de se rendre dans des centre de soins même proches. La Seine et Marne a connu ces dernières années une croissance démographique notable sans offre nouvelle de transport collectif, il y a même eu régression. Il y 50 ans, il y avait un bus le samedi avec plusieurs passages ainsi que le dimanche. C'est pourquoi, le véhicule individuel motorisé reste le seul moyen pour se déplacer et te restera tant que l'offre ne répondra pas aux vrais besoins des gens. La nouvelle tarification avec le ticket à 2 euros pour la banlieue est attractive. Ne reste plus qu'à mettre les bus pour rejoindre tes grandes lignes de site propre, sans oublier les déplacements de ville à ville voisine. 4. Fret et logistique Les entrepôts logistiques ont fleuri en dehors de toute possibilité de multimodalité comme à Brie Comte Robert (77), D'où poids lourds pour l'approvisionnement, poids lourds ou utilitaires pour les livraisons, Le trafic routier est devenu tel que la RN104 est congestionnée en permanence entre la RN 19 et la RN4 voire l'autoroute A4, avec un trafic nocturne qui reste conséquente! Bruyant Ce nouveau plan doit inscrire dans ces prescriptions l'arrêt de création d'entrepôt logistique dans les zones sans desserte ferroviaire ou fluviale. Ce nouveau plan doit inscrire dans ces prescriptions le rattrapage des points noirs du bruit des infrastructures anciennes par la pose de protection phonique. 5. Continuités écologiques Le projet de plan prévoit le maintien des continuités écologiques, lors de la réalisation de nouveaux équipements. Il conviendrait aussi que ce plan prévoit le rétablissement des continuités écologiques

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														interrompues par la récente infrastructure de la déviation de B01SSY SAINT LEGER (94). Rétablissement pourtant inscrit dans la délibération du 16 mars 2018 dossier N°CP2018-079DEL page 10 et dans le rapport pour le comité permanent de la région dossier NC'CP2018-079RAP avec le projet de convention page 42. Conclusion Pour limiter les effets du changement climatique et limiter l'augmentation de la température à 1,5°C, i! importe de réduire les émissions de gaz à effet de serre provoqués par les déplacements motorisés individuels. Cela peut se faire par une révision de l'organisation urbaine en privilégiant fortement la réalisation des logements dans les bassins d'emplois et limitant tout aussi fortement l'urbanisation dans les secteurs dépourvus d'emploi, de façon à limiter les besoins en déplacement pendulaire longue distance, Cela doit se faire par une offre de transport collectif attractive répondant aux besoins réels de la population. Le plan des mobilités prescrit des mesures de réduction des nuisances créées par les nouvelles infrastructures, mais il doit prescrire les mêmes mesures de réduction des nuisances engendrées par les infrastructures existantes. De même, le plan des mobilités doit prescrire le rétablissement des continuités écologiques interrompues suite à la réalisation d'infrastructures maintenant existantes.
Obs 1362	X				X					X				**Mme HENRYON de Bois-le-Roi (77)** : Favoriser le vélo et l'intermodalité. Favoriser les voies vertes pour créer des trames vertes et bleues contour agréable et écologique a nos déplacements. Penser nécessitée de préservation de zones humides, d îlot de fraîcheur.
Obs 1363												X		**Un Anonyme de Paris (75)** : Le nombre de lignes de bus (1900), de lignes de train (50) et de stations (des dizaines de milliers) crée des millions de combinaisons possibles dont dépendent la vie quotidienne de millions de personnes pour leur travail, leur scolarité et leur vie personnelle. Certains sujets sont « légers » (arrêts de bus), d'autres très lourds et couteux. (Lignes ferroviaires avec un million de voyageur par jour). A la relecture des autres contributions, le sujet est trop

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														bien complexe pour cette enquête publique qui est réalisée un mois tous les 5 à 10 ans. Il faudrait une enquête publique permanente pour permettre de déclarer les anomalies petites ou grandes et qu'elles soient ensuite étudiées et traitées. Beaucoup de problèmes ne peuvent être révélés que par les usagers sur le terrain. Parfois des anomalies toutes petites peuvent avoir des conséquences très graves (chômage, isolement, paupérisation, échec scolaire…). Ces anomalies doivent être résolues rapidement. Il faut pouvoir qu'une personne en besoin de transport public avec des bonnes raisons puisse accéder à un guichet facilement identifiable où être reçu. (Par exemple en cas de risque de perte d'emploi). D'autre part il faut un registre unique public des problèmes et des projets pour garantir transparence et égalité de traitement.
Obs 1364			X									X		**Mme BOISROIUX au nom de l'Association Versailles Environnement Initiative :** Partie 1 Présentation de l'association Versailles Environnement Initiative (VEI) est une association créée en 2001, qui a pour objet la défense de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que l'accès à l'information relative aux aménagements ans le secteur de Versailles et de ses environs. VEI depuis plus de 20 ans décline son objet dans des instances régulières de travail et de consultations : les « commissions circulations » organisées par la ville, les CCSPL relatives a l'eau, les conseils de quartier... VEI a participé a toutes les enquêtes publiques locales depuis sa création 2002, celles relatives à la ville (Plu et secteur sauvegardé) mais aussi PCAET SDRIF-e ile de France, (Voir sur son site https://www.versaillesenvironnementinitiative.fr/ Ses adhérents habitent Versailles et dans 3 communes alentour. Sans être de grande taille, elle possède donc une bonne connaissance de terrain et des institutions. Approche VEI retenue pour participation a cette enquête VEI a consulté les documents de l'EP en ligne, et a rencontré M le Commissaire enquêteur lors de la permanence du 26 mars 2025. Nous le remercions de ses explications Notre contribution contient donc des avis sur les objectifs et axes du Plan mais aussi sur la déclinaison locale des axes du Plan proposé, à partir de notre connaissance du terrain soit dans Versailles soit dans VGP. (Etant bien entendu que les mesures prescriptives de ce Plan y sont fort peu nombreuses,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														et que le plan semble issu d'une obligation légale plus que d'un programme d'action volontariste) REMARQUES ET DEMANDES de l'association VEI A forme de 'l'enquête A1 le dossier est très important en masse et donc difficile a lire rapidement A2 publicités, date et horaire d'enquête - le dossier contient de nombreuses pages : il est positif de situer la fin de l'enquête un lundi donc après un weekend car cela permet au public d'éventuellement regarder les documents en dehors des périodes travaillées - - Dans l'arrêté d'ouverture il est indiqué que l'enquête se terminera le 31 mars inclus sans précision horaire, sur le site de la ville de Versailles, il est indiqué qu'elle se termine à 17h ,- sur le registre électronique il est indiqué qu'elle se terminera à minuit - (Copies d'écran disponibles) - - Remarque VEI :Il serait bon que soient précisés ab initio et partout les mêmes horaires de fin d'enquête de manière cohérente, A3 facilités de lecture-il manque un sommaire plus explicite : il est impossible de retrouver des données sans tout lire : exemple recherche des communes ayant participé à la « concertation préalable », nom des associations d'usagers y ayant participé etc -le format présenté en ligne (format paysage avec 2 pages latérales en petits caractères) est décourageant et difficile à lire : il faut une lecture plus facile Conclusion VEI : enquête difficile a consulter, ce qui semblait évitable B Contexte local du territoire sur lequel l'association a des adhérents : B1 -VERSAIILLES ET VGP La ville de Versailles (83.500 habitants) est de très loin, la principale commune de l'EPCI « Versailles Grand Parc »(VGP) (18 communes et 270.000 habitants).VGP n'exerce que les compétences obligatoires (transport environnement et plus récemment eaux), mais reste souvent discret, à la différence d'EPCI proches, comme st Quentin. Depuis 2008 soit 17 ans, le maire de Versailles est aussi président de l'EPCI. La Ville pèse donc assez lourdement par rapport à l'EPCI, dans un certain nombre de décisions, par exemple de voirie ou d'engagements financiers. Il n'y a ni PLUi et le PLD date de 2011 Beaucoup d'items contenus dans le projet de Plan présenté relèvent de notre EPCI, mais nous n'avons pas trouvé sa contribution publique dans le registre consultable par le public, alors que la Ville de Versailles a déposé des avis et remarques i

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														B2-TRANSPORTS ALTERNATIFS a la voiture - le territoire dispose de 5 gares ferroviaires, d'une gare routière et de nombreuses lignes de bus récemment restructurées. Ce n'est pas la quantité, mais donc plutôt la qualité des services qui pose problème B3-SECTEUR SAUVEGARDE Une grande partie du territoire de Versailles et de sa proximité est protégée à divers titres, et c'est l'ABF qui donne les autorisations. Cependant nous avons remarqué que les exigences, d'un ABF à l'autre varient dans le temps (couleurs, préférences et références à telle époque, prise en compte du progrès. etc) et que les motivations de décision ne sont pas claires. Cet arbitraire décourage beaucoup de propositions, et il est difficile de savoir par exemple, si un ABF peut réellement s'opposer a des aménagements de voirie (comme des trottoirs ou des arceaux vélo ou des marquages de sécurité au sol) ou de transport , qui seraient nécessaires pour l'accès ou la sécurité des PMR ? C avis sur contenu du Plan C1 participation du public et des usagers Extraits : Cette EP a pour objet d'informer le public sur le contenu du projet de nouveau plan et de lui permettre de s'exprimer sur les objectifs et les orientations de ce document stratégique de planification des mobilités à horizon 2030. » « Le grand public n'a pas été associé dans le cadre de cette concertation préalable » Notre association a notamment pour objet l'information sur les aménagements et le soutien aux initiatives, donc la participation des usagers : le processus d'élaboration et de suivi de ce Plan n'est pas satisfaisant de ce point de vue - pour quelles raisons le public n'a-t-il pas été concerté préalablement dans ce processus ? - quelles associations d'usagers ont été associées et qu'ont-elles dit avant l'EP? quand et comment les usagers seront ils associés au suivi du plan ? Demande VEI Il faut mettre en place quelques indicateurs clairs pour le public du suivi du plan le comité de suivi doit incorporer les usagers. La suite, Parie 2, avec Déclinaisons des axes, figure dans le Obs 1378
Obs 1365				**X**										**<u>Une Anonyme de Lisses (91)</u>** : Les objectifs et les axes proposés sont intéressants et c'est un minimum mais ils vont dans le bon sens. Par contre il faut mettre les moyens à la hauteur des objectifs, ne pas se contenter de communiquer sur une offre. Commencer par donner confiance aux

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														utilisateurs actuels avec une offre de transport qui fonctionne, sur laquelle on soit sûr de pouvoir compter, sans se demander chaque matin si on arrivera à l'heure à son travail ou à son rdv. Il y a aujourd'hui trop de retards, d'annulation de train, trams, bus. Si les transports fonctionnent correctement, ça se saura et les gens auront envie de les prendre. Je suis personnellement sur la ligne du tram 12. J'utilise mon vélo pour me rendre à la station mais aussi au cas où "les conditions ne seraient pas réunies" pour le départ du tram que je prévois de prendre. Dans ce cas je fais le chemin à vélo. Tout le monde ne peut pas le faire.
Obs 1366						X								**M. HODIQUET de Puteaux (92)** : Je pratique le « vélotaf » depuis Puteaux vers l'aéroport de Roissy. A deux reprises j'ai dû arrêter ma pratique : - vélo en réparation - invalidité temporaire pendant 3 mois à ne pas prendre le vélo dû à une chirurgie. N'utilisant que le vélo, je dois donc utiliser les transports. J'ai bien la liberté+ pour aller sur Paris. Toutefois pour aller travailler je dois payer 26 euros aller-retour ou un forfait mois/semaine qui sont très chers par rapport à une navigo annuel mensualisée. D'autant plus que je n'ai pas le droit à la participation de mon employeur pour ces cartes temporaires mois/semaine. C'est pourquoi je propose qu'il y ait une carte navigo pour pallier à ces cas-là.
Obs 1367												X		**Un Anonyme de Paris (75) :** Cette enquête est conçue pour l'Ile de France. Pour autant, il est paradoxal de constater qu'il n'existe pas de loi cadre nationale de qualité organisant la coordination au niveau national des réseaux de transports collectif. Une loi similaire a pourtant existé. Il s'agissait de la loi Freycinet de 1878 qui a permis de créer 8848 km de chemin de fer et qui stipulait que toutes les sous-préfectures devaient être reliées au chemin de fer ainsi qu'un maximum de chef-lieu. Voici ce qui n'est pas organisé actuellement : A) Cartographie standardisée du réseau : Numérotation unique des lignes, numérotation unique des services, publication obligatoire des horaires sous forme standard. (Pourtant c'est fait au niveau mondial dans l'aérien ou dans la téléphonie). B) Norme de qualité minimale par type de géographie. (Exemple : pour un centre-ville d'une ville moyenne de N habitants : X bus, à l'heure vers chaque quartier et Y trains par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														heure vers les autres villes). C) Coordination des opérateurs et des collectivités locales responsables. (Départements -> bus, régions -> trains). Les frontières administratives et entre transporteurs limitent la réflexion et créent des frontières invisibles. On pourrait per exemple résoudre le manque de coordination entre l'IDF et les régions voisines pour les dessertes aux frontières de l'Ile De France. Il est dommage qu'un avis des régions voisines soit absent dans le plan de mobilité
Obs 1368			X											**Un Anonyme de Boulogne-Billancourt (92) :** Je propose le retour de 2 modes de transports pour décarboner Paris et sa Banlieue qui peuvent être complémentaire au RER/GPE. Le premier je propose le retour des bateaux bus sur la Seine et remettre le projet Voguéo sur la table. Il pourrait y avoir 3 lignes dans Paris allant vers l'est Ivry/Charenton par exemple et des lignes pour aller à L'ouest Boulogne/Suresnes. il y avoir des bateaux bus sur la Seine banlieue à Banlieue comme entre Suresnes et Gennevilliers par exemple ou entre Rueil et Maisons Laffite. Pour le second mode de transport disparu je propose qu'il y ait des études dès cette année pour le retour du trolleybus car il serait plus écologique que le bus. Il faut voir quelles lignes de bus peuvent devenir des lignes de trolleybus. Par exemple pour Boulogne les ligne 72 et 126 peuvent peut-être devenir des trolleybus ? Article ci-dessous Avantages. Mû par un moteur électrique, le trolleybus est silencieux, non polluant, en particulier en comparaison des bus diesel. La durée de vie moyenne d'un trolleybus est de l'ordre de 25 ans, soit le double de celle d'un autobus. Contrairement au tramway, le trolleybus ne nécessite pas de voie propre. Cela serait plus intéressant qu'on ne le pense le retour du bateau bus et du trolleybus ils roulent bas carbone tous les deux. Des études dès cette année sur le retour du trolleybus pourraient commencer entre Paris et la Banlieue avant le bateau bus car le trolleybus est plus rapide et nécessite pas de voie propre .le trolleybus marche à caténaire comme un train donc plus écologique que les bus électriques dont les batteries se rechargent et polluent.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1369	X			X				X						**<u>Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes</u>** : Sollicitée, comme l'ensemble des collectivités franciliennes, la Ville d'Evry-Courcouronncs a à cette occasion, la possibilité d'exprimer ses priorités et remarques sur le contenu du document, et les orientations régionales inscrites. Il est à noter que suite à l'enquête publique et selon le calendrier prévisionnel, une approbation définitive du plan en conseil régional est attendue au second semestre 2025. La commune n'ayant pas, en réponse à la sollicitation de la Présidente de Région, transmis son avis officiel dans les délais impartis, notre groupe Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes a proposé au Conseil municipal du 27 mars 2025 de débattre et se prononcer sur le Plan des mobilités en Île-de-France. Notre proposition n'ayant pas été retenue par la majorité municipale, vous trouverez ci-après le détail de notre contribution. A la lecture de ce plan, notre groupe Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes souhaite émettre les remarques suivantes : Concernant le RER D : • Nous nous félicitons du renouvellement du matériel roulant, indispensable pour améliorer le confort des usagers. • Nous demandons ta confirmation des investissements nécessaires pour améliorer la régularité des trains, notamment au niveau du tunnel de Bercy et à terme pour le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord • Nous demandons une augmentation des fréquences de la ligne bord de Seine (ligne S), pour mieux répondre aux besoins des usagers. • Nous souhaitons reposer la question de l'accès sud-Essonne depuis la ligne Plateau via Evry-Courcouronnes, avec une réévaluation du changement imposé à Corbeil-Essonnes, qui pénalise les usagers depuis plusieurs années. Concernant le Tramway T12 : • Son arrivée représente une avancée importante pour les liaisons dans l'Essonne et de banlieue à banlieue • Nous soutenons son prolongement au moins jusqu'à la N7, pour améliorer

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														la desserte d'Evry-Courcouronnes, ville-préfecture et renforcer l'intermodalité. Concernant le Tzen 4 : • Nous nous félicitons de sa mise en service prochaine, qui va améliorer la desserte de plusieurs quartiers d'Evrv-Courcouronnes et des villes avoisinantes • Nous soulignons néanmoins l'importance d'une garantie sur la fiabilité du matériel, qui reste incertaine à ce stade. **Concernant le réseau de bus :** • Nous relevons une désorganisation du réseau actuel, qui a perdu en efficacité depuis f intégration dans le réseau d'Ile-de-France Mobilités et la disparition de la TICE, héritière de l'infrastructure du Centre-Essonne, en particulier les voies de bus en site propre. • Nous proposons une réévaluation des tracés et numérotations pour mieux répondre aux besoins des usagers. • Nous soulignons l'échec du bus Orly Express, qui ne dessert qu'un seul arrêt à Evry- Courcouronnes (Bras de Fer), ce qui le rend pour le moment peu attractif, en plaidant pour un travail de fond sur cette liaison, son public, et son intégration dans le réseau existant Concernant la place des déplacements à vélo : • Nous préconisons une rénovation prioritaire des infrastructures cyclables existantes, héritées de la Ville Nouvelle et pour la plupart plus à niveau, avant d'envisager de nouvelles créations de pistes • Nous encourageons une meilleure intégration des pistes cyclables entre les communes avoisinantes, afin de favoriser les trajets intermodaux, vers et depuis le centre d'Evry- Courcouronnes et l'ensemble de ses aménités, Concernant le transport fluvial : * Nous dénonçons le projet d'extension du port Haropa, inscrit dans le SDRIF-E, qui va à l'encontre des objectifs environnementaux de réduction des nuisances et de préservation des milieux naturels, sur une partie du fleuve à dominante naturelle, et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														en lieu et place de zones classées 'naturelles' dans factuel Plan local d'urbanisme de la Ville d'Evry-Courcouronnes En conclusion, nous rappelons que le conseil municipal d'Evry-Courcouronnes a été sollicité pour transmettre un avis sur le projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030, conformément à l'article L. 1214-25 du code des Transports. Tenant compte de l'enquête publique se déroulant du vendredi 28 février au lundi 31 mars 2025, et considérant l'exigence de compatibilité entre le plan des mobilités en Ile-de-France 2030 et le schéma directeur régional de la région Ile-de-France - Environnemental (SDRIF-E) : Notre groupe Agissons Citoyens a. décidé d'émettre un avis **réservé** sur le projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030 arrêté en conseil régional d'Île-de-France. A la lumière du projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030, des avancées positives sont à attendre au niveau de l'avenir de nos transports et leur décarbonation, en soulignant à ta fois certaines lacunes ou incertitudes. Nous prions donc les garants de l'enquête publique de prendre en compte le besoin de garanties supplémentaires concernant : • L'amélioration de la régularité et de la fréquence des RER et des bus. * La finalisation et le prolongement des infrastructures structurantes comme le T12 et le Tzen 4. La réévaluation du projet d'extension du port Haropa d'Evry, incompatible avec une transition écologique ambitieuse.
Obs 1370				**X**										**<u>Un Anonyme de Paris (75)</u>** : *Réseau de bus rural intégré national et rénovation des petites lignes ferroviaires* La moitié de l'IDF est rurale. Elle souffre d'un problème similaire au reste de la France à savoir que le réseau de déserte de bus rural est anémique, mal documenté et très difficile à utiliser. J'ai pour autant constaté qu'à l'étranger les désertes sont bien faites. Par exemple en Hollande, tout le pays y compris les zones reculées sont desservies avec un cadencement à l'heure. Les correspondances d'une ligne de bus à l'autre sont faciles et logiques y compris avec le réseau ferré. Tout se coordonne naturellement au niveau national. Ce réseau attire la clientèle. L'éclatement des responsabilités ne permet pas cela en France. Il faut une loi nationale

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														instituant un réseau intégré de lignes de bus cadencé à l'heure, avec des gares routières de correspondance efficaces sur tout le territoire à la façon d'une grille décentralisée de type métro. Seule une quantité minimale et une standardisation de la qualité attirera des voyageurs et permettra une rentabilité. Ce réseau devra être coordonné avec les « petites lignes » de train qui doivent être rénovées. Ces petites lignes sont actuellement difficilement utilisables en raison de l'absence de correspondances bus de qualité. Une loi similaire a existé. Il s'agissait de la loi Freycinet de 1878 qui a permis de créer 8848 km de chemin de fer et qui stipulait que toutes les sous-préfectures devaient être reliées au chemin de fer ainsi qu'un maximum de chef-lieu. Pour l'IDF, cette loi Nationale permettrait de bien connecter les zones périphériques de l'IDF aux régions adjacentes et de sortir du système en "étoile" centré sur Paris.
Obs 1371			X											**Un Anonyme de Paris (75)** : Il est dommage que le plan de mobilité ne traite pas des taxis et des taxis collectifs car ils ne sont pas du ressort de la région. Les taxis complètent l'offre de transport en commun avec des petites capacités flexibles sur des routes ou des horaires particuliers. Néanmoins leur usage en banlieue est cher en raison des distances. On pourrait faire des taxis collectifs comme à l'étranger ce qui permettrait de développer leur clientèle. Cette demande ne doit pas être confondue avec le TAD, transport à la demande.
Obs 1372														**Un Anonyme du Val d'Oise** : Pas d'observation
Obs 1373	X													**M. BIZOLIER de Charmentray (77)** : J'ai lu dans l'enquête qu'un objectif important portait sur la sécurité routière avec en principe un partage de la voirie entre tous les usagers. J'habite le village rural de Charmentray en Seine-et-Marne. Une seule voie importante le CD54A, si je ne me trompe pas, le traverse sur toute sa longueur en une longue ligne droite. Cette route est utilisée par les voitures particulières, des deux roues vélos ou motorisés, des autocars mais aussi des camions et des engins agricoles parfois très gros, d'où une cohabitation pas toujours évidente car cette voie « unique » de circulation n'est pas très large. Les croisements sont parfois difficiles. Certains utilisateurs roulent anormalement vite surtout qu'il n'existe, sur

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														toute la traversée du village, qu'un seul ralentisseur installé face à la mairie. Il faudrait envisager et étudier la possibilité d'un contournement du village pour que l'actuelle rue soit mise en sens unique avec plusieurs ralentisseurs. J'habite Charmentray depuis de longues années et je me souviens qu'il existait jadis une route qui partait du pont sur le canal de l'Ourcq, entre Charmentray et Précy-sur Marne, appelée il me semble la route de l'ardoise pour déboucher sur la RN3. L'accès à la RN3 a été supprimé, à juste titre, car il était très dangereux mais on peut penser que cette route pourrait être ré ouverts en étant déviée vers le petit rondpoint situé entre le village et la RN3. D'autre part, je tiens aussi à signaler que l'offre « transport en commun » n'étant vraiment pas très importante, je sais qu'il existe, dans certains secteurs, des offres de « transport à la demande » bien utiles surtout pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Ce serait important que les habitants de Charmentray puissent en bénéficier.
Obs 1374				X										**M. LE ROUX de Franconville (95)** : Beaucoup de lignes de bus réalisent des circuits courts internes à une seule municipalité, alors qu'à l'inverse, les grands pôles (gares, centres-villes, zones commerciales.) ne sont pas reliés entre eux. Il est nécessaire de refondre / repenser le réseau de lignes de bus à l'échelle de la région, en complément du réseau de mass transit existant, et en complément des initiatives des collectivités locales, pour : - Mieux relier les gares de différentes lignes de train entre elles avec par exemple des lignes express circulaires autour de Paris (ex : Sartrouville Herblay - Franconville - St leu la forêt - Domont...) - Mieux relier les villes limitrophes entre elles pour ne pas avoir à prendre la voiture pour faire 5 km avec par exemple des boucles desservant l'ensemble d'une communauté d'agglomération - Faciliter et développer les lignes de bus interdépartementales (ex : la mise en place de la ligne de bus 55 devenue 1225 entre Saint Ouen l'Aumône liesse et Conflans Ste Honorine a mis plusieurs années pour formalités administratives !) - Mieux synchroniser les horaires des bus sur les horaires de trains aux interconnexions (Ex : gare RER d'Orsay Ville, le soir; les bus attendent 20 min le soir, mais quand le RER

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														arrive en gare, les bus démarrent et partent à vide ou presque) - Compléter le réseau en étoile centré sur Paris des lignes de train et RER (et de leurs branches) par des lignes de bus express transverses et circulaires en grande couronne, permettant de former un Maillage efficace (beaucoup de lignes de bus départementales jouent ce rôle, comme le 95-18, mais de manière trop limitée) Alors que le développement du réseau de mass transit concerne principalement le cœur d'agglomération, il faudrait en complément mener ce chantier régional d'interconnexion également en couronne avec un réseau de bus totalement repensé. Cela s'inscrirait parfaitement dans la volonté de développer le polycentrisme de la région, de faciliter les parcours de vie et de protéger l'environnement en réduisant les recours à la voiture personnelle. Un tel chantier de structuration de lignes de bus ne semble pas onéreux car ne nécessite pas la construction d'infrastructures lourdes, comme le mass transit.
Obs 1375				**X**										**<u>Un Anonyme de Paris (75)</u>** : Entre la Gare du nord et Châtelet-les-Halles, les RER B et D se partagent un seul tunnel (2 voies) alors qu'il faudrait un tunnel par ligne (4 voies). La capacité théorique d'un RER avec voies indépendantes est d'environ 30 trains à l'heure. Ce tunnel manquant crée un goulet d'étranglement qui bride sur l'ensemble du parcours le RER B à 20 trains / heure et le RER D à 12 trains / heure. Ce manque diffuse aussi les incidents d'un RER sur l'autre car la précision horaire requise pour coordonner les deux RER dans le tunnel unique est très difficile à atteindre. Cette erreur de conception date des années 1970. Elle s'est révélée lors de la mise en place du RER D en 1995. Une première correction pour augmenter la capacité par pilotage semi-automatique des trains aura lieu en 2031 avec le système Nextéo. Le pilotage semi-automatique ne corrigera jamais le manque de ce tunnel de 3km. Le plan de mobilité IDF 2030 ne mentionne rien sur ce sujet alors que cela perturbe gravement la vie quotidienne un million et demi de voyageurs par jour depuis des décennies. Certes, ce tunnel sera difficile à construire, mais il est indispensable au vu de l'augmentation croissante du trafic. Cette lacune est inégalitaire au vu des immenses travaux d'ingénierie du grand paris express.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1376	X													**Un Anonyme** : Nous tenons à vous faire savoir que nous sommes totalement opposés au projet de classement de la RN 186 en axe magistral. Port Marly est coupé en 3 parties avec 2 nationales. Ses habitants comme ceux des autres communes, ont le droit d'être respectés et de vivre dans un environnement non dégradé. La ville de Rueil Malmaison a su se faire entendre et respectée lors de l'aménagement de l'A86. Il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même à Port Marly. Nous habitons Le Port Marly depuis plus de 40 ans et subissons les nuisances liées au trafic depuis notre arrivée. Nous pouvons témoigner de l'augmentation régulière du trafic de marchandises avec un nombre croissant de camions. Ce trafic est une source EVIDENTE de dégradation de la qualité de l'air, de nuisances sonores et d'accidents. Les piétons, enfants en poussettes ou pas qui longent les nationales respirent de l'air chargé en co2 et Monoxyde de carbone. Il en est de même pour les cyclistes qui respirent cet air pollué. La création d'une piste cyclable est une bonne idée à condition de détourner une partie du trafic de marchandise de Port Marly. L'interdiction aux camions de plus de 3 tonnes de la rn 186 avec un AMENAGEMENT d'un TUNNEL réservé aux camions est une solution. Nous pensons au tunnel aménagé sous le parc de St Cloud pour l'A13 ainsi qu'au tunnel entre Rueil et Vaucresson pour l'A86. Cette solution est certes couteuse, mais finançable par le péage. Elle a bien été adoptée. Il faut aller vers ce type de solution qui limite efficacement toutes les nuisances et dangers liés à un trafic interrompu de camions de marchandises. L'usage de train de marchandises est une solution complémentaire ou alternative. On veut imposer aux Français des voitures non polluantes et des ZFE et en même temps l'Etat renforcerait le statut de la rn 186 avec toutes les conséquences associées. C'est incohérent, anti environnementale et à l'inverse de la tendance et de la protection du vivant fragilisé par les modes de vie actuels. Au cours des années la population marlyportaine a été de plus en plus impactée par les nuisances du trafic routier sur les rn 13 et rn 186. Il est plus que temps qu'elle soit respectée et non considérée comme partie négligeable. Il y a des solutions pour alléger le trafic. Le statut d'axe magistral pour la rn186 est en contre sens de ce qui doit être décidé. Nous y sommes totalement opposés.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1377	X	X		X	X		X	X						**Mme BOISROIUX au nom de l'Association Versailles Environnement Initiative :** Idem 1378
Obs 1378	X	X		X	X		X	X						**Mme BOISROIUX, Présidente de l'Association Versailles Environnement Initiative :** Suite du Obs 1364 DECLINAISONS DES AXES AXE 1 : poursuivre le développement de transports collectifs attractifs Si l'agglomération VGP a de nombreux transport collectifs (5 gares et nombreuse lignes de bus r) il y subsiste plusieurs problèmes 11 conduites bus et danger engendré *un problème grave et depuis longtemps observé et qui subsiste malgré le changement de délégataire (TRANSDEV a remplacé KEOLIS) : la conduite inadaptée par rapport aux PMR et aux personnes âgées (alors que le rapport d'évaluation confirme le vieillissement de population): arrêt du véhicule trop éloigné du trottoir, conduite trop brutale, fermetures de porte blessant les passagers. -Cela donne lieu à des blessures et des chutes, dont la liste officielle est déjà conséquente et qui est sous-estimée puisque les simples chutes ou dols sans plainte ne sont pas comptés. -trop nombreuses sont les personnes âgées ayant renoncé à prendre le bus Or ce n'est pas le cas dans d'autres communes comme Paris ou la conduite RATP est plus respectueuse. Mais par ailleurs il y a des difficultés de recrutement de conducteurs. Il y a donc un problème de fond a résoudre pour que ce travail soit attractif et que la formation en soit de qualité : ce problème doit être abordé au niveau régional Demande VEI : un minimum de qualité doit être inscrit dans les cahiers des charges pour les appels d'offres dans toute l'ile de France, des conventions collectives améliorées, et un suivi rigoureux des délégataires (C'est IDFM qui possède les bus et qui est nous dit-on le récipiendaire des plaintes officielles) 12 information voyageur bus : les panneaux numériques sont fort utiles, mais n'existent pas partout et sont parfois en panne ou perturbés .l'affichage papier dans les abribus reste utile mais a une hauteur correcte et avec des caractères de plus grosse taille :en réunion Mobilités on nous oppose « c'est la charte IDFM » Demande VEI : qu'on change la « charte » puisqu'elle est inadaptée a sa fonction. : 13 régularité de train :interruptions et incidents sont trop fréquents (notamment RER C partant de Versailles) mais n'est-ce pas dû aussi à la saturation des transports et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														à la non maintenance ? 14 ascenseurs et escalators : pourquoi sont-ils si souvent en panne ? . AXE 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité A Versailles, il y a de larges avenues, , mais aussi des rues étroites et pavées, et de nombreux PMR dans certains quartiers, notamment près des maisons de retraite et résidences seniors. Ces personnes finalement circulent sur la chaussée, faute de trottoirs accessibles : Demande VEI Un plan local de déplacements intercommunal sérieux (il semble que ce soit obligatoire ?) qui incorpore la marche et les PMR, et aussi avec courage et clarté les questions « ABF » (peut –il s'opposer à la création de meilleurs cheminements entre des points utiles pour cesser de mettre en danger au quotidien des dizaines de personnes ?) AXE 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo Stationnement vélo Si la ville et l'EPCI ont apporté de nombreux aménagements cyclables, et de stationnement depuis plusieurs années, on constate un net ralentissement des installations d'arceaux vélo, qui seraient pourtant nécessaires, cela malgré les demandes associatives répétées dans tous les quartiers (près des établissements d'enseignement, de crèches, des maisons de quartier, etc.). Les usagers vélo sont de plus en plus nombreux :le résultat est un accrochage sauvage qui encombre une voirie parfois contrainte et historique, ce qui gêne les piétons et les PMR des dégradations de façades (au secours l'ABF?),et des vols de vélo, trop nombreux localement AXE 5 : Développer les usages partagés de la voiture Malgré les demandes associatives il n y a pas dans les parkings locaux d'incitation tarifaire pour l'auto partage AXE 6 : Renforcer l'intermodalité et la multi modalité : Avis VEI pour Versailles : Il serait souhaitable que la SNCF (grande muette en refus de dialogue) et la SGP (qui construit d'énormes gares) respectent ce principe, AXE 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable Sécurité routière : Il est indiqué que les prévisions du premier plan n'ont pas été atteintes notamment pour le piétons et cyclistes : Ou se trouve l''analyse détaillée de cet échec ? Sur quoi s'appuyer pour améliorer les résultats ? Avis VEI La sécurité routière est un élément très important et il est insuffisamment ou pas clairement traité dans le Plan Spécifiquement à Versailles et dans VGP nous souhaitons un meilleur suivi de la sécurité routière (accidentologie,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														enquêtes, utilisation des nombreuses cameras en place),qui existait autrefois et semble disparaitre Il existe des « points noirs » parfaitement identifiés qu il faut traiter AXE 8 : Mieux partager la voirie urbaine Un POINT NOIR de Versailles a tous points de vue est le PONT(ferré)du 8 mai 1945, au point de vue danger, accessibilité et sonore. Et la gare ligne 18 en construction juste a côté va amplifier le problème, or rien n'est annoncé face a cette aggravation Demande VEI : que les différents acteurs (SNCF région département ville EPCI) se parlent, et cofinancent une étude sérieuse et des travaux pour résorber cet endroit mortifère et bruyant. AXE 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux * Stationnement des voitures - Il est assez difficile de stationner a Versailles en surface, (20.000places sur la voirie, en grande partie payantes) mais a notre connaissance, il n'arrive jamais que les 5 parkings souterrains et aériens (3500 places) soient saturés . Il n'y a pas d'incitation tarifaire a se garer dans les parkings depuis que la ville a abaissé les tarifs de surface, ce qui a en partie vidé les parkings souterrains !(alors que la plupart des villes a problèmes font le contraire) - Versailles est une ville aisée avec parfois plusieurs voitures par foyer ; une ville étudiante avec des étudiants ayant des voitures et des abonnements locaux avec des adresses de complaisance ; enfin de nombreux garages individuels ont été discrètement affectés a d'autres usages. AVIS VEI : Faire un point sérieux et public sur le stationnement voiture dans VGP apparait comme une nécessité AXE 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable. Le problème des livraisons a Versailles est insuffisamment règlementé, mal contrôlé et peu sanctionné, malgré les demandes des habitants et des associations. Les livreurs ne respectent pas les horaires, se garent parfois en double file aux heures de pointe ; des camions de gros tonnages (interdits) entrent et sortent dans la ville sans être inquiétés, provoquant embouteillages, dangers et bruits Demande VEI : établir dans VGP une approche globale et cohérente des livraisons et la faire respecter CONCLUSION GLOBALE Ce plan patchwork n'apporte rien de décisif alors qu'il existe de vrais besoins d'amélioration des transports qui constituent une sorte de cauchemar en Ile de France. Et quand il n'y a pas assez de moyens il faut faire des priorités dans les listes d'actions -analyser les échecs - mieux proportionner les programmes parfois atteints de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														gigantisme couteux - mieux associer les usagers aux analyses et au suivi des démarches de mobilité -traiter plus sérieusement les problèmes de sécurité routière, - faire travailler ensemble les institutions pour résorber les « points noirs »,
Obs 1379												X		**Un Anonyme d'Aulnay-sous-Bois (93)** : Ce plan local de mobilité présente des enjeux ambitieux. Ces enjeux sont le fruit d'une concertation avec la population et de réflexions par des opérateurs spécialisés. Il y a peut-être des indicateurs à affiner ou à moduler, mais à l'échelle de cette région complexe, il est particulièrement difficile de prendre en compte la totalité des paramètres. Le principal écueil de ce type de document de planification supra-communal réside dans la difficulté de faire ruisseler des mesures jusqu'aux acteurs locaux de l'aménagement : en l'occurrence les gestionnaires de voirie. Ainsi, quelques soient les normes découlant du présent document, il semble logique de se demander comment celles-ci vont être traduites par les acteurs du quotidien. Il n'y a aucun état des lieux de l'état de la planification locale en Ile de France. En effet, le présent document se contente de rappeler les dispositions de l'article 1214-30 qui précise qu'en Île-de-France, le plan de mobilité est complété au niveau local par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu. L'article suivant (Article L 1214-31) précise que « le Plan local de mobilité est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte », et tout à la fin dispose « les présentes dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2021 « . Or au regard du délai pris par la région pour engager un PLM, plusieurs EPT de la Métropole du Grand Paris ont voulu faire face à leurs obligations et se sont engagés dans une démarche visant à approuver un PLM (EPT paris Grand est) ou l'ont déjà approuvé (Paris Terres d'Envol/ site qui n'est pas mis à jour). Que vont devenir les plans locaux de mobilités des EPT approuvés ? si l'ordre des choses avait été respecté, ils auraient du être élaboré après le PLM IDF. Le PLM de la région doit donner une feuille de route à tous les établissements publics devant mettre en œuvre un Plan Local de Mobilité pour s'assurer que ces mesures soient harmonisées et réellement déclinées dans toutes les politiques locales. Autre point que je tiens à signaler il s'agit de la coopération interdépartementale qui est inexistante dans notre quotidien. Je vais prendre un exemple. Le val d'Oise et la

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Seine Saint Denis ont une politique favorable au vélo. Toutefois, ils n'ont aucun projet en commun alors qu'il y a plus de 30 km de « frontières » entre les deux départements. Chacun est dans son couloir de nage. Il en est de même à l'échelon inferieur. La CARPF élabore son plan local de mobilité et L'ept terres d'envol élabore son plan local de mobilité. Aucun des deux établissements publics ne s'est concerté avec l'autre pour s'inscrire dans une dynamique commune. Il en résulte qu'il n'y a que deux franchissements cyclables entre les deux départements. Le présent document doit offrir à l'échelle régionale la possibilité de favoriser la coopération interdépartementale. Cependant cela ne ressort absolument pas du document versé à l'enquête publique.
Obs 1380				X	X		X							**M. BOCCALETTI de Montfort-l'Amaury (78)** : J'effectue tous les jours le trajet de Montfort l'Amaury-Méré (78) à Meudon (92) en empruntant la ligne N, ou les lignes N et C - stationnement en gare : Depuis que la mobilité est devenue une question centrale, c'est à dire il y a moins de 10 ans, les parkings des gares sont tous devenus payants. A Montfort l'Amaury-Méré le parking est resté gratuit pendant longtemps mais les voyageurs des gares payantes alentours se sont tous reportés à Montfort qui a fini par devenir payant. Comment peux-t-on encourager l'abandon de la voiture sur de longue distance si celle-ci vient avec une pénalité ? Les conséquences de la construction généralisée de parkings : du goudron partout, des barrières, de l'éclairage, et des gendarmes qui s'en donnent à cœur joie ... Donc l'opposé d'une vision écologique. - acheminement vers la gare par bus : lorsque je me suis installé dans la région (2002) nous avions un bus dédié qui effectuait la rotation du village de Montfort l'Amaury vers la gare. C'était un petit bus avec le même chauffeur, consciencieux de son travail, toujours à l'heure. Puis la logique capitaliste a débarqué. La ligne village-gare a été rendue commune avec celle du lycée, le nombre de rotation a diminué (certains trains ne sont pas desservis même en heure de pointe, ou bien les horaires ne sont pas nécessairement phasés avec les trains), le bus a grossi, plus lourd, plus polluant, plus bruyant. Les chauffeurs ne respectent pas les limitations à 30km/h, certains sont même agressifs. Résidant à ~3km de la gare je n'utilise plus le bus depuis plusieurs années et préfère le vélo car les horaires ne sont pas optimisés. - horaire des bus en dehors des heures de pointes : les bus ne

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														circulent pas en dehors des heures de pointe mais il y existe un service à la demande. Bien que tres pratique les horaires sont peu adaptés. Le bus arrive en gare 20-25 min avant le départ du train, pour un trajet qui dure seulement 5 min en bus. Sur le temps total du trajet (5 min de bus et 35 min de train), cette attente de 20-25min est considérable. - A l'heure où on incite les gens aux mobilités douces, il est aberrant de se voir verbalisé lorsqu'on utilise un vélo aux heures de pointes, car malgré la mise en service récente de nouveaux trains, les places vélos n'ont pas vraiment été prévues. - les travaux : en 2024/2025 la ligne N a été fortement impactée par les travaux. La circulation a été suspendue de nombreuses fois pendant des week-ends entiers ou bien les soirs en semaine. Le pass navigo n'est pas seulement utile pour les déplacements professionnels mais évidemment aussi pour les loisirs (et on paye ce service). C'est une solution pour se rendre à Paris le week-end en 35min, aussi rapide que la voiture et moins polluant. Sauf que ces dernières années c'est devenu très compliqué à cause des nombreux travaux. Ces désagréments n'ont pas été répercutés sur les couts des abonnements ! Suggestions pour améliorer les transports - retour à la gratuité des parkings en gare - optimiser les lignes et horaires de bus pour proposer une desserte améliorer des trains - mieux intégrer la place des vélos dans les trains - mieux informer les voyageur.
Obs 1381	X			X	X							X		**Association SCICA de Mareil-Marly (78)** : Notre association soutien l'idée d'une généralisation des voies de bus, en remplacement autant que possible de la bande d'arrêt d'urgence sur l'ensemble des autoroutes franciliennes, avec la présence d'arrêts de bus et de parkings relais au niveau d'une majorité d'échangeurs autoroutiers. Des gares multimodales permettant un lien entre les bus express sur autoroute et certaines lignes SNCF sont aussi à étudier selon notre analyse, avec là encore l'ajout de parkings relais. Notre association défend en ce sens un projet qu'elle souhaite développer et qui se nomme «ÉCOVOIE» "Écovoie“ est un projet de voie dédiée uniquement aux véhicules propres (100% électriques ou hydrogènes) en voie neuve, en récupération de la bande d'arrêt d'urgence ou en récupération d'une voie existante sur les autoroutes actuellement publiques et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														régulièrement saturées à l'approche et en sortie des agglomérations. Des parkings relais doivent permettre de laisser sa voiture pour prendre le bus à chaque extrémité et à une majorité d'échangeurs de l'autoroute, mais aussi de récupérer éventuellement un vélo ou une voiture en libre-service à l'arrivée quand aucun ou peu de transports publics ne sont disponibles. Cette voie de véhicules uniquement propres doit être limitée aux bus et taxis inscrits, aux véhicules de tous types abonnés. Le nombre d'abonnés doit être limité pour garantir une fluidité de la voie suffisante à toute heure, comparativement aux autres voies gratuites. Les abonnements doivent permettre de mieux rentabiliser l'opération et de rendre plus accessibles financièrement les offres de transport par bus aux usagers. L'ensemble des véhicules paieront, en plus de l'inscription ou de l'abonnement, si possible des frais de péage au kilomètre. Le paiement s'effectuerait alors en flux libre, avec des systèmes adaptés de détection posés régulièrement au-dessus de la chaussée. À la différence du projet «Cars express» de François Durovray, président du Conseil départemental de FEssonne et ex ministre des Transports, «Écovoie» permet un retour sur investissement par le péage. La banque des Territoires est disposée à instruire un dossier de financement sous réserve d'une appréciation favorable de l'équilibre économique de la concession. Au-delà, SCICA pourrait aussi avoir son utilité à l'avenir en cas de généralisation de la recharge des véhicules par le sol. Ces systèmes à induction sont très coûteux, et de ce fait nous estimons qu'il sera difficile de le développer autrement que par un modèle de concession qui peut être éventuellement dédié uniquement à ce sujet. Nous venons peut-être d'inventer le péage thématique, qui ne concernerait que certains usagers ou certaines voies d'une section d'autoroute ! Notre association a pour objectif final la gestion d'autoroutes avec la possibilité d'exploiter de nouveaux tronçons autoroutiers et/ou la reprise de réseaux autoroutiers existants, concédés ou non, par la transformation de l'association en Société Coopérative d'intérêt Collectif Autoroutier (SCICA), telle que le permet la loi. En droit français, une société coopérative d'intérêt collectif (Scie) est une coopérative de production régie par le titre II ter de la loi 47-1775. C'est possiblement une société anonyme (SA) ou une société par

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														actions simplifiée (SAS) qui associe obligatoirement autour d'un projet des acteurs salariés, des acteurs bénéficiaires (clients, usagers, riverains, fournisseurs...) et des contributeurs (associations, collectivités territoriales, sociétés, bénévoles, etc.) pour produire des biens ou des services d'intérêt collectif au profit d'un territoire ou d'une filière d'activités. Une Scie est une société coopérative de forme commerciale à gestion désintéressée. Notre projet a pour ambition de réaffirmer le rôle social de l'autoroute, dans un système autoroutier plus juste.
Obs 1382				X										**M. MAUGER d'Antony (92)** : Nous souhaitons faire une observation sur la ligne Orlyval. L'arrivée de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly ne doit pas conduire à sa suppression. Nous demandons que soient inscrits dans le PDMIF la pérennisation de la ligne Orlyval en une ligne de desserte locale, à tarification courante, avec la création de trois nouvelles stations à la gare Chemin d'Antony, à l'ancienne gare de Wissous et à la gare de Rungis La Fraternelle. Les communes d'Antony, Wissous et Rungis, les territoires Vallée Sud Grand Paris et Grand Orly Seine Bièvre, la communauté Paris Saclay, les département 91, 92 et 94 soutiennent tous ce projet. Ce scénario est aussi fermement soutenu par les associations d'usagers AUT / FNAUT Île-de-France et Plus de Trains, ainsi que par les deux associations plus spécifiques Orlyval Pour Tous et l'Association pour le Maintien et le Développement d'Orlyval, destinée à regrouper les acteurs locaux favorables au projet. Bien cordialement, David Mauger Président du groupe municipal Antony Terre Citoyenne et élu au Territoire Vallée Sud - Grand Paris.
Obs 1383				X										**Un Anonyme de La Ferté-sous-Jouarre (77)** : Je souhaite en tant qu'ancien élu local de la frange rurale Est de l'Ile-de-France et Co-Référent (Président) du Conseil Local de Développement du projet de PNR Brie et Deux Morin porté par l'Etat et la Région, apporter un soutien plein et entier à la mesure 1.1.2 de l'action 1.1 de l'axe 1 du plan d'action, relative au développement des dessertes des gares de grande couronne par les TER des régions limitrophes pour des liaisons directes vers Paris et le maintien de celles existantes. Cette solution de desserte interrégionale présente de multiples points positifs :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Penser l'aménagement du territoire à l'échelle du grand Bassin Parisien - Rétablir l'égalité de traitement entre le cœur de l'agglomération francilienne et les territoires ruraux de frange qui se sentent souvent oubliés - Répondre au besoin d'augmentation de l'offre sur ces territoires - Offrir un intérêt financier au travers d'un partage de la charge d'investissement et de fonctionnement avec les régions limitrophes - Offrir une meilleure qualité de l'offre (plus de confort) pour les navetteurs quotidiens résidant le plus loin de Paris. A ce titre, un effort particulier devrait être opéré au profit des deux gares de la ligne P, situées aux franges Est de la Région (Longueville et La Ferté-sous-Jouarre) qui ont toujours bénéficié de desserte interrégionale, et dont l'actuelle desserte par les TER de la Région Grand Est devrait être renforcée dans une logique d'équité régionale afin de se rapprocher d'une fréquence de desserte proche de celle dont bénéficie des gares beaucoup plus proches de Paris desservies par les TER Hauts de France au Nord ou Centre Val de Loire au Sud-Ouest. Cette augmentation de la fréquence de la desserte par les TER de la Région Grand-Est, devrait concernée en particulier la Gare de La Ferté-sous-Jouarre qui constitue la 3ème gare la plus fréquentée de la ligne P après Chelles et Meaux avec plus de 1,5 million de voyageurs annuels issus de trois régions : Ile-de-France, Grand-Est et Hauts de France, lui donnant un caractère de véritable gare interrégionale. Par ailleurs, au niveau de la mesure 1.1.5 du même axe, au regard des difficultés rencontrées en termes de mass transit et d'ancienneté du matériel roulant sur la ligne P en direction de Chateau Thierry (02) résidant dans d'anciennes Z2N, il faudrait que le futur matériel roulant soit adapté à la distance de 100km depuis Paris, en particulier en terme de confort des rames au travers de rames de types Régio2N et que par conséquent, ce matériel soit pensé dès la commande publique comme bénéficiant d'un aménagement intérieur différent notamment en termes de sellerie pour tenir compte de la distance. Dans l'espoir que cette contribution retienne l'attention de la Commission pour compléter ou illustrer le contenu rédactionnel de ces deux mesures, je vous souhaite une bonne rédaction du rapport d'enquête et de ses recommandations.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1384	X						X							**Un Anonyme de Soisy-Bouy (77)** : Deux freins à l'usage du vélo : 1) Manque de stationnements sécurisés, couverts et accessibles proches des commerces dans les centres-villes, proche des supermarchés, en gare et dans les lieux touristiques. Trop de stationnement voiture et pas assez pour les vélos. Il faut des stationnements de qualité pour tous les modes, ne pas reporter le manque de courage de l'action publique locale sur une opposition des modes (hors périmètre PDMIF du coup, j'en suis conscient). Les citoyens ne sont pas naïfs. 2) Trop de coupures et d'interruptions de pistes cyclables. Les départementales de grande couronne ne sont pas cyclables et sont très dangereuses. Donner de l'argent à l'échelle régionale c'est bien mais ça n'est visiblement pas suffisant pour finir le réseau vélo dans les temps (Phase 1 non terminée en 2025) ni pour rendre cyclables les centres villes et départementales de grande couronnes. En apparence la Région dit arrêter avec les morceaux de piste cyclable mais ne prend pas ses responsabilités en faisant de la maîtrise d'ouvrage ou en conditionnant toutes ses attributions de subvention à une cohérence avec les autres politiques portées. Pourquoi financer un interlocuteur sur un sujet s'il n'est pas proactif sur tous ? Il y aurait une action publique à plusieurs vitesses ? Pistes de solutions - Obliger une cartographie des coupures cyclables dans les schéma cyclables locaux - Bravo Madame Pécresse pour la prescription sur le stationnement vélo en gare et le ratio stationnement vélo/voiture, voilà du courage politique - Demander la régionalisation des départementales les plus importantes et les rendre cyclables Rendre les PLM obligatoires pour tous les EPCI - Location Véligo long terme et pas uniquement court terme.
Obs 1385				X										**M. Mauger, Président du groupe municipal Antony Terre Citoyenne et élu au Territoire Vallée Sud – Grand Paris** : Nous souhaitons faire une observation sur la gare Chemin d'Antony du RER C. L'arrivée de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly ne doit pas conduire à sa suppression. Nous demandons que soient inscrits dans le PDMIF la mise en accessibilité et en sécurité de la gare Chemin d'Antony du RER C. Il arrive trop souvent que des personnes pressées et inconscientes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														du danger traversent les rails. Le passage souterrain est constitué d'escaliers qui le rend impraticable aux PMR, poussettes et cycles.
Obs 1386				X										**Un Anonyme de Juvisy-sur-Orge (91)** : Le débranchement du RER C a eu pour effet de supprimer la ligne directe qui reliait les trois principales gares de la banlieue sud que sont Versailles-Chantiers, Massy-Palaiseau et Juvisy. La ligne T12 qui est venue partiellement remplacer la branche du RER C n'est pas pratique pour beaucoup d'usagers. Pour tous ceux situés sur une des gares du RER D, rejoindre Massy, qui est par ailleurs la porte d'entrée du campus universitaire de Saclay, et devenu beaucoup plus long et bien moins pratique. Inversement, rejoindre une gare de l'est de l'Essonne depuis Massy, à l'exception de celles déjà desservies par le T12, est moins pratique qu'auparavant (sans parler de la faible fiabilité de la ligne T12, déjà sujette à des remboursements). De plus, pour rejoindre Evry depuis Massy ou inversement, le temps de trajet était meilleur avec une correspondance à Juvisy, qu'actuellement avec le T12 de bout à bout. Les correspondances avec le T12, notamment à Epinay-sur-Orge, sont très longues et peu pratiques. Ces deux grandes gares que sont Juvisy et Massy-Palaiseau mériteraient de retrouver une liaison ferroviaire directe afin de faciliter les flux entre l'est de l'Essonne et la banlieue sud et sud-ouest, y compris le campus universitaire de Saclay. La ligne V pourrait être prolongée jusqu'à Juvisy, ce qui par ailleurs permettraient aux usagers des gares entre Massy et Petit Vaux de rejoindre Paris plus rapidement, sans avoir besoin de faire l'épineuse correspondance d'Epinay-sur-Orge.
Obs 1387				X										**Mme LEFEUVRE de Marly-le-Roi (78)** : Parmi les bus traversant ma ville de Marly le roi, le samedi il n'y a parfois qu'un bus ttes les demi-heures, voire toutes les heures. Or quand on est sans voiture c'est surtout le samedi qu'on besoin de se déplacer pour faire ses courses ou pour participer à des activités culturelles ou sportives et le dimanche sur certaines lignes municipales il n'y plus de bus du tout. Je pense qu'il faut revoir ces modes de transports en commun pour les week-end, sinon tous ceux qui ont une voiture ne se posent pas la question et la prennent tous les wknd pour de tout petits trajets. Aussi ce serait bien qu'il y ait encore des bus tard le soir, ne serait-ce que pour rentrer du cinéma ou de la gare par ex.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1388				X										**Un Anonyme de Paris (75)** : Les métros automatiques sont tous équipés de portes palières, mais pas les métros en conduite manuelle, ni les lignes de train et de RER. Il faudrait équiper toutes les lignes anciennes de la qualité d'accessibilité et d'accès au quai de la ligne 14 et des futures lignes 15, 16, 17 et 18. (Ascenseurs, portes palières et accès de plain-pied aux trains.). Le plan de mobilité IDF n'évoque rien sur le sujet. - Pour le métro Parisien, la RATP sait faire ces travaux en rénovation de lignes anciennes (ligne 1, ligne 4). - Pour les lignes ferroviaires et RER, c'est possible si tous les trains d'une même ligne sont de même modèle. Au Japon, réseau exemplaire en ponctualité, les portes palières de quai sont partout. Elles s'adaptent aussi au gabarit de trains de modèles différents. Un plan sur 10 à 20 ans portant sur une commande régulière de chantiers permettrait une baisse des coûts liée à l'industrialisation et d'autre part justifierait un programme de recherche et développement. Il faudrait combiner ce chantier à la mise en accessibilité
Obs 1389	X													**Mme SOUCARET de Le-Port-Marly (78)** : La ville du Port-Marly a été sacrifiée sur l'autel du tout voiture. Elle est crucifiée par deux quatre voies, la N186 et la D 113 qui se transforme en N 13 deux fois quatre voies pour partie avec un aspect parfaitement autoroutier en plein centre-ville. La N186 au Port-Marly est une 4 voies entrée au chausse pied dans le centre historique de la ville au détriment de trottoirs où la place laissée au piétons est réduite au strict minimum. La commune est traversée dans son bâtis ancien constitué principalement de logements, depuis des années de manière incessante par des trains de poids lourds. En effet la A 104 n'est toujours pas bouclée ainsi que la A 86 pour les véhicules hors gabarit . Et maintenant avec le nouveau Plan des Mobilités en Ile de France (PDMIF), il est question d'entériner cet état de fait en ayant pour projet de faire de la N 186 dans sa portion Port-Marly, Louveciennes et Marly Le Roi, un axe du Réseau Routier Magistral vers lequel les camions de l'A1 et de l' A16 seront envoyés pour contourner la capitale ! Au regard, de la définition qu'en fait l'APUR, le réseau magistral est un réseau routier national ou départemental aux caractéristiques autoroutières, sans adressage, avec interdiction aux piétons et vélos et

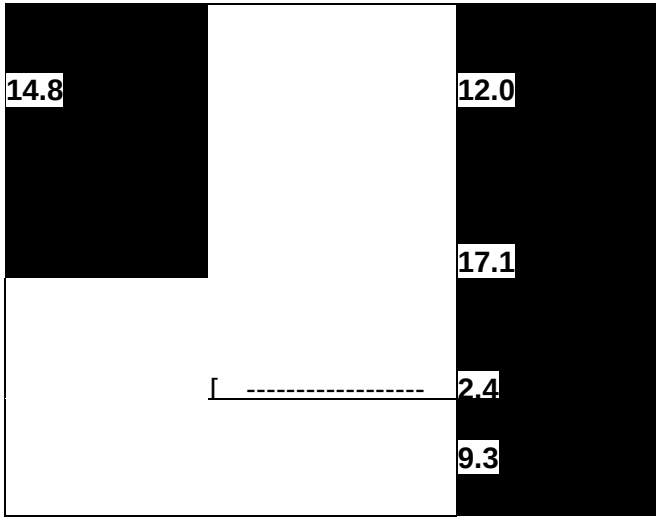
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														limitations de vitesses à 70-90-110 km/h. Ces caractéristiques sont incompatibles avec la traversée du centre historique du Port-Marly. Je ne peux que faire part de mon désaccord pour l'affectation de la N186 en axe du réseau routier magistral et je propose qu'il reste inclut dans le réseau structurant. Au demeurant c'est en regardant la sinueuse double courbe de son tracé au flan du plateau de Versailles que l'on comprend l'historique de cette route. Cela permet à la N186 d'avoir une faible déclinative pour gravir le coteau, faible déclinative nécessaire à la monté par les chevaux des charrettes chargées des marchandises depuis le port autrefois. Aujourd'hui, c'est la seule route possible, à bicyclette, pour monter sur le plateau. Aussi le PDMIF, qui prétend « conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo » (axe4) et renforcer l'intermodalité et la multimodalité »(axe6), alors même qu'il existe des objectifs de transition écologique ambitieux, tel que « préserver l'environnement, la santé, et la qualité de vie » via l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction de l'exposition au bruit des transports routiers. Je pense qu'en effet, et dans cette même ambition du PDMIF, il faut dédier une voie de cet axe structurant dans le sens Versailles-Saint germain en Laye à la création d'une piste cyclable si l'on veut vraiment aller dans le sens de l'histoire.
Obs 1390				X						X		X		**Mme DESERT, Présidente de l'Association Breuillet-Nature** : L'association de défense de l'environnement de Breuillet et de ses environs {Breuillet-Nature} est une association de protection du cadre de vie et de l'environnement très impliquée sur le territoire de Breuillet et de ses environs, de Cœur d'Essonne Agglomération et du département de l'Essonne. Membre de FNE IDF (Essonne Nature Environnement), d'Orge Hurepoix Environnement et de la SAVAREN (Société des Amis de la Vallée de la Rémarde) elle s'est opposée juridiquement au projet de SCOT de Cœur d'Essonne Agglomération et au projet de ZAC des Belles Vues sur les communes d'Ollainville et d[1] Arpajon. Plus récemment elle a participé de façon active aux actions associatives contre les projets de décharges géantes sur le territoire de Bruyères le Châtel puis sur le territoire du Val St Germain.

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														1. La présentation officielle du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 Le plan de mobilités Ile de France 2030 soumis à enquête publique du 28 février au 31 mars 2025, est présenté par la Région Ile de France ainsi qu'il suit ; Le conseil régional dlle-de-France a adopté ce 27 mars son projet de plan des mobilités 2030, Préparé par Ile-de-France Mobilités, le document *a* pour ambition de "faire de l'Ile-de-France la première région française sur le chemin de la neutralité carbone, tout en accompagnant la diversité des besoins de chaque Francilien", selon l'exécutif régional. Le plan, qui se veut "cohérent" avec la stratégie nationale bas carbone (mais aussi avec l'objectif de zéro artificialisation nette), vise une mobilité "plus durable, plus sûre et plus confortable", permettant une diminution "massive" des émissions de gaz à effet de serre et des polluants. Il prévoit, entre 2019 et 2030, une baisse de 26% des émissions de CQ2, tandis que les émissions de particules fines devraient être en recul de 25 à 35%. De quoi "descendre sous les valeurs limites réglementaires et réduire le nombre de personnes exposées aux valeurs les plus élevées", fait valoir la région, qui rappelle que le précédent plan a produit "des résultats tangibles", avec une "baisse des émissions de polluants liés au trafic routier de 40% entre 2011 et 2021". Le plan table sur des déplacements en voiture 15% moins nombreux d'ici à 2030, plus verts, avec 20% de véhicules électriques, et une pratique du covoiturage plus répandue. Entre 2023 et 2030, il prévoit une hausse de 15% des déplacements en transports collectifs, un triplement de ceux à vélo et un recours accru au télétravail. "Ce plan intègre l'acte 2 de la Révolution des transports, qui est en cours, avec 330 kilomètres de nouvelles lignes attractives", souligne la région qui juge son pian "financièrement solide" grâce à l'engagement de ses partenaires dans une programmation budgétaire "cohérente". Elle rappelle la signature avec l'Etat fin 2023 du protocole sur le volet mobilité du CPER 2023-2027 prévoyant 8,4 milliards d'euros pour moderniser le réseau existant et financer les nouvelles lignes. La région compte aussi investir 300 millions d'euros sur le réseau Vélo Île-de-France (VIF) pour créer, d'ici fin 2025, onze itinéraires de 450 km "sécurisés et

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														vraiment continus" d'une commune à une autre et 335 millions d'euros "pour transformer la route et réduire ses nuisances sonores à travers le pian route de demain". Le projet de plan va désormais faire l'objet d'une consultation et enquête publique, le conseil régional prévoyant de voter la version définitive au second semestre 2025." **2. Le département de l'Essonne victime ces dernières années d'une urbanisation et d'une offre de transport inadaptées** En préambule de notre avis, rappelons que le département de l'Essonne a été particulièrement impacté ces dernières années par des programmes d'urbanisation et des aménagements de transport qui ont modifié et dégradé du tout au tout son esthétique et le mode de vie de très nombreux essonniens très dépendants de la voiture automobile en raison de l'éloignement de leurs domiciles à la fois des commerces et de leurs emplois. A titre d'exemple, le projet d'intérêt national du plateau de Sacay a réduit les terres agricoles et nécessité la réalisation en cours d'une offre de transport public, à savoir la ligne 18, considérée inopportune par de nombreux experts, le centre commercial "la Croix Blanche", le plus important d'Europe, auquel s'est ajouté à quelques centaines de mètres le dépôt de marchandises Amazon ont accru la circulation à la fois de voitures individuelles et de véhicules de marchandises à fort tonnage et participé à la mort lente de nombreuses villes en périphérie. (Olivier Razemon " Comment la France a tué ses villes" éditions de l'Echiquier 2019) Cependant le passage à 4 voies de la RD 19, relativement récent, se révèle déjà une solution insuffisante et, le weekend, les dangereux bouchons de la Francilienne aux abords du centre commercial la Croix Blanche seront accrus par l'ouverture prochaine du centre commercial Val Vert, situé à proximité immédiate, ayant entraîné la destruction de 80 hectares de terres agricoles. Parallèlement, les offres de transport n'ont pas connu une adaptation à la hauteur des besoins des usagers. La modernisation des lignes B, C et D du RER a été reportée en 2030, en dépit des nombreux dysfonctionnements subis par les usagers et le projet de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														voie en site propre pour faciliter la circulation des bus sur la RN 20 a été abandonnée par la Région Ile de France. Notons enfin la récente ouverture de la Signe de tramway T 12 qui relie Evry à Versailles dont le bilan en termes de fréquentation et de cout reste à faire. **4. Les insuffisances du plan mobilités ¡le de France 2030** ı Un plan qui rate sa cible par défaut d'orientations à la mesure des enjeux **L'ouvrage collectif, daté de 2024, de Jacqueline Lorthioïs, Jean-Pierre Orfeuill, Harm Smit, Jean Vivier intitulé** 'L'imposture du Grand Paris Express", **souligne à la page 59 : "** le meilleur moyen de transport, le moins coûteux, le moins polluant, le plus facile à mettre en place ? C'est le transport évité. En mettant en œuvre une politique des transports sans intégrer la question des de la réduction des inégalités territoriales et sociales, non seulement on ne répare les fractures hypercentre/Périphérie, mais on facilite leur aggravation", **(**https://www.colos.info/actualites/grand-pans/166-grand-paris-express-i- **urgence-de-remettre-les-pendules-a-l-heure et** https://blogs.mediapart.fr/jode-lindgaard/blog/070125/mort- **de-jacqueline-lorthiois-grande-voix-de-la-contre-expertise-des-grands-projets)** Force est de constater que la contribution de l'aménagement du territoire à une politique de transports cohérente n'est absolument pas prise en compte dans le projet de **PDMIF** qui ne propose que des mesures techniques sans faire référence à l'impact des choix d'urbanisation sur les mobilités (Annexe n° 1). De ce fait le profil environnemental du plan d'action du **PDMIF** a certes le mérite d'exister mais ne peut répondre au défi majeur du réchauffement climatique. (Annexe 4 page 136 du PDMIF) **"Le projet de plan des mobilités dlle-de -France en l'état ne présente pas selon l'Autorité environnementale une stratégie et un programme d'actions à la hauteur des enjeux et spécificités de la région.** Il n'est pas suffisamment hiérarchisé et pondéré

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														en fonction des types de déplacements, est très modeste sur les transports de marchandises et mal adapté aux disparités territoriales de la région, notamment en termes d'équité territoriale dans l'accès aux mobilités, (https://www.iiedefrance.fr/espace-media/pdmif/4-l-AviS'de-la-MRAe.pdf) Les principales recommandations de l'Autorité environnementale visent à faire du PDMIF un outil prescriptif et opérationnel, territorialisé, au service d'une dynamique d'évolution des déplacements de personnes et des transports de marchandises inscrite dans le développement durable et la sobriété**, au service d'une réduction des fractures territoriales et des inégalités socio-environnementales, ainsi que de la préservation de la santé des Franciliens.**" **H Un plan qui manque d'ambitions et qui ne tire pas les leçons du bilan du PDUIF** L'autorité environnementale ajoute : "La chute de la part des transports collectifs interroge au regard de l'accent particulier qui a été mis sur leur développement et des investissements massifs dont ils ont fait ['objet, sachant qu'il s'agit du seul domaine dont l'ensemble des actions sont en cours. **Il** résulte de l'évaluation que les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les déplacements en Île-de-France ont diminué de 13 % alors que l'objectif fixé par le PDUIF était de - 20 **% et il n'est pas évalué la part qu'a prise l'évolution des motorisations à cette diminution.** **Un bilan insatisfaisant du PDUIF.** Peu d'actions peuvent ainsi être considérées comme très avancées ou terminées : 25 % de celles relatives aux transports collectifs ou à ['accessibilité, à peine 20 % de celles portant sur les modes actifs ; la plus avancée porte sur le développement des véhicules dits « propres » et la réduction du bruit des transports (cf. PDMIF p. 46). Il aurait été attendu du bilan du PDUIF qu'il expose en quoi les actions du PDUIF ont contribué à ces évolutions." **"Les objectifs du PDMIF sont particulièrement modestes pour les transports collectifs, eu égard au volume d'investissements consenti par**

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														les pouvoirs publics pour développer le réseau, d'autant que le Grand Paris Express est considéré comme réalisé à l'échéance de mise en œuvre du plan, même s'ils tiennent compte du fait que quatre ans après la crise du Covid, la fréquentation des transports collectifs peine à retrouver ses niveaux d'avant crise." Objectifs d'évolution de l'usage des modes de déplacements quotidiens des Franciliens (en millions par jour) 41.8 41.4  2018 2030 (Objectifs Plan des mobilités) Transports collectifs Marche B VèJo O Modesindividuels motohsés III Un plan trompeur par défaut de prise en compte des orientations nationales

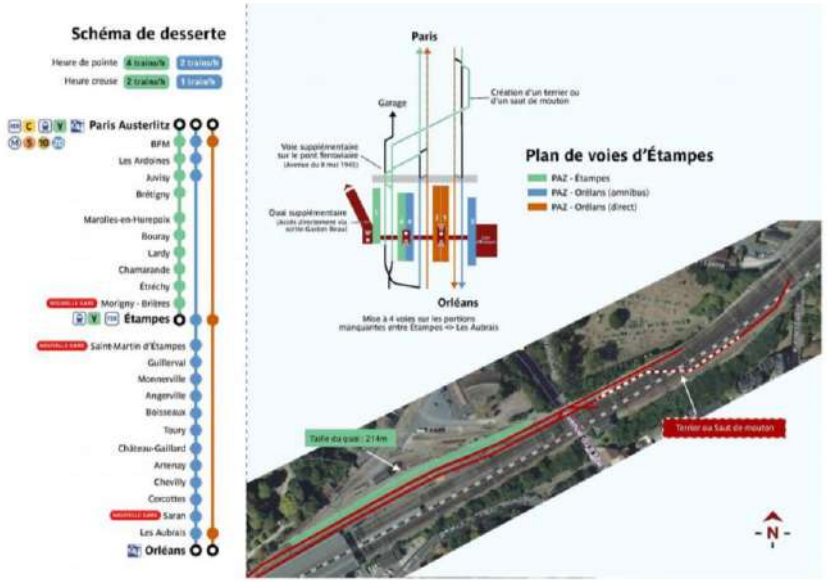
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														Selon l'Autorité Environnementale, "Le projet de **PDMIF** se conçoit comme une brique dans l'écosystème institutionnel francilien mais non comme un élément d'une chaîne entre les politiques nationales et les politiques locales. À titre d'illustration, si !e dossier (et le pian) fait référence à la stratégie nationale bas carbone, à la programmation pluriannuelle de l'énergie et au plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, il ne démontre pas son articulation avec la loi d'orientation des mobilités ou la loi Climat et résilience, Se plan national d'adaptation au changement climatique, etc. quand ils n'ont pas été déclinés à l'échelon régional, ou quand leur déclinaison régionale est obsolète. Il est attendu que le dossier le démontre précisément." **Nous soulignons que tout comme le SDRIF e,** le projet de PDMIF ne se conforme pas aux objectifs de la loi d'orientation des mobilités ou la loi Climat et résilience **ce qui dans** le contexte de la grave dégradation environnementale en cours **est irresponsable. (annexe 3)** IV Un plan minimaliste appelant des réponses aux mesures préconisées Les réponses sont apportées dans le tableau EXCEL joint Ainsi, au regard des insuffisances du projet de **PDMIF,** il est donné un **AVIS NEGATIF** à celui-ci. La présente contribution de l'association Breuillet-Nature sur le projet de Plan des mobilités en Ile de France 2030 est également l'opportunité de rendre hommage à Jacqueline Lorthîois, récemment décédée, qui fut une grande voix de la contre-expertise des grands projets, (https://blogs.mediapart.fr/jade- lindgaard/blog/070125/mort-de-jacqueline-lorthiois-grande-voix-de-ia-contre-expertise-des-grands- projets).
Obs 1391	X			X			X							**M. MILLET de Carrières-sous-Poissy (78)** : *Développer les alternatives à la voiture individuelle* 1. Développer l'utilisation des transports collectifs en les rendant plus attractifs - Dans de nombreux secteurs, comme à Carrières Sous Poissy, les horaires de bus sont peu respectés et les habitants délaissent les transports publics et prennent leur voiture

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														pour rejoindre une gare de train ou de RER. Il faut mettre en place des obligations de respect des horaires avec des malus pour les compagnies qui ne respectent pas leurs engagements de service. - Il faut caler les horaires de bus sur les arrivées des trains ou RER. Cela augmentera l'attractivité des transports publics. - Il faut étendre les horaires de bus en banlieue le soir et le week-end 2. Conforter la dynamique en faveur de l'utilisation du vélo : - Réduire les discontinuités entre les pistes cyclables. Par exemple à Carrières Sous Poissy, la piste cyclable s'arrête brutalement avant le pont de 2x2 voies qui permet de rejoindre la gare RER de Poissy. - Avoir des parking vélo dans les gares vraiment surs. 3. Réorienter les budgets de construction de nouvelles routes vers les transports publics - Que la région arrête ses subventions aux nouvelles routes voulues par les collectivités, comme les départements. La 2x2 voies voulue par le département des Yvelines à Carrières Sous Poissy, Achères et Triel coute 200 millions d'Euros. La région le subventionne pour un minimum de 35 millions d'Euros. La sommes de ces types de projets en IDF représente plusieurs centaines de millions d'Euros.
Obs 1392	X			X										**M. LEBEAU de Vieux-Champagne (77)** : Je vis à Vieux-Champagne, village isolé au milieu de la campagne. Une ligne de bus (7704 Provins - Melun) dessert Maison-Rouge Pavé du Roy à deux kilomètres de chez moi. Il y aussi la ligne P (ligne Paris -Provins) à Nangis à 10 kilomètres environ. L'un des objectifs dans cette enquête est de réduire de -15% l'usage de la voiture personnelle avec une seule personne à bord, y compris en grande couronne de notre région. Par chez moi, je constate une hausse des bouchons, des incivilités (piéton / automobiliste, vitesse), une hausse du poids des véhicules, de leur prix d'achat, et une insécurité sur la chaussée. Si quelqu'un me dépose au bus, j'ai fait le choix de ne pas utiliser de voiture, donc je suis utilisateur des transports publics et mobilités douces. Un TAD dessert mon village, mais la réservation, les problèmes de trains et horaires limités rendent ce service peu attrayant pour des trajets domicile-travail et loisirs. Conscient des limites techniques et financières pour développer

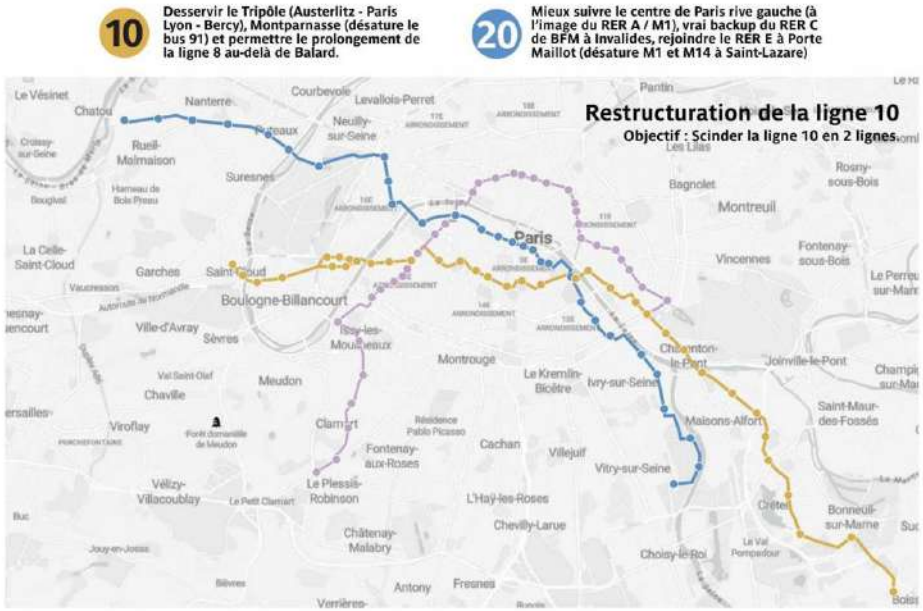
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														des transports publics surtout en zone peu dense, je propose d'établir des lignes de mini-bus, sans réservation, à desserte régulière, toute la semaine et toute la journée, vers les sites de correspondances (bus express, train) comme les gares routières qu'IDFM prévoit de transformer en pôle multimodaux ou de services. Ils pourraient aussi servir à desservir des événements ponctuels non desservies par les transports (brocantes, festivals, lieux touristiques). Cela permettrait de réduire l'accumulation aux abords de l'événements de véhicules personnels. Dans cette enquête, IDFM souhaite tripler la part du vélo en Île de France. Moi-même j'utilise une trottinette de petite taille non-électrique ou le vélo pour rejoindre les transports publics. Cependant, entre Maison-Rouge et Vieux-Champagne, la route est pentue, sans piste cyclable, exposée aux vents violents en hiver, et parcourue de véhicules dangereux. Des accidents entre cyclistes et voitures ont déjà eu lieu, et il n'est pas rare de croiser des piétons se rendant à Maison Rouge. En ville, je note beaucoup de pistes cyclables qui s'arrêtent à des intersections sans suites. Exemple à Nangis. Descendu du train, je vais prendre le bus 7704 qui ne dessert pas la gare mais la piscine située de l'autre côté de la ville. La piste cyclable avenue du Maréchal Foch disparaît à un croisement, puis je traverse deux rues (sens unique) avec voiture garées des deux côtés et peine l'espace suffisant pour qu'une puisse me déplacer. Pacifier la route et favoriser la poursuite du cheminement cyclable favoriserait la pratique sportive en campagne. Vieux-Champagne ne possédant ni trottoir ni piste cyclable, randonneurs, piétons, cyclistes, promeneurs circulent sur la route avec des camions, SUV, bus... Les routes locales sont aussi peu larges, augmentant le sentiment d'insécurité. Exemple, l'école du village. De nombreux parents emmènent leurs enfants en SUV, ne se garent pas toujours bien, roulent vite, et peuvent gêner le bus scolaire. A Maison Rouge, village près de Provins, de nombreux véhicules (autosolisme) cheminent vers Nogent sur Seine et Troyes. Depuis Provins et Longueville, aucune liaison par autocar n'existe pour aller vers ces destinations, d'intérêt local, et donc on observe un intense trafic routier. Quant au TER il est direct de Paris à Nogent sur Seine en général. Créer un arrêt systématique des TER à Longueville, des liaisons autocar voire créer une desserte comme la ligne P prolongée à Château Thierry diminuerait le trafic routier et donc la pollution aérienne causé par celui-ci

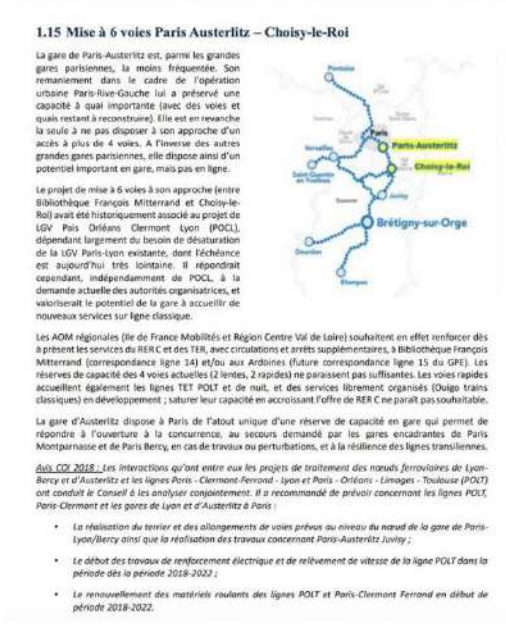
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
Obs 1393	X			X										**Un ANONYME** : Le Sud Essonne rencontre d'importantes difficultés en matière de mobilité, aussi bien sur le réseau routier qu'en transport ferroviaire. La Route Nationale 20 est quotidiennement saturée, tandis que le RER C se distingue par l'une des pires ponctualités du réseau. La branche d'Étampes souffre en outre d'une saturation due à une demande croissante. Cette situation s'explique en partie par la faible offre des TER Rémi dans le secteur de la Beauce, contraignant de fait de nombreux usagers à parcourir plusieurs kilomètres en voiture pour rejoindre la gare d'Étampes qui est saturée, voire dangereuse. (Pas très écologique tout ça...) Demain, outre la mise en place de liaisons en cars Express, dont l'efficacité reste incertaine sur un axe déjà saturé, un débranchement du Sud Essonne sous la forme d'une ligne Transilien est également à l'étude. Ce projet prévoit un terminus à Paris Austerlitz, avec un rebranding sous le nom de ligne Y. UNE LIGNE Y CONTROVERSÉ On évoque une simplification de l'offre et une hypothétique amélioration de la robustesse, ce qui pourrait sembler positif au premier abord. Toutefois, la réduction de l'attractivité du service est inévitable, notamment avec la suppression de l'accès au pôle de correspondance de Saint Michel Notre-Dame (RER B / M4), pourtant essentiel pour les usagers du RER C sud. Les élus et usagers du Sud Essonne se sont fermement opposés à l'instauration d'un terminus à Paris Austerlitz, exprimant leur refus à travers une pétition : https://www.change.org/p/rer-c-le-terminus-%C3%A0-austerlitz-c-est-non En effet, pour qu'un débranchement soit viable, il doit offrir une accessibilité comparable aux autres lignes Transilien, permettant aux voyageurs de rejoindre facilement leur destination. Or, la gare de Paris Austerlitz reste la moins bien connectée du réseau, et l'augmentation de la fréquentation de la ligne 14 risque d'accentuer la saturation, rendant l'accès à la station Bibliothèque François Mitterrand déjà difficile à certaines heures. UNE RIVE GAUCHE MOINS BIEN MAILÉ Il n'est d'ailleurs pas concevable que tous les trajets soient orientés vers la rive droite lorsqu'il s'agit d'un terminus situé sur la rive gauche. Cette dernière, tout aussi dynamique,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														souffre pourtant d'un déficit de desserte sur son Maillage par rapport à la rive droite. Elle ne dispose que d'un seul RER qui n'est pas en configuration Mass Transit, et la ligne 10, qui gagnerait en pertinence en desservant des pôles stratégiques comme Montparnasse, reste actuellement cantonnée à Paris, à l'image de la ligne 5 qui par ailleurs, seraient d'autant plus justifiés dans le contexte de ce débranchement, de prolonger de ces lignes en priorité. UN GRAND PARIS EXPRESS SANS LE SUD ESSONNE Également, l'ensemble du réseau Transilien bénéficiera d'un accès au Grand Paris Express sans rupture de charge, à l'exception de certaines lignes pour des raisons purement techniques. Pourtant, pour permettre au Sud Essonne d'accéder au Grand Paris Express sans rupture de charge, un projet d'élargissement à 6 voies entre Paris-Austerlitz et Choisy-le-Roi avait été envisagé mais suspendu en même temps que le projet de LGV POCL, malgré la volonté exprimée lors des comités RER C de le traiter séparément. Ce projet bénéficiait pourtant du soutien des associations d'usagers ainsi que du Conseil d'orientation des infrastructures. Malgré ces appuis, il n'a pas été intégré au SDRIF-E. C'est donc pour cela que ce débranchement doit être de qualité, digne d'un Transilien, afin de ne pas considérer ses habitants comme des Franciliens de seconde zone. Il doit viser une réelle amélioration de nos conditions de transport tout en adoptant une approche d'intermodalité irréprochable et vous propose les projets à prendre en compte : - Mise à 6 voies Paris Austerlitz - Choisy le roi : Pour que toutes les missions du RER C puissent bénéficier du Grand Paris Express) - Objectif : TER Rémi axe Paris - Etampes - Orléans 30 minutes en Heure creuse / 1 heure en heure de pointe (en cohérence avec le SERM de l'Orléanais) - Objectif : TER Rémi axe Paris - Dourdan - Chateaudun toutes les heures - Liaison Car Express Rambouillet - Dourdan - Etampes - Offre de bus pour les gares TER de la Beauce (Angerville, Guillerval et Monnerville) - Ligne 18 via Juvisy : Pour l'attractivité du Sud Essonne ligne Y et ligne S - Terrier + création d'un quai à Étampes : Pour garantir une offre conséquente pour la Beauce sans nuire à l'offre Intercités/TER directe vers Paris - Création d'une Gare à Morigny-Champigny / Brières-lès-Scellés sur les voies POLT

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														- Création d'une Gare à Saint-Martin d'Étampes sur les voies POLT - Tramway PEMR Avrainville - La Croix de Berny (N20) - Prolongement de la ligne 5 jusqu'au moins le RER B Cité Université ou Gentilly - Prolongement de la ligne 10 aux Ardoines - Restructuration de la ligne 10 en deux lignes distincts avec récupération de la branche sud de la ligne 8 

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														
Obs 1394								X		X				**<u>Un Anonyme de La Ferté-sous-Jouarre (77) :</u>** Il apparaît très important de doter l'IDF d'un schéma régional de la Logistique afin d'interdire le développement des sites logistique de grande capacité non multimodaux en grande couronne en particulier dans le département de Seine-et-Marne qui foisonne de projets en la matière qui constitue une cause majeure d'artificialisation des sols dans ce département.
Obs 1395									X					**<u>L'Association des habitants et riverains du Quartier Jean Moulin - Paris 14 (QJM14</u>**) l'association a pris connaissance des documents mis à disposition dans le cadre de

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														l'enquête publique, et notamment des axes envisagés dans le projet de nouveau Plan des Mobilités pour développer l'usage du vélo et mieux partager la voirie urbaine, afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les quantités de polluants dues aux transports routiers pour tendre au respect des valeurs limites définies par l'OMS. L'Association QJM14 souhaite attirer l'attention de la Région sur les conséquences très négatives, en termes de pollution de l'air, d'une mesure récente de réaménagement, par la Ville de Paris, d'une grande infrastructure routière en vue d'y créer des pistes cyclables, avec l'aide financière de la Région, sans étude d'impact préalable. En effet, depuis le réaménagement et la mise en sens unique du tronçon sud de l'avenue du Général Leclerc (75014), la circulation routière a été déviée sur l'avenue Jean Moulin, étroite et encaissée. Notre secteur enregistre une augmentation inquiétante de l'intensité du trafic (de 6000 véhicules journaliers à 8400, avec des pics réguliers à 10000, dont de nombreux poids-lourds particulièrement polluants) et subit sans discontinuer, depuis le 15 janvier 2024, les nuisances associées. Une étude d'impact est jointe à cette déposition.
Obs 1396													X	**Un Anonyme** L'observation concerne essentiellement le prolongement de la ligne N°1 jusqu'à Val de Fontenay
Obs 1397	X			X								X		**M. LENGLET d'Auvers-sur-Oise (95) :** Comme le montre la MRAe en première page, ce plan n'est que très peu ambitieux dans ses objectifs : la part modale des transports bouge à peine en 10 ans. On nous a pourtant beaucoup vendu l'efficacité à venir du grand paris express qui sera en partie achevé d'ici 2030 : où sont les bénéfices ? En vérité, la région a besoin de nouvelles infrastructures bien plus importantes encore. Il s'agirait de commencer par les projets les plus évidents : doubler le tunnel Châtelet - Gare du Nord, transformer les transiliens H, J, N et L en RER traversant Paris, étendre les métros en moyenne couronne, étendre les tramways (notamment le T11 à Sartrouville). D'autre part, rajouter une station partout là où il y a plus de 3 km d'interstation (par exemple pour la ligne H : entre Épinay Villetaneuse et Saint Denis, à Stade de France-Saint-Denis, à Porte de la Chapelle). Ensuite, mettre des RER

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														partout où il en manque : dans l'Est de l'agglomération parisienne, on a d'immenses zones sans aucun transport rapide. Le métro 11 n'est pas une solution : il a peu de capacité, et s'arrête tout le temps une fois dans Paris : opter pour un RER tout neuf directement ! Arrêter l'idéologie du Grand Paris Express qui consiste en le fait d'éloigner les stations encore plus que des arrêts de RER classiques : la ligne 16 pourrait doubler facilement son nombre d'arrêts. Un arrêt = 1/2 minute de perdue, rien de plus : à 140 km/h, on n'est pas à ça près : ralentissez. Pour ce qui est du vélo, il faut aboutir à un réseau structurant qui dépasse les centres-villes et relie les communes entre elles : faire du vélo sur les départementales, c'est actuellement du suicide. Enfin, montrez les coûts sociaux de chaque mode de transport : ne sont pas anodins le bruit, la pollution, les accidents routiers, l'entretien des routes et ouvrages d'art ; mais aussi le coût pour la société de devoir produire une ou plusieurs voitures par foyer, puis le coût d'achat pour la personne utilisatrice finale. Rien que le bruit des transports routiers coûte socialement près de 50 Mds d'€ par an en France d'après l'ADEME. Et puis il y a le changement climatique, certes évidemment plus difficilement quantifiable. À mon avis (à creuser), un projet d'infrastructure cyclable, ferroviaire ou pour la marche a probablement un coût négatif pour la société (par la diminution de la part modale de la voiture), alors qu'actuellement j'ai l'impression qu'on raisonne encore en regardant juste le prix brut des projets, qui ne doivent pas dépasser les enveloppes budgétaires : raisonnons en tant que société toute entière.
Obs 1398	X			X										**Mme GRANDYOT de Sainte-Mesme (78)** : Habitants d'une commune rurale du sud Yvelines et limitrophe avec Dourdan (Essonne) nous manquons de transports en commun. Les personnes résidant ici Ste-Mesme (78730) n'ont pas beaucoup de possibilité de se déplacer si elles ne sont pas motorisées. Je pense aussi que les bandes pour vélos ne devraient pas rajouter tant de surfaces bitumées en plus des routes représentant déjà beaucoup.
Obs 1399	X						X							**Mme DULONGPONT de Saint-Cyr-l'Ecole (78)** : Le vélo occupe une bonne place dans le PDM et est considéré à juste titre comme une solution majeure de décarbonation des transports. Mais pour que ça fonctionne vraiment,

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Commentaires
←--Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial. ferroviaire. route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF	Insérer dans cette colonne l'intégralité du texte ou le résumé des problématiques importantes intéressant l'enquête développées dans le courriel.
														il faut : - des continuités cyclables sécurisées et séparées des voitures à Saint-Cyr l'école et Fontenay le Fleury - des continuités cyclables sécurisées et séparées des voitures à Saint-Cyr l'école et Fontenay le Fleury - augmenter la place du vélo en ville avec davantage de stationnement aussi en centre-ville et pas que dans les nouveaux quartiers -renforcer le volet sécurité routière en faisant du 30km/h la référence en ville et le 50 l'exception Rouvrir les accès Est-Ouest du parc du château de Versailles (ex. Grille Royale) pour encourager les mobilités actives.
Obs 1400													X	**INFR'ART** cas personnel
Obs 1401	X							X				X		**M. MILLET au nom du Collectif non à l'A104Bis (RD30-RD190) de Carrières-sous-Poissy (78) :** *Décarboner le fret et le transport de marchandise* Soutenir l'activité logistique durable en développant l'usage des modes ferrés et fluvial, et diminuer le flux routier du transport des marchandises : Faire une fiscalité différenciée (taxe à la tonne transportée) entre le transport routier et les autres modalités plus durables - Arrêter la subvention des nouvelles routes et mettre ces budgets sur les transports ferrés et fluviaux - Stopper la construction de la liaison RD30/RD190 dans les Yvelines
1401														

Annexe 5 - Rapport de la commission d'enquête

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)



LA COMMISSION D'ENQUETE
Nicole SOILLY : Présidente
Jean Pierre CHAULET : membre
Monique DELAFOSSE : membre
Reinhard FELGENTREFF : membre
Yves MAËNHAUT : membre
Annie LEFEUVRE : membre
Jean Yves COTTY : membre
Philippe ZELLER : membre
Brice-Manuel CATALA membre

RAPPORT

1ERE PARTIE

Table des matières

1. ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE 5

1.1. objet de l'enquête **5**
1.1.1. Objet du présent dossier 5
1.1.1.1 Les enjeux 5
1.1.1.2. Les objectifs 5
1.1.2. Nature et caractéristique du projet 6

1.2. cadre juridique **8**

1.3. le maitre d'ouvrage **9**

1.4. la concertation préalable **9**

1.5. désignation de la commission d'enquête **14**

1.6 modalités de l'enquête **14**

2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE 18

2.1. publicité de l'enquête **18**
2.1.1. Les affichages légaux 18
2.1.2. Les parutions dans les journaux 18
2.1.3. Les autres moyens de publicité 19

2.2. composition du dossier mis à disposition du public **22**

2.3. réunions de la commission d'enquête **23**
2.3.1. Réunion de cadrage 23
2.3.2. Réunion avec Paris Région 23
2.3.3. Réunion de présentation du PDMIF 23
2.3.4. Séances de travail de la commission d'enquête 23

2.4. organisation des permanences **23**
2.4.1. Déroulement des permanences dans la commune de Paris centre 23
2.4.2. Déroulement des permanences dans la commune de paris 12 24
2.4.3. Déroulement des permanences dans la commune de paris 15 24
2.4.4. Déroulement des permanences dans la commune Paris 17 25
2.4.5. Déroulement des permanences dans la commune de Fontainebleau 25
2.4.6. Déroulement des permanences dans la commune de Meaux 25
2.4.7. Déroulement des permanences dans la commune de Melun 25
2.4.8. Déroulement des permanences dans la commune de Provins 26
2.4.9. Déroulement des permanences dans la commune de Torcy 26
2.4.10. Déroulement des permanences dans la commune de Mantes la Jolie 27
2.4.11. Déroulement des permanences dans la commune Rambouillet 27
2.4.12. Déroulement des permanences dans la commune de Saint germain en Laye 27
2.4.13. Déroulement des permanences dans la commune de Versailles 28
2.4.14. Déroulement des permanences dans la commune d'Athis Mons 28
2.4.15. Déroulement des permanences dans la commune d'Etampes 29
2.5.16. Déroulement des permanences dans la commune d'Evry Courcouronnes 29

2.4.17. Déroulement des permanences dans la commune de Palaiseau 30
2.4.18. Déroulement des permanences dans la commune d'Antony 31
2.4.19. Déroulement des permanences dans la commune de Boulogne Billancourt 31
2.4.20. Déroulement des permanences dans la commune de Colombes 32
2.4.21. Déroulement des permanences dans la commune de Nanterre 32
2.4.22. Déroulement des permanences dans la commune de Bobigny 33
2.4.23. Déroulement des permanences dans la commune du Raincy 33
2.4.24. Déroulement des permanences dans la commune de Montreuil 33
2.4.25. Déroulement des permanences dans la commune de Saint Denis 34
2.4.26 .Déroulement des permanences dans la commune de Créteil 34
2.4.27. Déroulement des permanences dans la commune d'Hays les Roses 34
2.4.28. Déroulement des permanences dans la commune de Maisons Alfort 35
2.4.29. Déroulement des permanences dans la commune de Nogent/Marne 35
2.4.30. Déroulement des permanences dans la commune d'Argenteuil 36
2.4.31. Déroulement des permanences dans la commune de Cergy 36
2.4.32. Déroulement des permanences dans la commune de Goussainville 36
2.4.33. Déroulement des permanences dans la commune de Sarcelles 37

2.5 reunion publique **37**

2.6. clôture de l'enquête **39**

2.7 recueil des observations **39**

2.8. procès -verbal de synthèse **41**

2.9 mémoire en réponse du maitre d'ouvrage **41**

2.10 Remise du rapport au maitre d'ouvrage **41**

PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)

1. ORGANISATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1.1. OBJET DE L'ENQUETE

Le Plan des mobilités en Île-de-France fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030. Il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 approuvé en 2014, dont la mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021.

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

1.1.1. Objet du présent dossier

1.1.1.1 Les enjeux

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

Ceci passe par la prise en compte des enjeux ci-après :

- Considérer l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens
- Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens
- Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux
- Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durable
- Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux
- Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie
- Améliorer la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité

1.1.1.2. Les objectifs

Afin de répondre aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités dans la région, le Plan des mobilités fixe des objectifs environnementaux et sanitaires à l'horizon 2030.

Les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre engendrées par les transports ont ainsi été quantifiés, desquels découlent les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité en Île-de-France pour les voyageurs et les marchandises.

Trois grandes sortes d'objectifs sont ainsi visées :

- Les objectifs environnementaux et sanitaires
- Les objectifs de mobilité

- L'atteinte des principaux objectifs environnementaux

Les objectifs environnementaux et sanitaires

Il s'agit de :

- ✓ Améliorer la qualité de l'air
- ✓ Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- ✓ Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire
- ✓ Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire
- ✓ Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires
- ✓ Améliorer la sécurité routière
- ✓ Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens
- ✓ Préserver la biodiversité

Les objectifs de mobilité

Il s'agit de fixer les :

- ✓ Objectifs pour les déplacements des Franciliens
- ✓ Objectifs de transition des parcs de véhicules
- ✓ Objectifs pour les flux de marchandises

L'atteinte des principaux objectifs environnementaux

Il convient de viser :

- ✓ Une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre
- ✓ Une forte amélioration de la qualité de l'air

1.1.2. Nature et caractéristique du projet

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

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

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

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

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

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

Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

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

Axe 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

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

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

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

Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture

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

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

Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

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

Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

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

Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine

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

Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

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

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

Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

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

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

Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

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

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

Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

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

Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Cet axe consiste à agir sur les comportements des Franciliens pour les inciter à des pratiques de mobilité plus durables, en ciblant notamment les employeurs et les publics scolaires.

❖ **Une nécessaire mise en action de tous les partenaires**

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

En particulier, s'il existe une autorité organisatrice unique de la mobilité avec Île-de-France Mobilités, les compétences ayant trait à la mobilité sont morcelées entre de nombreuses collectivités territoriales. À cet égard, le Plan des mobilités se doit d'être le plan de tous les acteurs de la mobilité franciliens.

❖ **Une stratégie déclinée par territoire**

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

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

Pour autant, certains leviers d'action transcendent les limites territoriales. C'est en particulier le cas de l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du réseau de mass transit, qui constitue l'armature des transports collectifs franciliens.

De même, la transition énergétique des véhicules est un impératif sur tous les territoires, pour améliorer la qualité de l'air dans le cœur de l'agglomération, et pour réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre pour la couronne et les territoires de l'espace rural, plus dépendants à la voiture individuelle.

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

1.2. CADRE JURIDIQUE

Le Plan de Mobilité d'Île-de-France (PDM) est un document stratégique qui définit les orientations de transport et de déplacement pour la région. Il est élaboré par Île-de-France Mobilités (IDFM) et s'inscrit dans un cadre législatif précis, notamment le Code des Transports et la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Le Code des Transports – Il fixe les compétences des autorités organisatrices des mobilités, dont Île-de-France Mobilités.
- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM, 2019) – Elle impose aux grandes métropoles d'élaborer un Plan de Mobilité pour organiser les transports publics, le covoiturage, le vélo, etc.

- Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) – Il encadre l'aménagement du territoire et les infrastructures de transport.
- Le Plan de Mobilité Île-de-France (anciennement Plan de Déplacements Urbains - PDUIF) – Adopté par IDFM, il fixe les objectifs pour les transports en commun, la voiture, le vélo, la marche, etc.
- Les engagements du Plan Climat – La région vise une réduction des émissions de gaz à effet de serre via les mobilités durables.

1.3. LE MAITRE D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage de l'élaboration et de la concertation du PDMIF sont Île-de-France Mobilités (IDFM) et la région Île-de-France.

Île-de-France Mobilités (IDFM), est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. Elle assure ainsi le rôle d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et d'une région. Autrefois appelée STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), elle est responsable de la gestion et du financement des réseaux de transport en commun, notamment les métros, RER, bus, trams et trains opérés par la RATP, la SNCF et d'autres entreprises de transport.

Elle est présidée par la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France, et le Conseil d'Île-de-France Mobilités est composé de 33 membres.

Ses principales missions consistent à

- Planifier et organiser les transports publics dans toute la région
- Financer les infrastructures et l'entretien des réseaux
- Fixer les tarifs et les abonnements (comme le passe Navigo)
- Développer les nouvelles mobilités (vélos en libre-service, covoiturage, etc.)

1.4. LA CONCERTATION PREALABLE

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

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

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

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

- La Région Île-de-France, compte tenu de son rôle central dans la phase de consultation des personnes publiques associées et d'enquête publique, mais aussi des nombreuses politiques qu'elle mène en matière de mobilité (Plan Routes, Stratégie Fret et logistique, Plan vélo régional, etc.) ;

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

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

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

• Des experts en matière d'environnement, au travers du Comité scientifique environnemental mis en place pour l'évaluation environnementale du plan.

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

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

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

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

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

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

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

• 1 357 collectivités : Départements, EPCI, toutes les Communes d'Île-de-France,

• 110 acteurs économiques et associatifs : membres du Comité des partenaires de la mobilité en Île-de-France, chambres consulaires départementales et régionale, associations d'entreprises, organismes représentatifs des chargeurs (utilisateurs du transport de marchandises), des opérateurs de la logistique, et du transport de marchandises, associations d'usagers des transports collectifs, du vélo, de la marche, de personnes à mobilité réduite, associations environnementales,

• 18 gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports collectifs et de services de mobilité.

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

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

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

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

•Les enjeux les plus cités concernant les transports collectifs sont l'amélioration de la régularité et de la fréquence des transports ferroviaires, l'amélioration de la régularité des lignes de bus et l'amélioration de l'accès aux gares;

•Les trois-quarts des collectivités qui ont répondu disposent d'un plan vélo, seules les communes rurales en voient moins l'intérêt, et un tiers n'envisagent pas de supprimer des places de stationnement automobile pour créer du stationnement vélo en voirie;

•La marche représente un enjeu important pour les trois quarts des répondants, mais les démarches de type plan marche ne sont pas prioritaires pour ces collectivités;

•Le partage de la voirie est vu sous deux angles : un enjeu de réduction des vitesses, et la création de pistes cyclables. Seules les collectivités de zone dense mentionnent la hiérarchisation de la voirie et la priorité à accorder aux bus;

•L'accessibilité de la voirie, reconnue comme un enjeu important pour 84% des répondants, est freinée dans sa mise en œuvre par un coût jugé élevé;

•La définition de politiques de stationnement pour créer une contrainte à l'usage de la voiture est un sujet encore peu consensuel. L'harmonisation de ces politiques entre communes limitrophes ou le transfert de la compétence à l'EPCI ne sont pas consensuels;

•Parmi les actions pour accompagner la transition énergétique des véhicules, l'installation de bornes de recharge figure légèrement en tête;

•En ce qui concerne le transport de marchandises, la réduction du trafic de poids-lourds en transit est jugée prioritaire;

•Le maintien et le développement d'espaces logistiques en zone dense sont plébiscités. Les résultats du questionnaire ont notamment été valorisés lors du séminaire des élus.

1.5. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Par une décision N°E24000018/93 du 9 juillet 2024 la présidente du tribunal administratif de Montreuil a désigné une commission d'enquête composée des membres suivants :

Présidente :	Mme Nicole SOILLY
Membres :	M. Jean Pierre CHAULET
	M. Jean-François BIECHLER
	Mme Monique DELAFOSSE
	M. Reinhard FELGENTREFF
	M. Yves MAËNHAUT
	M. Jean Yves COTTY
	Mme Annie LE FEUVRE
	M. Philippe ZELLER
Membres suppléants :	M. Jacky HAZAN
	M. Bertrand CJHANTALAT

Suite aux désistements successifs de M. Jean François BIECHLER, et des deux suppléants, M. Brice Manuel CATALA a été désigné par le tribunal administratif de Montreuil comme nouveau membre titulaire de la commission d'enquête.

1.6 MODALITES DE L'ENQUETE

Par arrêté n°2025/001 du 8 janvier 2025, la présidente du Conseil Régional d'Ile de France a prescrit l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique portant sur le plan des mobilités en Ile-de-France (PDMIF)

Cet arrêté indique les modalités de l'enquête publique, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- Que cette enquête durera 32 jours du vendredi 28 février 2025 au lundi 31 mars 2025 inclus,
- Que le siège de l'enquête est fixé au Conseil Régional d'Ile de France (2, rue Simone Veil, 93400 Saint Ouen sur Seine) ;
- Que le public sera informé de la tenue de l'enquête par la publication d'un avis, publié en caractères apparents, par les soins de la Présidente de la région Île-de-France quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans chacun des départements concernés

- Que cet avis sera publié dans les mêmes conditions de délai et de durée par voie d'affichages à l'hôtel de la Région et dans les mairies de chacune des communes d'Ile de France sous la responsabilité de la personne responsable du plan
- Que cet avis d'enquête sera également publié sur le site internet de la Région : https://iledefrance.fr/plan-des-mobilites-en-ile-de-france
  et sur la plateforme dédiée à l'enquête publique :
  https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030
- Que pendant toute la durée de l'enquête les pièces du dossier d'enquête publique seront consultables en version papier et sur poste informatique, aux 34 lieux d'enquête concernés, aux jours et heures habituels d'ouverture, rappelés sur le site internet de chaque commune
- Que le dossier d'enquête sera également mis à disposition du public, sous format numérique, sur le site internet de la région ile de France :
  https://iledefrance.fr/plan-des-mobilites-en-ile-de-france
  et sur la plateforme dédiée à l'enquête publique et au registre numérique :
  https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030
- Que le public pourra consigner ses observations et propositions
  - Par écrit sur le registre d'enquête en format papier à feuillets non mobiles, côté et paraphé par un des membres de la commission d'enquête et accessibles dans les lieux d'enquête ci-après
  - Par internet, sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante :
  - https://www.registre-numerique.fr/pdmif203
  - Par courriel à l'adresse électronique suivante: pdmif2030@mail.registre-numerique.fr
  - Par courrier postal adressé à Madame la Présidente de la commission d'enquête domiciliée pour les besoins de l'enquête à l'adresse suivante

Direction des transports,

Pôle logement, aménagement et transports, Conseil régional d'Île-de-France, 2 rue Simone Veil, 93400 SAINT-OUEN-SURSEINE.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé: https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030

- Que le dossier d'enquête ainsi que toute information peuvent être demandées par toute personne qui en fait la demande, à ses frais. La demande est à adresser à :

Conseil régional d'Île-de-France

Pôle logement, aménagement et transports

Direction des transports

2 rue Simone Veil

93400 SAINT-OUEN-SUR-SEINE

Ou pdmif@iledefrance.fr

Les demandes formulées par le public et les réponses apportées seront transmises sans délai à la Présidente de la commission d'enquête

- Que la commission d'enquête représentée par un ou plusieurs de ses membres se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations dans les 33 lieux d'enquête lors des 66 permanences aux lieux, dates et horaires précisés ci-après :

Lieu de Permanence	Dates
Paris Centre	Lundi 3mars Vendredi 28 mars
Paris 12	Jeudi 20 mars Mercredi 26 mars
Paris 15	Samedi 8 mars Jeudi 27 mars
Paris 17	Jeudi 6 mars Samedi 22 mars
Fontainebleau	mercredi 12 mars Samedi 29 mars
Meaux	Lundi 3 mars Samedi 22 mars
Melun	Samedi 8 mars Mardi 18 mars
Provins	Samedi 1er mars Mardi 25 mars
Torcy	Samedi 15 mars vendredi 28 mars
Mantes la Jolie	Mercredi 5 mars Mardi 18 mars
Rambouillet	Lundi 3 mars Vendredi 21 mars
Saint Germain en Laye	Samedi 8 mars Vendredi 28 mars
Versailles	Samedi 15 mars Mercredi 26 mars
Athis Mons	Mardi 11 mars Vendredi 21 mars
Etampes	Samedi 8 mars Jeudi 24 mars
Evry Courcouronnes	Jeudi 6 mars Jeudi 27 mars
Palaiseau	Samedi 15 mars Mardi 18 mars
Antony	Mercredi 5 mars Lundi 31 mars

Boulogne Billancourt	Lundi 10 mars Jeudi 27 mars
Colombes	Mardi 4 mars Jeudi 20 mars
Nanterre	Mardi 11 mars Samedi 22 mars
Bobigny	Mercredi 5 mars Samedi 22 mars
Le Raincy	Samedi 8 mars Mercredi 26 mars
Montreuil	Samedi 1er mars Jeudi 20 mars
Saint Denis	Jeudi 13 mars Lundi 31 mars
Créteil	Vendredi 7 mars Mardi 25 mars
L'Hay-les-Roses	Samedi 15 mars Lundi 31 mars
Maisons Alfort	Lundi 10 mars Samedi 29 mars
Nogent/Marne	Mardi 11 mars Samedi 29 mars
Argenteuil	Mardi 4 mars Vendredi 21 mars
Cergy	Samedi 8 mars Mercredi 19 mars
Goussainville	Mardi 11 mars Mardi 25 mars
Sarcelles	Jeudi 6 mars Lundi 24 mars

- Que compte tenu de l'importance du projet; de PDMIF et afin de répondre aux questions du public, une réunion publique d'information et d'échange, en présence du maître d'ouvrage se tiendra, sous l'égide de la commission d'enquête, le jeudi 13mars 2025 à partir de18h30 à l'hôtel de la région Ile-de-France 8 boulevard Victor Hugo 93400 Saint Ouen-sur-Seine.

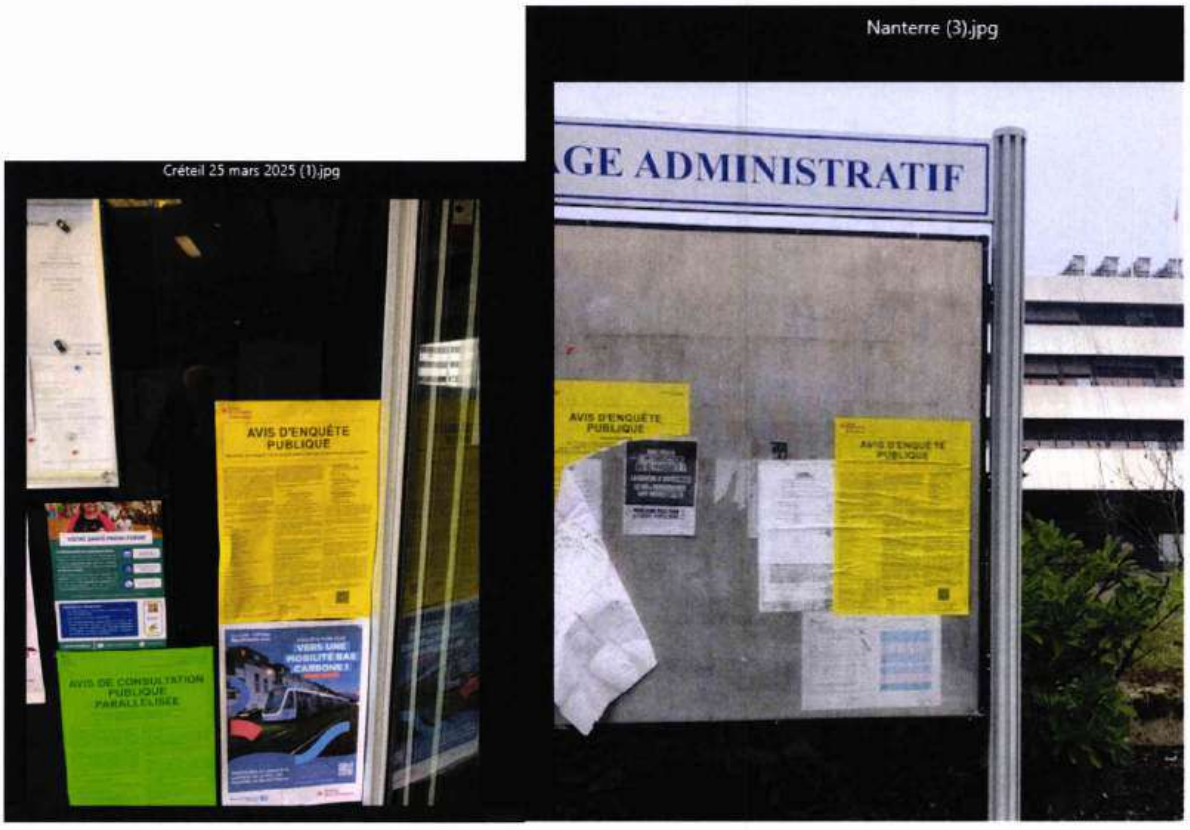
2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1. PUBLICITE DE L'ENQUETE

2.1.1. Les affichages légaux

L'ensemble des communes d'Île-de-France ont été concernées par la mise en place d'un affichage réglementaire (avis d'ouverture d'enquête publique départementalisé). Afin de faciliter la mise en œuvre de cet affichage mais également de prévenir directement les principaux intéressés, un courriel a été adressé par le conseil régional aux 1 268 communes concernées par cet affichage

Les avis d'ouverture d'enquête ont été apposés sur les panneaux administratifs des communes. Les membres de la commission d'enquête ont pu en constater la présence lors de la tenue de leurs permanences, comme l'illustrent les exemples ci-dessous.



2.1.2. Les parutions dans les journaux

Annonces légales

L'avis d'ouverture d'enquête a été largement diffusé dans la presse selon les modalités ci-après :

Presse	1ère insertion	2ème insertion
Le Figaro	13 février	1er mars
Le Parisien	13 février	28 février
Les affiches parisiennes	14 février	28 février
La Marne	12 février	5 mars

La Moniteur 77	15 février	1er mars
Le Pays Briard	11 février	1er mars
La République 77	17 février	3 mars
Le Courrier de Mantes	12 février	5 mars
Le Courrier des Yvelines	12 février	5 mars
Toutes les nouvelles	12 février	5 mars
Le Républicain	13 février	6 mars
la semaine de l'ile de France	11 février	4 mars
L'Echo de l'Ile de France	14 février	28 février
L'Echo Régional	12 février	5 mars
La Gazette du Val d'Oise	12 février	5mars

2.1.3. Les autres moyens de publicité

Pour inciter le plus grand nombre de citoyens à participer à l'enquête publique du Plan des mobilités en Île-de-France, la Région a mis en œuvre de nombreuses actions sur des supports de communication variés dans la perspective de toucher le plus grand nombre de franciliens. Deux principaux volets ont été mis en œuvre, des campagnes d'affichages et des actions numériques de communication sous plusieurs formats et sur différents médians.

Outre l'affichage règlementaire, La Région a mis en œuvre un plan de déploiement important d'affiches communicantes sur différents supports :

- Quais métro et RER
- Couloirs d'échanges des stations de métro/RER
- Flancs de bus
- Ecrans d'information numériques en gares



Figure 4 : Photographies affichage métro et bus du Plan des mobilités en Île-de-France. Crédits Région Île-de-France.

Les différentes actions de communication mises en œuvre par la Région ont suscité des reprises dans d'autres canaux d'information. Par exemple, la description des moyens de participer à l'enquête publique, au cœur du communiqué de presse publié conjointement le 20 février 2025 par IDFM et la Région, ont été repris par certains médias en ligne.

Des encarts publicitaires sur des sites internet ont été utilisés pour diffuser les visuels incitant le grand public à participer à l'enquête publique du plan des mobilités en Île-de-France 2030. Les utilisateurs ciblés ont été des franciliens réalisant des recherches web sur la thématique des transports

Par ailleurs, certaines communes ont complété l'affichage réglementaire par des actions individuelles, soit sur le site internet de la commune soit par des écrits dans leur bulletin municipal

Mairie de Maisons Alfort :

Sur le site internet de la mairie de Maisons-Alfort une page était consacrée à l'enquête relative au PDMIF. (Capture d'écran ci-dessous)

Quelques exemples, pris parmi d'autres, illustrent cette publicité.

Avis d'enquête publique relative au projet de plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Mis à jour le 03/01/2025

A A

Région îledeFrance

Par Arrêté N° 2025-001 du 6 janvier 2025 de la Présidente de Région, il sera procédé à une enquête publique sur le projet de plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF).

Conformément aux dispositions des articles L.1214-9 à L.1214-12 du code des transports, le PDMIF est un schéma régional qui fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030. Il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020, dont la mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021. Il est élaboré par Île-de-France Mobilités, concerté puis adopté par le conseil régional d'Île-de-France, personne responsable du plan, et fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Cette enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts, observations et propositions des tiers dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030, qui fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030.

L'enquête publique aura lieu du vendredi 28 février au lundi 31 mars 2025.

Pendant toute la durée de l'enquête, des informations pourront être demandées :

- A l'adresse suivante :

Conseil régional d'Île-de-France
Direction des transports, Pôle logement, aménagement et transports
2, rue Simone Veil – 93400 Saint-Ouen-sur-Seine

- Ou par mail à l'adresse suivante : pdmif@iledefrance.fr

Durant toute la durée de l'enquête publique, le dossier, comprenant notamment les avis de la Mission régionale d'autorité environnementale et des personnes publiques sollicitées, sera consultable :

- En version papier, au Conseil régional d'Île-de-France (voir l'adresse mentionnée ci-dessus). Des observations et propositions pourront être envoyées à l'adresse pdmif2030@mail.registre-numerique.fr ;
- En version numérique, sur https://iledefrance.fr/plan-des-mobilites-en-ile-de-france via la plateforme dédiée https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030. Des observations et propositions pourront également y être déposées ;
- En version papier et sur poste informatique, disponible et consultable à l'Hôtel de ville – 110, avenue du Général de Gaulle – du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h, le samedi de 8h30 à 12h. Un registre papier sera mis à disposition pour permettre au public de déposer ses observations et propositions.

A Maisons-Alfort, les membres de la commission d'enquête recevront le public le lundi 10 et le samedi 29 mars 2025 de 8h30 à 11h30 à l'Hôtel de ville – 110, avenue du Général de Gaulle.

Afin de présenter le projet PDMIF et de répondre aux questions du public, une réunion se tiendra, sous l'égide de la commission d'enquête, le jeudi 13 mars 2025 à partir de 18h30 à l'hôtel de la Région Île-de-France, 6, boulevard Victor Hugo, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine (accès par le métro, station Mairie de Saint-Ouen).

La liste complète des lieux d'enquête et des horaires de permanence des commissaires enquêteurs sur l'ensemble du territoire de la Région Île-de-France est consultable sur la plateforme dédiée : https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030.

Par ailleurs le bulletin municipal « MAG de maisons Alfort » de mars 2025 annonçait l'enquête dans sa page 11 (Cf capture d'écran ci-dessous)

Plan des mobilités en Île-de-France :
DONNEZ VOTRE AVIS

Le projet de plan des mobilités en Île-de-France fait l'objet d'une enquête publique qui se déroulera **jusqu'au 31 mars 2025 inclus.** Le dossier est ainsi consultable dans le hall de l'Hôtel de ville – 118, av. du Général de Gaulle. La commission d'enquête tiendra également deux permanences **les 10 et 29 mars de 8h30 à 11h30.**

Mars 2025 #**539** **11**

Mairie de l'Haÿ-les-Roses :

Le site internet de la mairie de l'Haÿ-les-Roses annonçait l'enquête (Cf. capture d'écran ci-dessous)

Cadre de vie > Actualités > Ouverture d'enquête publique - Plan des Mobilités Ile-de-France

Ouverture d'enquête publique - Plan des Mobilités Ile-de-France

Par arrêté n°2025-001 du 8 janvier 2025, la Présidente de la région Île-de-France a décidé l'ouverture d'une enquête publique sur le territoire de L'Haÿ-les-Roses portant sur le plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF) du vendredi 28 février au lundi 31 mars 2025 inclus.

Une version numérique du dossier d'enquête publique sera disponible, pour toute la durée de l'enquête publique :

- Sur le site internet de la région Île-de-France : https://iledefrance.fr/plan-des-mobilites-en-ile-de-France
- Sur la plateforme dédiée à l'enquête publique et au registre numérique : https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030
- En mairie, aux jours et heures habituels d'ouverture :
- Du lundi au vendredi : 8h30-12h30 / 13h30-18h
- Fermeture le jeudi après-midi

Les intéressés pourront présenter leurs observations sur le projet de plan des mobilités en Île-de-France 2030 :

- Par écrit, sur le registre d'enquête papier à feuillets non-mobiles, cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête et accessibles en mairie ;
- Par internet, sur un registre dématérialisé sécurisé accessible à l'adresse suivante : https://www.registre-numerique.fr/pdmif2030 ;
- Par courriel à l'adresse électronique suivante : pdmif2030@mail.registre-numerique.fr;
- Par courrier postal adressé à Madame la Présidente de la commission d'enquête domiciliée pour les besoins de l'enquête à l'adresse suivante : Direction des transports, Pôle logement, aménagement et transports, Conseil régional d'Île-de-France, 2 rue Simone Veil, 93400 SAINT-OUEN-SUR-SEINE.

Le Commissaire enquêteur recevra en personne les observations du public en mairie :

- Samedi 15 mars de 9h à 12h00
- Lundi 31 mars de 13h30 à 16h30

Mairie de Goussainville

Accueil / Démocratie participative / Concertation / ENQUÊTE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

ENQUÊTE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ



DONNEZ VOTRE AVIS : ENQUÊTE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

Roissy Pays de France s'est engagée en 2021 dans l'élaboration d'un Plan local de mobilité (PLM), qui consiste à améliorer la mobilité des habitants, salariés et usagers du territoire en agissant sur l'ensemble des aspects des déplacements (transports collectifs, gares, infrastructures cyclables et routières, stationnement, flux de marchandises, informations voyageurs...). Suite à l'élaboration d'un programme d'actions, l'agglo souhaite donner la parole aux usagers avec un questionnaire établi pour connaître vos avis.

Mairie de Cergy Pontoise



CADRE DE VIE

Lancement de l'enquête publique sur le Plan des mobilités en Île-de-France

Jusqu'au 31 mars 2025, contribuez à l'avenir des transports dans notre région. Votre participation est essentielle !

Publié le 27 février 2025

Mairie de Palaiseau

Sur le site de la ville



2.2. COMPOSITION DU DOSSIER MIS A DISPOSITION DU PUBLIC

Le dossier mis à la disposition du public se compose de **2416** pages réparties comme suit :

- Le guide de lecture de l'enquête publique
- La notice explicative d'enquête publique
- La synthèse du PDMIF
- Le projet de PDMIF
- L'annexe accessibilité du PDMIF
- Le rapport environnemental
- La synthèse de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
- La synthèse de concertation préalable
- L'avis de la Mission régionale de l'autorité environnementale
- Le mémoire en réponse à la Mission régionale de l'autorité environnementale
- Le recueil des avis des personnes publiques associées sur le projet de PDMIF (en 3 tomes)
- L'additif au recueil des avis des personnes publiques associées
- Pièces administratives

2.3. REUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

2.3.1. Réunion de cadrage

Le 27 aout 2024, la présidente de la commission d'enquête a rencontré l'autorité organisatrice pour échanger sur les modalités d'organisation de l'enquête, ces échanges ont porté sur :

- Le calendrier de l'enquête
- La définition des permanences
- L'opportunité d'une réunion publique
- Les modalités logistiques de l'enquête
- Les modalités pratiques de fonctionnement entre les différents acteurs concernés par l'enquête

Le compte rendu de cette réunion est en Pièce jointe N°1

2.3.2. Réunion avec Paris Région

Le 6 décembre 2024, dans les locaux du Conseil régional à Saint-Ouen, l'institut Paris-Région a présenté à l'ensemble de la commission, les fondamentaux de la mobilité et des transports.

Le compte rendu de cette présentation est en pièce jointe N° 2

2.3.3. Réunion de présentation du PDMIF

La commission d'enquête a rencontré le porteur du projet le 7 janvier 2025 dans les locaux du Conseil régional à Saint Ouen

Le maitre d'ouvrage a présenté le projet soumis à enquête ; s'en sont suivi divers échanges, questions et demandes de compléments d'information sur le dossier présenté.

2.3.4. Séances de travail de la commission d'enquête

Réunion du 7 janvier, à l'issue de la présentation du projet de PDMIF en matinée, la commission s'est réunie, à l'ordre du jour pour fixer l'organisation générale du déroulement de l'enquête.

Réunion 17 mars 2025, la commission d'enquête a récapitulé le dépouillement de toutes les observations déposées.

Réunion du 3 avril 2025 Recueil des registres des communes, identification et répartition des thèmes

Réunion du 25 avril 2025 analyse du mémoire en réponse du maitre d'ouvrage

Réunion du 6 mai conclusions du rapport et signatures.

2.4. ORGANISATION DES PERMANENCES

33 communes ont été retenues comme lieux de permanences. Ces communes ont été réparties par secteur entre chaque membre de la commission.

C'est ainsi qu'à raison de deux permanences dans chaque commune, 66 permanences se sont tenues durant l'enquête.

2.4.1. Déroulement des permanences dans la commune de Paris centre

Permanence du lundi 3 mars 2025 de 8h30 à 11h30

Apres quelques « flottements » au départ quant à l'identification de l'enquête concernée, à la recherche du dossier, et à la précision de la salle réservée pour la circonstance, la permanence s'est tenue au rez de chaussée dans une très grande salle (apparemment un local technique).

La publicité était présente dans le hall d'accueil ; à noter l'affichage juxtaposé de l'enquête en cours sur le Plan des déplacements à Paris avec celui du PDMIF.

Aucune observation n'a été déposée.

Permanence du vendredi 28 mars 2025 de 14h00 à 17h00

La permanence s'est tenue dans une salle au quatrième étage.

L'affichage règlementaire était en place dans les locaux et panneaux administratifs

Hors permanence, le dossier est à disposition à l'accueil au rez de chaussée,

Une personnes est venue au cours de cette permanence et a déposé ses observations sur le registre.

Monsieur le Maire est passé me voir et n'avait pas de commentaire particulier concernant l'enquête.

2.4.2. Déroulement des permanences dans la commune de paris 12

Permanence du mercredi 20 mars 2025 de 16h00 à 19h00.

Elle a eu lieu dans les locaux de l'annexe de la Mairie du 12ème située dans l'ancienne Gare de Reuilly, 130 av Daumesnil, 75012 Paris, dans une salle mise à disposition au 2ème étage.

L'affichage complet est en place dans l'entrée de la mairie à proximité directe de l'accueil.

Le dossier et le registre sont disponibles dans la salle de permanence.

L'accueil est fait par le responsable de l'annexe de la mairie. La permanence s'est tenue dans de bonnes conditions matérielles

Une personne est venue consulter le dossier et échanger avec le commissaire enquêteur en vue de déposer ses observations sur le registre numérique notamment sur les thématiques suivantes : méthode de réalisation et de mise en œuvre du PDMIF, inégalité territoriales du réseau de bus, infrastructures lignes RER/Métro, pôles d'échanges routiers, taxis collectifs.

Elle a déposé un commentaire pour signaler son passage

Permanence du mercredi 26 mars 2025 de 9h00.à 12h00

Les conditions matérielles sont inchangées

Une personne est venue consulter le dossier en fin de permanence et échanger avec le commissaire enquêteur au sujet avec l'accessibilité PMR des stations de métro parisiennes.

Elle a pris le temps de déposer cette observation après la fin de la permanence.

2.4.3. Déroulement des permanences dans la commune de paris 15

Permanence du samedi 8 mars 2025 de 9h00 à 12h00

La permanence se tient dans une salle à l'étage accessible aux PMR

L'affichage règlementaire était en place dans les locaux et panneaux administratifs

Aucune personne ne s'est présentée au cours de cette permanence

Permanence du jeudi 27 mars 2025 de 16h00 à 19h00

Les conditions matérielles restent inchangées.

Une personne est venue consulter le dossier sans laisser d'observation

Trois personnes se sont présentées et ont déposé un document dans le registre au nom de la CCE-IDF après l'avoir commenté.

2.4.4. Déroulement des permanences dans la commune Paris 17

Permanence du jeudi 6 mars 2025 de 16h00 à 19h00 à la mairie principale.

La permanence qui se tient dans un bureau à l'étage.

L'affichage règlementaire était en place dans les locaux et panneaux administratifs

En dehors des permanences, le dossier est à disposition à l'accueil au rez de chaussée,

Une personne s'est présentée au cours de cette permanence et à consulté le dossier sans déposer d'observation.

Permanence du samedi 22 mars 2025 de 9h00 à 12h00

Les conditions matérielles sont inchangées.

Aucune personne ne s'est présentée au cours de cette permanence.

2.4.5. Déroulement des permanences dans la commune de Fontainebleau

Permanence du mercredi 12 mars 2025 de 14h30 à 17h30

Avis d'enquête, affiche et kakémono étaient en place dans le hall d'accueil.

La permanence s'est tenue au 1er étage dans la salle des mariages, elle était accessible pour les PMR par ascenseur.

Le dossier était complet, aucune observation sur le registre.

Aucun visiteur ne s'est présenté.

Permanence du samedi 29 mars 2025 de 9h à 12h

Bien qu'ayant changé de salle pour cause de mariage, les conditions matérielles étaient similaires dans une salle au 1er étage.

Au total se sont six personnes qui se sont déplacées dont un collectif de quatre personnes qui dépose une pétition. Toutes ces personnes ont également écrit dans le registre numérique.

2.4.6. Déroulement des permanences dans la commune de Meaux

Permanence du lundi 3 mars de 10h00 à 13h00

Après avoir été installée dans un bureau au rez-de-chaussée à côté du hall d'accueil, le dossier m'a été apporté et je l'ai déballé. Dans le hall d'accueil l'affiche était en place et nous avons dressé, à côté, le kakémono. L'avis d'enquête était dans le sas d'entrée avant le hall d'accueil.

Aucun visiteur ne s'est présenté.

Permanence du samedi 22 mars 2025 de 9h à 12h

Les conditions matérielles restent inchangées quant au lieu et à la publicité

Deux visiteurs se sont présentés et ont indiqué écrire sur le registre numérique.

2.4.7. Déroulement des permanences dans la commune de Melun

Permanence du samedi 8 mars 2025 de 9h à 12h

Quelques incidents de « démarrage » sont à signaler dès mon arrivée à la mairie :

Le service urbanisme était fermé car le samedi la mairie n'est ouverte que pour l'état civil qui se situe dans un autre bâtiment. Je m'y suis donc rendue mais la personne de l'accueil n'était pas au courant de l'existence d'une permanence ce samedi, le dossier et le registre n'étaient pas préparés et introuvables.

Nous avons tenté de joindre le correspondant qui était en charge du dossier mais en vain. Le responsable des services techniques qui passait par hasard a débloqué la situation en faisant

ouvrir le service urbanisme par le gardien de la mairie qui, courtoisement, est resté en poste à l'accueil du service urbanisme.

Après recherches, le dossier a été retrouvé dans le bureau où j'ai pu m'installer.

Les affiches et le kakémono étaient en place dans le hall d'accueil de la mairie ; l'avis d'enquête affiché. La permanence s'est tenue au rez-de-chaussée dans le bureau où était en place une grande table.

Le dossier était complet, sans observation sur le registre.

Une personne attendait patiemment durant toutes ces péripéties et j'ai pu discuter avec elle.

Le responsable du dossier a tenu à s'excuser de cet oubli.

Permanence du mardi 18 mars de 14h30 à 17h30

Les conditions matérielles restent inchangées quant au lieu et à la publicité.

2.4.8. Déroulement des permanences dans la commune de Provins

Permanence du samedi 1er mars 2025 de 9h à 12h

Quelques incidents de « démarrage » sont à signaler dès mon arrivée à la mairie:

La personne de l'accueil très courtoise au demeurant, ne semblait pas au courant de l'existence d'une permanence ce samedi, le dossier et le registre n'étaient pas préparés et momentanément introuvables.

Après plusieurs investigations, le dossier a été retrouvé dans un bureau et la situation s'est débloquée rapidement.

Les affiches et le kakémono étaient en place dans le hall d'accès ; l'avis d'enquête affiché à l'extérieur sur la porte d'entrée.

La permanence s'est tenue au 1er étage dans la salle du Conseil, elle était accessible pour les PMR par ascenseur.

Le dossier était complet, le registre vierge de toute observation.

Aucun visiteur ne s'est présenté.

Permanence du mardi 25 mars de 16h à 19h

Les conditions matérielles restent inchangées quant au lieu et à la publicité

Aucun visiteur ne s'est présenté.

2.4.9. Déroulement des permanences dans la commune de Torcy

Permanence du samedi 15 mars 2025 de 9h à 12h

Les affiches et le kakémono étaient en place dans le hall d'accueil de la mairie ; l'avis d'enquête affiché. La permanence s'est tenue au rez-de-chaussée dans un bureau où le dossier était en place.

Le dossier était complet, sans observation sur le registre.

Un visiteur s'est présenté et nous avons discuté longuement. Il a rédigé plusieurs observations dans le registre numérique.

Permanence du vendredi 28 mars 2025 de 14h30 à 17h30

Les conditions matérielles restent inchangées quant au lieu et à la publicité.

Il est à noter que le dossier préparé à l'attention du public dans le bureau de ma permanence n'était pas le dossier du PDMIF mais celui d'une autre enquête publique en cours également à Torcy.

Cette erreur a été promptement réparée et tout est rentré dans l'ordre.

Une personne représentante d'association est venue déposer ses observations dans le registre mais indique le faire également dans le registre numérique.

2.4.10. Déroulement des permanences dans la commune de Mantes la Jolie

Permanence du mercredi 5 mars 2025 s'est tenue de 14h à 17h

L'enquête publique est bien annoncée sur le site de la commune.

Les affiches jaune et bleue et le Kakémono étaient en place dans le sas d'entrée de la mairie.

La permanence s'est déroulée dans une grande salle au rez de chaussée de la mairie, les pièces du dossier bien déposées sur une table.

Madame Marie-Isabelle DAULLE, Chef du Service Urbanisme, est venue me saluer.

Je n'ai reçu qu'un couple qui est venu en s'attendant à une réunion publique pour prendre connaissance du Plan de mobilité. Je leur ai expliqué les principaux thèmes et objectifs développés dans le Plan et la démarche pour pouvoir participer à l'enquête publique via le dossier et le registre mises en ligne.

Permanence du mardi 18 mars 2025 de 14h00 à 17h00

Les conditions matérielles sont inchangées.

Aucun visiteur ne s'est présenté.

2.4.11. Déroulement des permanences dans la commune Rambouillet

Permanence du lundi 3 mars 2025 s'est tenue de 9h à 12h

La permanence s'est tenue au Centre Municipal de la Vénerie, 49 rue de Groussay.

L'enquête publique est bien annoncée sur le site internet de la commune.

Dans l'entrée du centre était installé le Kakémono et les affiches (jaune et bleue) étaient apposées sur la porte d'entrée.

L'ensemble des pièces du dossier ainsi que le registre étaient disponibles dans la grande salle au 2ème étage dans laquelle s'est déroulée la permanence.

Madame Natacha SAMSON, Chargée de projets et des affaires foncières à la Direction de l'urbanisme et de l'aménagement est venue m'accueillir.

Il n'y a eu aucun visiteur lors de cette permanence et le registre papier était vierge de toute observation.

Permanence du vendredi 21 mars 2025 de 14h à 17h

Les conditions matérielles sont inchangées

J'ai reçu quatre personnes pendant cette permanence qui se sont toutes exprimées par rapport à une insuffisance de la ligne de bus entre Gazeran et Rambouillet.

J'ai invité les personnes à déposer leurs observations sur le registre numérique sur lequel des pièces jointes peuvent également être rajoutées.

2.4.12. Déroulement des permanences dans la commune de Saint germain en Laye

Permanence du samedi 8 mars 2025 de 9h à 12 heures

La permanence s'est tenue dans une grande salle au rez de chaussée du centre administratif.

L'avis d'enquête publique est bien présent sur le site de la commune et l'enquête et bien affichée à l'extérieur.

Le Kakemono était installé dans l'entrée du centre, avec à côté une grande table sur laquelle étaient déposées les pièces du dossier.

J'ai reçu trois visiteurs lors de cette permanence.

- Une personne est venue se renseigner sur les dispositions contenues dans le Plan des mobilités concernant l'utilisation du vélo. Elle a exprimé en particulier le souhait que des associations d'utilisateurs de vélo soient plus concrètement associées au suivi de la mise en œuvre du Plan. Elle envisage de revenir lors de la deuxième permanence à Saint-Germain-en-Laye après étude plus approfondie du dossier.
- Une deuxième personne est venue échanger avec le commissaire enquêteur sur plusieurs thèmes du Plan des mobilités.
- Un visiteur a expliqué au commissaire enquêteur les anomalies qui existent selon lui dans le nouveau système de tarification, en particulier dans l'utilisation du pass navigo liberté.

Il dépose une observation à ce sujet dans le registre.

Permanence du vendredi 28 mars 2025 de 14h30 à 17h30

Les conditions matérielles sont inchangées.

J'ai eu un échange Monsieur Ivan EVREINOFF, Chargé de mission Mobilité urbaine et innovation, en particulier sur l'axe du PMIDF concernant le vélo. Il m'annonce que la commune va déposer une contribution sur le registre numérique.

Deux autres visiteurs sont venus se renseigner sur les grandes orientations du PMIDF.

2.4.13. Déroulement des permanences dans la commune de Versailles

Permanence du samedi le 15 mars 20254 de 9h à 12h

La permanence s'est tenue dans une salle au 1er étage de la mairie. L'accès vers la salle était bien fléché et le personnel à l'accueil était informé de la permanence.

Le dossier et le registre étaient disponibles dans la salle.

L'enquête était bien annoncée dans l'entrée du service urbanisme, au rez-de-chaussée. Le Kakémono était en place. L'enquête publique est bien présente sur le site de la commune.

Il n'y avait pas d'observations dans le registre lors de mon arrivée.

J'ai reçu 2 personnes pendant la permanence, venues se renseigner sur le contenu du dossier d'enquête. Elles n'avaient pas de questions ou remarques particulières.

Permanence du mercredi 26 mars de 14hà 17h

La deuxième permanence s'est tenue en mairie de Versailles dans une salle au sous-sol. L'accès était bien fléché pour le public.

J'ai récupéré le registre papier et le dossier de l'enquête à l'accueil et j'ai déposé l'ensemble des pièces sur une table, à disposition pour le public.

J'ai reçu sept visiteurs lors de cette permanence.

Elles prévoient chacune de déposer des contributions sur le registre numérique avant la fin de l'enquête.

2.4.14. Déroulement des permanences dans la commune d'Athis Mons

Permanence du mardi 11 mars 2025 de 14h à 17 heures

La permanence se déroule dans les locaux des services administratifs de la commune dans une salle de formation à l'informatique. Celle-ci est spacieuse et accessible aux PMR.

La personne chargée de l'accueil m'a conduit auprès de celle responsable du dossier qui m'a présenté les conditions matérielles de la permanence et installé.

L'information du public sur le PMIDF est satisfaisante, le personnel d'accueil est informé de ma présence et peut guider le public, le kakemono est en place à l'entrée du hall d'accueil et l'accès dans la salle où j'assure la permanence est indiqué. L'avis d'enquête est apposé à l'entrée du bâtiment et à l'entrée de la salle qui m'accueille.

Un article sur le site de la mairie annonce l'enquête et les permanences.

Le matériel est en place, le dossier disponible ainsi que le registre.

Un représentant de Publilégal s'est présenté pour contrôler la présence de l'affichage, du dossier et du registre.

Pour le reste, aucun visiteur ne s'est présenté, aucune observation n'a été déposée.

Permanence du vendredi 21 mars 2025 de 14h à 17 heures

Les conditions matérielles et de publicité restent inchangées

A noter, un article sur le site de la mairie annonçant l'enquête et les permanences.

L'adjoint à l'urbanisme (M. CONAN) m'a appelé pour s'excuser de ne pouvoir passer bien qu'il l'ait prévu. Un élu est passé en coup de vent.

Aucun visiteur ne s'est présenté, aucune observation n'a été déposée

2.4.15. Déroulement des permanences dans la commune d'Etampes

Permanence du samedi 8 mars 2025 de 9h à 12heures.

L'accueil a été courtois. La personne chargée du dossier tout à fait disponible.

L'information du public sur le PMIDF est satisfaisante, le personnel d'accueil est informé de ma présence et peut guider le public, le kakemono est en place à l'entrée du hall d'accueil et l'accès au bureau est indiqué. L'affichage est en place dans le panneau administratif extérieur.

Le bureau où j'assure la permanence est accessible aux PMR. Il est confortable spacieux et adapté, Le matériel est en place, le dossier disponible ainsi que le registre.

Pour le reste, aucun visiteur ne s'est présenté, aucune observation n'a été déposée

Permanence du lundi 24 mars 2025 de 15h30 à 18h30

Deux visites :

- Une personne membre de plusieurs associations environnementales dont « Breuillet-nature-environnement » et des associations départementales. Il recherchait l'avis de la MRAe et le mémoire en réponse ainsi que les avis du département de l'Essonne, de la communauté d'agglo « Cœur d'Essonne » et des communes environnant Breuillet. L'entretien a duré près d'une heure. Il s'est promis après étude des documents de faire une observation sur le registre électronique.
- Le secrétaire général de mairie, qui m'a remis la délibération du conseil municipal. Je lui ai proposé de déposer cet avis sur le registre électronique, à défaut je communique l'avis d'Etampes aux membres de la commission après avoir demandé aux services de joindre cet avis au registre papier.

2.5.16. Déroulement des permanences dans la commune d'Evry Courcouronnes

Permanence du jeudi 6 mars de 9h à 2h

L'accueil a été très courtois. La personne chargée du dossier tout à fait disponible.

L'information du public sur le PMIDF est satisfaisante, le personnel d'accueil est informé de ma présence et peut guider le public, le kakemono est en place à l'entrée du hall d'accueil et l'accès au bureau est indiqué. L'affichage est en place dans le panneau administratif extérieur.

Le bureau où j'assure la permanence est accessible aux PMR. Il est relativement étroit, c'est un bureau d'accueil du public standard. Je suis isolé par un plexiglass…

Le matériel est en place, le dossier disponible ainsi que le registre.

Madame BOUCHER, responsable du service de l'urbanisme de la ville EVRY-COURCOURONNES m'a rendu une visite de courtoisie qui a été l'occasion d'échanges sur la faible participation du public.

Elle a également évoqué les difficultés à appliquer le coefficient de 0.9% préconisé en matière de stationnement pour son agglomération.

Pour le reste, aucun visiteur ne s'est présenté, aucune observation, n'a été déposée.

Permanence du jeudi 27 mars de 9h à 12hrures.

Les conditions matérielles restent inchangées.

En revanche, le dossier est incomplet, il manque le tome 3 de l'avis des PPA, l'avis de la MRAe et le mémoire en réponse. Il semblerait que le secrétariat du Maire est pris les documents pour étude avant le conseil municipal du soir. Malgré les recherches n'a pas été possible de compléter le dossier. Ceci ne me semble pas avoir été préjudiciable, le poste informatique disponible aurait permis de répondre à d'éventuelles demandes.

Remarque : N'ayant pas de connexion internet pour mon usage, et le poste pour le public étant éloigné, il m'a fallu montrer les liens sur mon téléphone ce qui n'est pas pratique. Dans les demandes futures, il serait utile de demander à la maîtrise d'ouvrage la disponibilité d'une connexion depuis la salle d'accueil du public. J'ai rencontré la même difficulté à Palaiseau.

Visiteurs :

- Une personne qui a déposé une observation.
- Un groupe de cinq personnes (dont la députée de la première circonscription Farida AMRARI) de la commune de BONDOUFLE. Le groupe déposera une contribution sur le registre électronique, Mme AMRARI a rédigé une observation sur le registre papier.

L'échange a essentiellement porté sur le relatif isolement de la commune de BONDOUFLE dans le réseau de transports collectifs, la dégradation du service, la quasi impossibilité d'utiliser les transports collectifs (fréquence, itinéraires, accès aux lycées, défaut d'information…) et les répercussions sur les usages de la voiture.

2.4.17. Déroulement des permanences dans la commune de Palaiseau

Permanence du samedi 15 mars 2025 de 9h à 12heures

L'accueil a été courtois. La personne chargée de l'accueil tout à fait disponible.

L'information du public sur le PMIDF est satisfaisante, le personnel est informé de ma présence et peut guider le public, le kakemono est en place à l'entrée du hall d'accueil et l'accès au bureau est indiqué. L'affichage est en place dans le panneau administratif extérieur.

Le bureau où j'assure la permanence est accessible aux PMR. Il est confortable spacieux et adapté

Le matériel est en place, le dossier disponible ainsi que le registre.

J'ai accueilli 3 personnes,

- Une d'entre elles a déposé une observation sur le registre.
- Une est venue s'informer sur l'enquête son objet et son déroulement.

- Une est venue dire sa satisfaction générale sur les transports en commun. Elle a insisté sans accepter de déposer d'observation sur ***le besoin d'une carte ou d'un document d'information sur l'ensemble des bus qui desservent la gare routière de Massy-Palaiseau.***

Permanence du mardi 18 mars 2025 de 16h00 à 19h00

Les conditions matérielles sont inchangées

Aucun visiteur ne s'est présenté.

2.4.18. Déroulement des permanences dans la commune d'Antony

Permanence du mercredi 5 mars 2025 de 14h00 à 17h00

La permanence est tenue dans une salle du 1er étage dite « petite salle de réunion », à proximité immédiate des bureaux du cabinet du maire. Les personnels à l'accueil sont bien informés de la tenue de la permanence et indiquent le trajet à suivre. L'accès PMR est possible.

Les documents constitutifs du dossier d'enquête sont conservés à la direction de l'urbanisme

2ème étage) pour consultation, mais ont été descendus le temps de la permanence.

(Le tableau d'affichage municipal le plus proche de la mairie ne comporte pas l'affiche jaune, mais seulement l'affiche illustrée.

3 visiteurs se sont présentés à la permanence, le commissaire enquêteur rédige sur le registre, avec l'accord des intervenants, un résumé de leurs propos

Permanence du lundi 31 mars de 14h à 17h

Dispositions pratiques identiques à celles constatées lors de la première permanence.

Trois visiteurs se sont présentés pendant la permanence pour s'entretenir avec le commissaire enquêteur,

Le commissaire enquêteur résume les entretiens sur le registre en accord avec les trois intervenants successifs (observations numérotées 4, 5, 6).

2.4.19. Déroulement des permanences dans la commune de Boulogne Billancourt

Permanence du lundi 10 mars de 14h à 17h

Le personnel d'accueil est bien informé de la tenue de l'enquête publique et du cheminement à indiquer aux personnes éventuellement intéressées. Une affiche jaune est disposée à proximité des ascenseurs. Il s'agit de se rendre au 2ème étage du bâtiment. Accès PMR assuré.

Un bureau est mis à disposition pour les entretiens avec le commissaire enquêteur.

Le tableau d'affichage municipal qui fait face à l'entrée de la mairie pour le public porte bien en son centre l'affiche réglementaire jaune et l'affiche illustrée.

Le dossier de l'enquête ainsi que le registre des observations sont disposés sur une table de desserte dans le couloir. Une consultation sur matériel informatique est possible.

Aucun visiteur pendant la permanence, ni pour s'entretenir avec le commissaire enquêteur, ni pour consulter le dossier.

Permanence du jeudi 27 mars 2025 de 14h00 à 17h00

Les conditions matérielles restent inchangées.

Deux personnes se sont présentées :

- La première a déposé une observation sur le registre relative à l'absence de liaisons pratiques en transports en commun permettant de relier Boulogne-Billancourt à Neuilly-sur-Seine/Levallois-Perret et réciproquement.

- La seconde, de l'APHP, a exposé au commissaire enquêteur les premières réflexions sur les mobilités de toutes natures qu'il faudra renforcer pour permettre l'accès à l'Hôpital Ambroise Paré de Boulogne-Billancourt des personnels, patients et visiteurs lorsque l'opération d'intégration de l'Hôpital Raymond Poincaré de Garches dans celui de Boulogne-Billancourt sera menée à bien (horizon théorique : 2033). De premiers contacts n'ont pas encore été pris avec IdFM.

Une contribution sera déposée sur le registre électronique.

2.4.20. Déroulement des permanences dans la commune de Colombes

Permanence du mardi 4 mars 2025 de 9h00 à 12 h00

La permanence s'est tenue au site du pôle urbain de la mairie de Colombes, dans une salle du 1er étage, avec un accès dûment fléché et un accès PMR.

Le tableau d'affichage municipal le plus proche, porte bien l'affiche réglementaire jaune et l'affiche illustrée.

Les documents constitutifs du dossier d'enquête sont disposés sur la table de travail.

Le registre des observations écrites, paraphé par un membre de la commission d'enquête, est disponible sur la même table. Il est à jour, avec des mentions « néant » pour les dates du 28 février et du 3 mars.

Aucun visiteur pendant la permanence, ni pour s'entretenir avec le commissaire enquêteur, ni pour consulter le dossier.

Permanence du jeudi 20 mars 2025 de 14h00 à 17h00

Une affiche réglementaire jaune et une affiche illustrée ont pu être apposées à la vitre externe du sas du pôle urbain, ce qui n'était pas le cas lors de la première permanence.

Dispositions inchangées s'agissant de la salle mise à disposition et de la présentation du dossier, dûment complet.

Depuis, aucune autre observation n'a été déposée jusqu'au 19 mars 2025, à la seule exception d'une mention manuscrite d'une conseillère territoriale Boucle Nord de Seine et conseillère municipale de Colombes, mentionnant la consultation du dossier d'enquête à laquelle elle a procédé le 13 mars 2025, sans dépôt d'observations.

Publilégal est passé le 10 mars 2025.

Aucun visiteur pendant la permanence.

2.4.21. Déroulement des permanences dans la commune de Nanterre

Permanence du mardi 11 mars 2025 de 9h00 à 12h00

Accueil par la Responsable du service pré-études des espaces publics et mobilités.

S'agissant de la publicité : une affiche réglementaire jaune figure sur le tableau d'affichage municipal, une affiche réglementaire et une affiche d'illustration sont également apposées sur vitre à proximité immédiate de l'entrée du public, le Kakemono installé le hall d'accueil.

Il n'y a pas d'annonce dans la livraison de mars du magazine mensuel Nanterre Info.

Le personnel d'accueil est bien informé de la tenue de l'enquête publique. Accès PMR assuré.

Le dossier et le registre sont conservés dans le local derrière les guichets d'accueil.

La salle de consultation de la documentation et des archives est mise à disposition du commissaire enquêteur pour la permanence. Le dossier d'enquête, complet, et le registre y sont disponibles.

Aucun visiteur pendant la permanence, ni pour s'entretenir avec le commissaire enquêteur, ni pour consulter le dossier.

Permanence du samedi 22 mars 2025 de 09h00 à 2h00

Les conditions matérielles demeurent inchangées

Deux personnes se sont présentées, respectivement président (M. Capet) et membre (M. Barbe) de l'association Naturellement Nanterre, et membre du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement. Ils déposeront une contribution écrite d'ici la fin de l'enquête publique.

2.4.22. Déroulement des permanences dans la commune de Bobigny

Permanence du mercredi 5 mars 2025 de 13h45 à 16h45.

La permanence s'est tenue dans les locaux de la Mairie de Bobigny dans une salle mise à disposition à proximité de l'accueil, au rez-de-chaussée.

L'affichage est en place dans l'entrée de la mairie. Des affiches illustrées sont également mises en place sur le parvis de la mairie.

Le dossier et le registre sont disponibles dans la salle de permanence.

L'accueil est fait par le responsable du service d'accueil au public. Les conditions de tenue la permanence sont bonnes.

Une personne est venue consulter le dossier et échanger avec le commissaire enquêteur sur la thématique du transport dans le secteur de Bobigny et des futures gares et ouvrages du Grand Paris Express L15 (Bobigny Pablo Picasso et Pont de Bondy).

Elle a déposé un commentaire pour signaler sa consultation du dossier

Permanence du samedi 22 mars 2025 de 9h à 12h

Les conditions matérielles sont inchangées

Aucun visiteur ne s'est présenté

2.4.23. Déroulement des permanences dans la commune du Raincy

Permanence du samedi 8 mars 2025 de 9h00 à 12h00

Elle a eu lieu à la Mairie du Raincy dans une salle mise à disposition à proximité de l'accueil, au rez-de-chaussée.

L'affichage est en place sur le panneau d'information situé sur le parvis de la mairie.

Le dossier et le registre sont disponibles dans la salle de permanence. L'accueil est fait par le directeur général des services. Les conditions de tenue la permanence sont bonnes.

Une personne est venue consulter le dossier et échanger avec le commissaire enquêteur sur les problèmes d'accessibilité PMR de la station L7 Fort d'Aubervilliers et des bus desservants le nouvel équipement sportif PRIMSE d'Aubervilliers inauguré récemment.

Elle a déposé 2 observations, cette personne, porteuse de handicap, étant dans l'impossibilité d'écrire, le commissaire enquêteur rédige sous sa dictée et avec son accord, ces 2 observations.

Permanence du mercredi 26 mars 2025 de 16h00 à 19h00

Les conditions matérielles sont inchangées

Aucun visiteur, aucune observation déposée.

2.4.24. Déroulement des permanences dans la commune de Montreuil

Permanence du samedi 1 mars 2025 de 9h00 à 12h00

L'affichage est en place dans les locaux de la mairie principale.

Le dossier est à disposition à l'accueil au rez de chaussée, il est déplacé pour la permanence qui se tient dans un bureau.

Aucune personne ne s'est présentée au cours de cette permanence.

Permanence du jeudi 20 mars 2025 de 16h00 à 19h00

Les conditions matérielles sont inchangées

Aucune personne ne s'est présentée au cours de cette permanence.

Trois observations avaient été déposées entre les deux permanences.

2.4.25. Déroulement des permanences dans la commune de Saint Denis

Permanence du jeudi 13 mars 2025 de 9h30 à 12h30.

Elle s'est tenue dans une salle du service urbanisme mise à disposition au 2ème étage.

L'affichage est en place sur la façade de l'annexe de la mairie à l'entrée.

Le dossier et le registre sont disponibles dans la salle de permanence.

L'accueil est fait par la directrice du service urbanisme règlementaire. Les conditions de tenue de la permanence sont bonnes.

Une personne est venue consulter le dossier et échanger avec le commissaire enquêteur. Elle déposera une série d'observations sur le registre numérique.

Elle a déposé un commentaire sur le registre pour signaler son passage

Permanence du lundi 31 mars 2025 de 14h00 à 17 h00.

Les conditions matérielles sont inchangées.

Les conditions de tenue de la permanence sont bonnes.

Trois personnes du « collectif bus de Saint-Denis 153, 253, 239 » sont venue échanger avec le commissaire enquêteur et déposer 2 observations contenant chacune un document joint agrafé au registre papier.

2.4.26 .Déroulement des permanences dans la commune de Créteil

Permanence du vendredi 7 mars 2025 de 9h00 à 12h00

La permanence s'est tenue dans un petit local réservé aux associations dans le hall de l'hôtel de ville.

Après quelques « flottements » pour récupérer le dossier et le registre, la permanence s'est déroulée sans encombre.

Le Kakémono et les affiches étaient dans le hall, l'avis d'enquête affiché à l'extérieur

Aucun visiteur ne s'est présenté, aucune observation n'a été déposée.

Permanence du mardi 25 mars de 14h00 à 17h00

Je me suis rendu à l'hôtel de Ville de Créteil pour la seconde permanence prévue dans cette commune.

A l'entrée de la mairie l'affiche relative à cette enquête du PDMIF et la permanence prévue le 25 mars 2025 à l'hôtel de ville y figurait bien.

Or à la porte d'entrée était affiché un panneau indiquant que la mairie était fermée.

La seconde permanence à Créteil n'a donc pas été tenue en raison de cette fermeture inopinée.

2.4.27. Déroulement des permanences dans la commune d'Hays les Roses

Permanence du samedi 15 mars de 9h00 à 12h00

La permanence s'est tenue dans la salle du Conseil au rez de chaussée de l'hôtel de ville

L'affichage était présent à l'extérieur sur le panneau administratif, en revanche aucune affiche dans le hall d'entrée, toutes les affiches se trouvaient au 1er étage dans les locaux du service de l'urbanisme, ce qui ne favorise pas l'information du grand public.

Aucun visiteur ne s'est présenté.

Permanence du lundi 31 mars 2025 de 13h30 à 16h30

Par manque d'information à l'accueil, la mise en place a été compliquée mais s'est rapidement améliorée.

Les conditions matérielles restent inchangées, y compris en ce qui concerne la publicité et l'affichage.

Deux personnes se sont présentées et ont déposé sur le registre.

2.4.28. Déroulement des permanences dans la commune de Maisons Alfort

Permanence du lundi 10 mars 2025 de 08h30 à 11h30.

L'affiche était placardée à l'entrée de la mairie.

La permanence s'est tenue au rez-de-chaussée dans la salle du Conseil facilement accessible aux PMR.

Le dossier était dans l'entrée avec le registre papier avec une tablette qui permettait au public d'accéder au registre électronique. J'ai dû cependant transporter tout le dossier dans la salle du Conseil où se tenait ma permanence.

Dès l'ouverture, un seul visiteur est venu se renseigner sur les modes de déposition des observations, il déposera ultérieurement

Aucune observation déposée encore sur le registre papier.

Permanence du samedi 29 mars 2025 de 9h00 à 12h00

Les conditions matérielles sont inchangées

Aucun visiteur ne s'est présenté.

2.4.29. Déroulement des permanences dans la commune de Nogent/Marne

Permanence du mardi 11 mars 2025 de 14h00 à 17h00

La permanence se tient dans un bureau au 1er étage accessible aux PMR

L'affichage règlementaire était en place dans les locaux et panneaux administratifs

Hors permanence, le dossier est à disposition à l'accueil au rez de chaussée,

Trois personnes se sont présentées au cours de cette permanence et ont déposé leur observation concernant le prolongement de la ligne de Métro N°1.

Une autre personne qui a voulu resté anonyme est venu également protester sur la ligne de métro N°1 sans laisser d'observation.

Permanence du samedi 29 mars 2025 de 9h00 à 12h00

Les conditions matérielles sont inchangées.

Deux personnes sont venues consulter le dossier sans laisser d'observation mais en prévoyant de déposer sur le registre dématérialisé.

Monsieur le maire est passé me voir et n'avait pas de remarque particulière sur le dossier d'enquête.

2.4.30. Déroulement des permanences dans la commune d'Argenteuil

Permanence du mardi 4 mars 2025 de 17h30 à 17h30

La permanence s'est tenue dans la salle des mariages où le dossier et le registre ont été placés pendant cette permanence.

L'affichage est en place à l'entrée de l'hôtel de ville

Le dossier est à disposition dans le hall « l'agora » de l'hôtel de ville sur une table dédiée (et fabriquée essentiellement pour les enquêtes publiques : le registre est fixé sur la table avec un plexiglas). Un ordinateur est également à disposition.

Mme Alexanne ARLOT, Chargée de mission développement durable, mobilités et transition écologique est venue m'accueillir et nous avons échangé sur les mobilités à Argenteuil.

Aucune visite ni observation au cours de cette permanence.

Permanence du vendredi 21 mars 2025 de 14h30 à 17h30

Les conditions matérielles et la publicité restent inchangées

Trois personnes se sont présentées ; à l'issue d'un long échange, deux d'entre elles ont déposé des observations.

M. Thomas GUILLAUME, Directeur du développement durable, des mobilités et de la transition écologique est venu échanger avec moi sur les transports en IDF en général mais surtout sur les besoins spécifiques de la commune d'Argenteuil. Une participation de la commune à l'enquête publique est prévue.

2.4.31. Déroulement des permanences dans la commune de Cergy

Permanence du samedi 8 mars 2025 de 9h à 12 heures

La permanence a été accueillie dans une salle, au rez-de-chaussée, près de l'accueil, facilement accessible

L'affichage est en place devant l'hôtel-de-ville.

Le dossier est à disposition à l'accueil.

Aucune visite ni observation au cours de cette permanence.

Permanence du jeudi 20 mars 2025 de 14h00 à 17h00

Les conditions matérielles et la publicité restent inchangées

Aucune visite ni observation au cours de cette permanence.

2.4.32. Déroulement des permanences dans la commune de Goussainville

Permanence du mardi 11 mars de 9h à12h

La permanence a été accueillie dans une salle, au 1er étage. « La Rotonde ». Salle habituelle des enquêtes publiques

L'affichage est en place devant l'hôtel-de-ville.

Hors permanence, le dossier est à disposition au service urbanisme au 1er étage (à proximité de la salle de réception de l'enquête publique).

Aucune visite ni observation au cours de cette permanence

Permanence du mardi 25 mars 2025 de 14h00 à 17h00

Les conditions matérielles sont inchangées

Une personne est venue consulter le dossier et a déposé une observation.

Echange avec M. Abdelwanab ZIGHA, Adjoint au maire chargé de l'urbanisme, de la voirie et des transports qui a déposé une contribution.

2.4.33. Déroulement des permanences dans la commune de Sarcelles

Permanence du Jeudi 6 mars 2025 de 16h15 à 19h15

La permanence s'est tenue dans les locaux du service urbanisme situé 3 rue Albert Camus.

L'affichage est en place dans les locaux des services (le service urbanisme est situé dans un immeuble multifonction « Le Francilien » : entreprises, cabinet médical, …)

Hors permanence, le dossier est à disposition à l'accueil du service urbanisme, au 1er étage.

M. LACROUTS, Directeur de l'aménagement est venu m'accueillir et nous avons échangé sur les mobilités à Argenteuil et alentours.

Aucune visite ni observation au cours de cette permanence.

Permanence du Lundi 24 mars 2025 de 14h15 à 17h15

Les conditions matérielles et la publicité restent inchangées

J'ai échangé avec M. LACROUTZ, Directeur de l'aménagement.

Visite de Mme Laura MENACEUR, Adjointe au maire chargée de l'urbanisme et du développement de la commune.

La commune va déposer une contribution dans le registre.

Aucune autre visite ni observation au cours de cette permanence.

La communication est maintenue sur le site de la ville et sur les panneaux lumineux électroniques de la ville.

2.5 REUNION PUBLIQUE

La réunion publique s'est déroulée le 13 mars 2025 de 18h30 à 20h30 dans les locaux du Conseil régional 8 avenue Victor Hugo à Saint Ouen, en présence :

Pour la commission d'enquête

Des membres de la commission d'enquête,

Pour la Région Ile de France

De Mme Marianne Duranton Déléguée spéciale aux mobilités durables

M.Kamel Ould Saïd DGA

Pour Ile de France Mobilités

Mme Elodie Hanen Directrice générale déléguée

La séance était animée par M. Romain Varenne

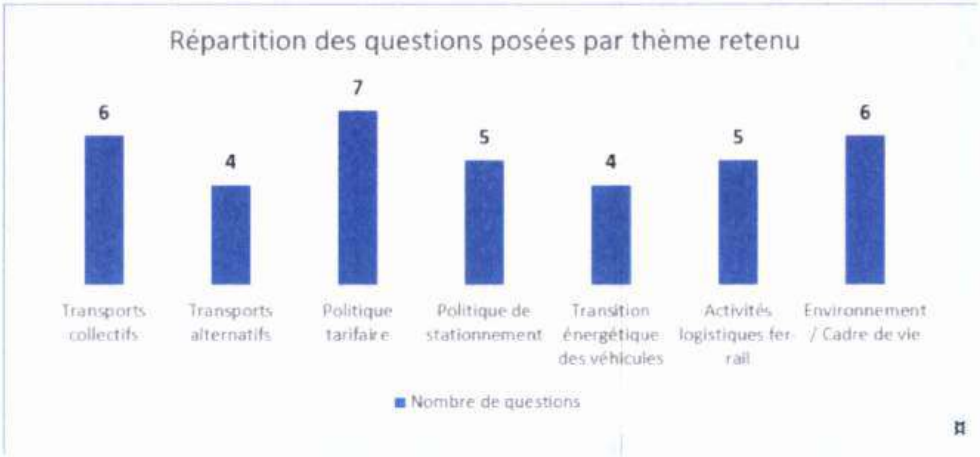
La réunion s'est déroulée en présence d'un public d'une cinquantaine de personnes sans incident notable.

Pour permettre au public de s'exprimer plus librement, il lui avait été remis à l'entrée dans la salle, une feuille lui permettant ainsi de poser en cours de réunion des questions écrites recueillies par des hôtesses de salle, observations transmises à l'animateur de séance, à charge pour ce dernier de les inclure dans le thème traité.

Afin de mieux sérier les problématiques et assurer une bonne régulation de la parole des intervenants, le déroulement de cette réunion a été fixé selon le synopsis ci-dessous :

Horaire	Action	Intervenant
18h30-18h40	Accueil et présentation de la réunion Présentation de la commission d'enquête	Présidente de la commission
18h40-18h45	Mode de déroulement de la réunion publique	Animateur de séance
18h45-19h05	Présentation du projet PDMIF	Concepteurs du PDMIF
19h05-19h10	Les thèmes retenus pour la réunion	Animateur de séance
19h10-19h20	Transports collectifs	Concepteurs du PDMIF
19h20-19h30	transports alternatifs	Concepteurs du PDMIF
19h30-19h35	politique tarifaire	Concepteurs du PDMIF
19h30-19h40	politique de stationnement	Concepteurs du PDMIF
19h40-19h50	transition énergétique des véhicules	Concepteurs du PDMIF
19h5020h00	activités logistiques fer-rail	Concepteurs du PDMIF
20h00-20h10	environnement/cadre de vie	Concepteurs du PDMIF
20h10-20h20	fin de la réunion publique –conclusions	Présidente de la commission

37 questions relatives aux thématiques retenues ont été posées :



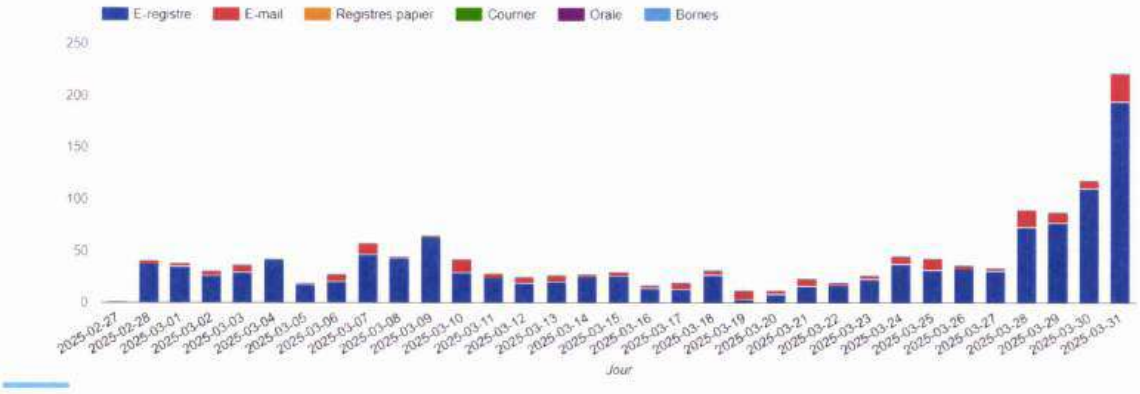
.Le compte rendu de cette réunion figure en pièce jointe N°3

2.6. CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête s'est terminée le 31 mars 2025. A l'issue de cette enquête, après réception des registres des communes, ceux-ci ont été clôturés et signés par la présidente de la commission le 3 avril 2025.

2.7 RECUEIL DES OBSERVATIONS

Au total **1461** déposants se sont exprimés dont **1401** sur le registre électronique et **60** sur les registres des communes.



La majorité des observations a été déposée sur le registre dématerialisé, une faible proportion par courriel 13% et 4% sur les registres des communes.



Ci-après l'origine des dépositions sur les registres des communes :

COMMUNES	
REGION IDF SIEGE	9
PARIS CENTRE	2
PARIS 12ème	1
PARIS 15ème	1
PARIS 17ème	0

MELUN	0
MEAUX	0
FONTAINEBLEAU	4
TORCY	1
PROVINS	0
VERSAILLES	1
MANTES LA JOLIE	0
RAMBOUILLET	0
SAINT GERMAIN EN LAYE	5
EVRY	2
ETAMPES	0
PALAISEAU	1
ATHIS MONS	0
NANTERRE	3
BOULOGNE BILLANCOURT	2
COLOMBES	2
ANTONY	6
BOBIGNY	1
SAINT DENIS	2
MONTREUIL	3
LA RAINCY	2
CRETEIL	0
L'HAYS LES ROSES	3
MAISONS ALFORT	0
NOGENT SUR MARNE	5
CERGY	0
ARGENTEUIL	1
SARCELLES	0
GOUSSAINVILLE	3
TOTAL	**60**

2.8. PROCES -VERBAL DE SYNTHESE

Un procès-verbal de synthèse des observations déposées, avec en annexe le détail des thèmes retenus par la commission d'enquête, a été présenté le 11 avril 2025 au porteur du projet pour recueil de ses réponses (***Pièce jointe N°4)***

Un premier envoi en version numérique a été effectué au préalable le 8 avril 2025.

2.9 MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le maitre d'ouvrage a fourni son mémoire en réponse en version numérique le 22 avril 2025

L'appréciation du dossier par la MRAE, les avis des PPA avec la réponse du maitre d'ouvrage et les commentaires de la commission d'enquête aux réponses du maitre d'ouvrage sont exposés en 2ème partie de ce rapport

2.10 REMISE DU RAPPORT AU MAITRE D'OUVRAGE

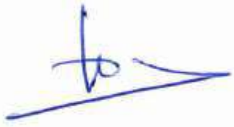
La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 9 mai 2025.

LA COMMISSION D'ENQUETE

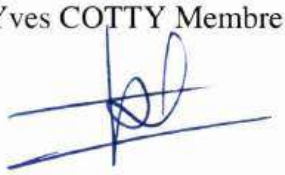
Nicole SOILLY Présidente



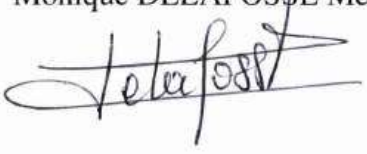
Jean Pierre CHAULET Membre



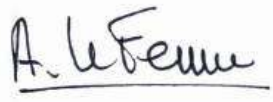
Jean Yves COTTY Membre



Monique DELAFOSSE Membre



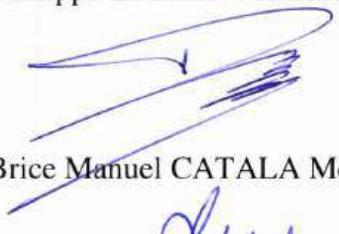
Annie LE FEUVRE Membre



Reinhard FELGENTREFF Membre



Philippe ZELLER Membre



Yves MAENHAUT Membre



Brice Manuel CATALA Membre



RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)

ANNEXES

Pièce N°1→Compte rendu de la réunion de cadrage du 27 aout 2024

Pièce N°2 →Compte rendu de la présentation de Paris Région

Pièce N°3 →Compte rendu de la réunion publique du 13 mars 2025

Pièce N° 4→ PV de synthèse des observations recueillies

<u>A noter</u> → Sont consultables en version numérique :

- **la totalité des observations du public, registre numérique et registres des communes**
- **le récapitulatif des 1256 avis des PPA avec les réponses du MO**

LES FONDAMENTAUX DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

FORMATION A L'ATTENTION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PDMIF
Région Île-de-France, 6 décembre 2024

Dany Nguyen-Luong - L'Institut Paris Region / Département Mobilité transports

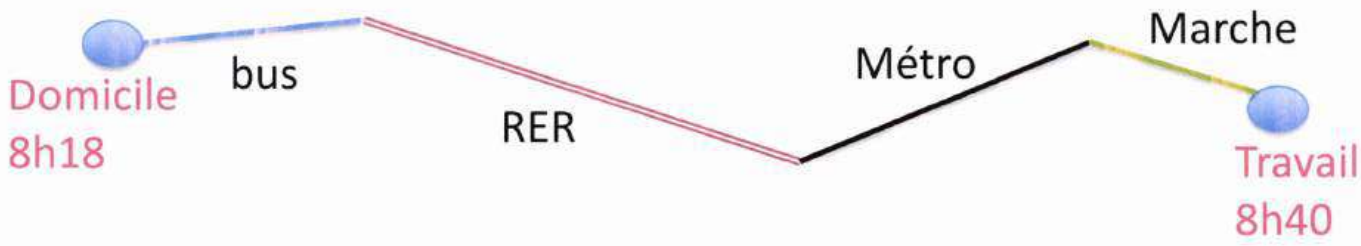


L'INSTITUT PARIS REGION

Qu'est-ce-qu'un déplacement ?

- Un **déplacement** est un mouvement d'un individu **caractérisé par** une origine et une destination, une heure de départ et une heure d'arrivée, un motif à l'origine et un motif à la destination et un ou plusieurs **modes** de transports.
- Plusieurs modes peuvent être utilisés au cours d'un même déplacement. Une **hiérarchisation** est faite pour définir un **mode de transport principal**.

Distinguer **mobilité quotidienne** ou de « proximité » et **mobilité longue distance** ou interurbaine.



Du « transport » à la « mobilité »

Pourquoi ce changement de paradigme ?





Transport :

flux, infrastructures

Mobilité :

usages, comportements, valeurs, services

Dimensionnement du projet

Politique publique, aménagement

- Depuis l'accord de Kyoto (1997), prise de conscience de l'enjeu climat,
- le secteur des transports est en tête des émissions de GES
- Enjeu développement durable : pour les transports, cela signifie sortir de la dépendance automobile

- Impact sur le cadre législatif : LOTI 1982 > LOM 2019
- Impact sur les acteurs : AOT > AOM (STIF>IDFM), PDUIF > PDM, VT > VM…

Chaque jour, comment se déplace-t-on en 2018?

En moyenne avant COVID-19, **chaque jour de semaine**, hors périodes de vacances scolaires, un Francilien, âgé de 5 ans et plus :

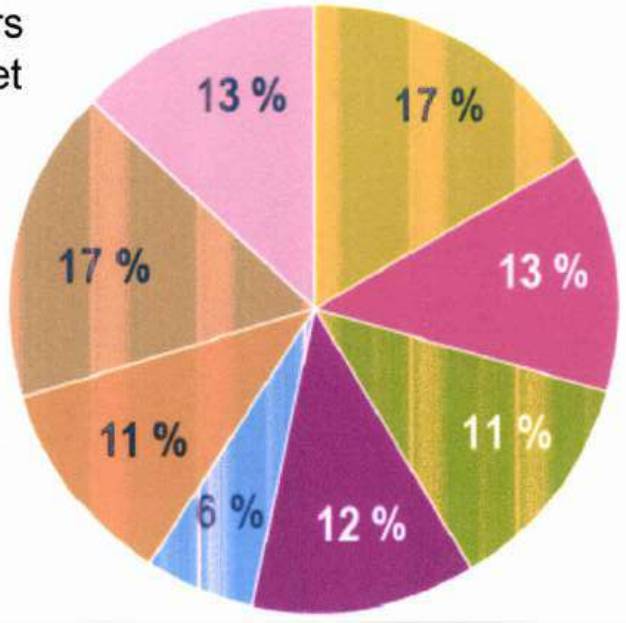
- Réalise **3,8 déplacements**
- Parcourt **18 kilomètres**
- Passe **1h30 à se déplacer** (dont 44 min D<->T en modes motorisés)
- Dans le but de réaliser diverses **activités ou motifs.**

Dans l'EGT :

- Nombre de motifs : 38 (+ 18 sous-motifs)
- Nombre de modes : 40

Autres définitions :

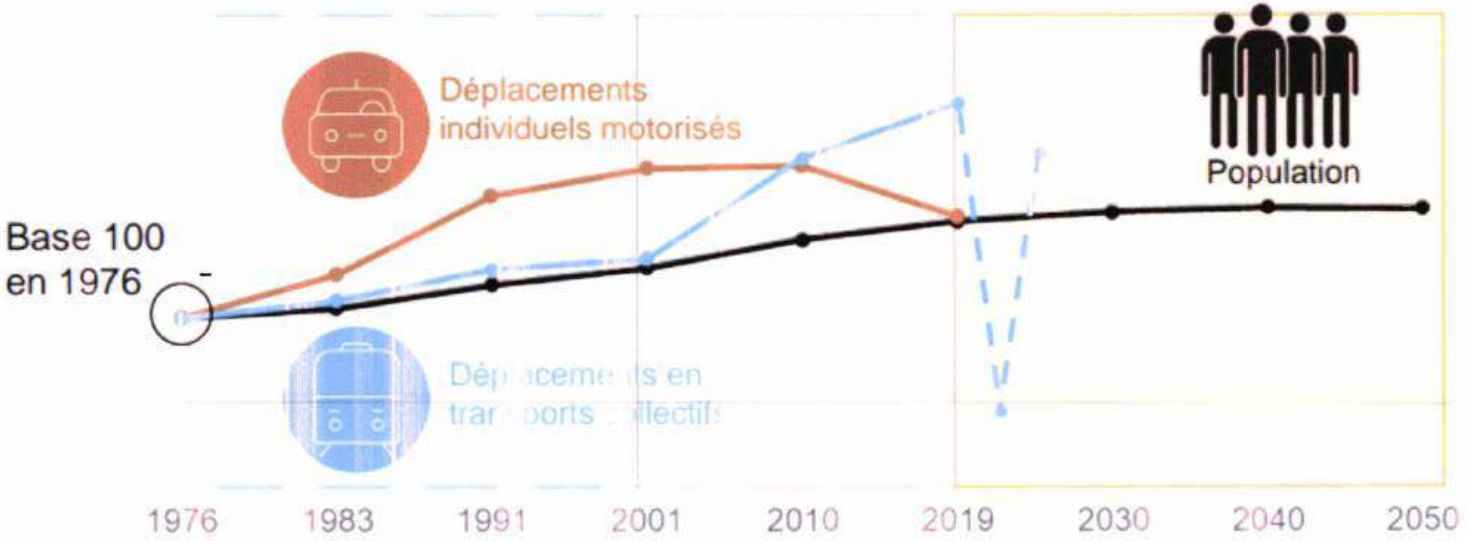
- modes mécanisés (tous sauf marche)
- modes motorisés (tout ce qui comprend un moteur)



Source : EGT 2018

Les évolutions de la mobilité sur le long terme

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



Source : IDFM

Facteurs influençant l'évolution de la mobilité

L'évolution de la mobilité dépend de :

- l'évolution de la population et de sa structure (démographie),
- des localisations résidentielles et des activités,
- de l'évolution des modes de vie et de travail,
- des politiques publiques de déplacements
- et de l'apparition des nouveaux acteurs privés de la mobilité.

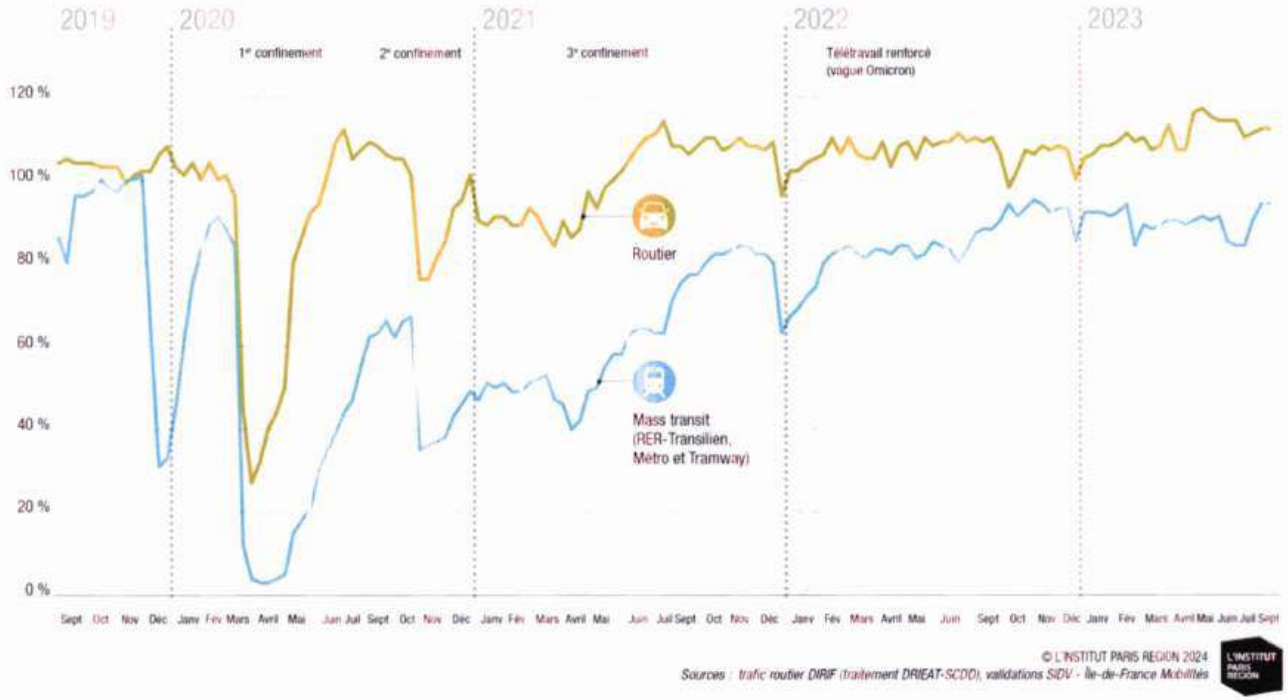
Evolution modérée des populations-emplois entre 2010 et 2018
Croissance de la population francilienne (sauf à Paris) mais vieillissement
Croissance des emplois à Paris et en petite couronne avec plus de cadres, moins d'ouvriers et d'employés

La journée des actifs change : des pauses déjeuner plus occupées, plus d'activités avant de rentrer chez soi.
Les loisirs continuent de se développer.

La crise Covid a bouleversé les comportements de mobilité. Qu'en est-il aujourd'hui après la crise ?

Evolution récente de la mobilité

Un niveau de trafic routier supérieur à l'avant-Covid sur le réseau structurant et celui du *mass transit* autour de 90 % de l'avant-covid en semaine
en % d'évolution par rapport à fin 2019

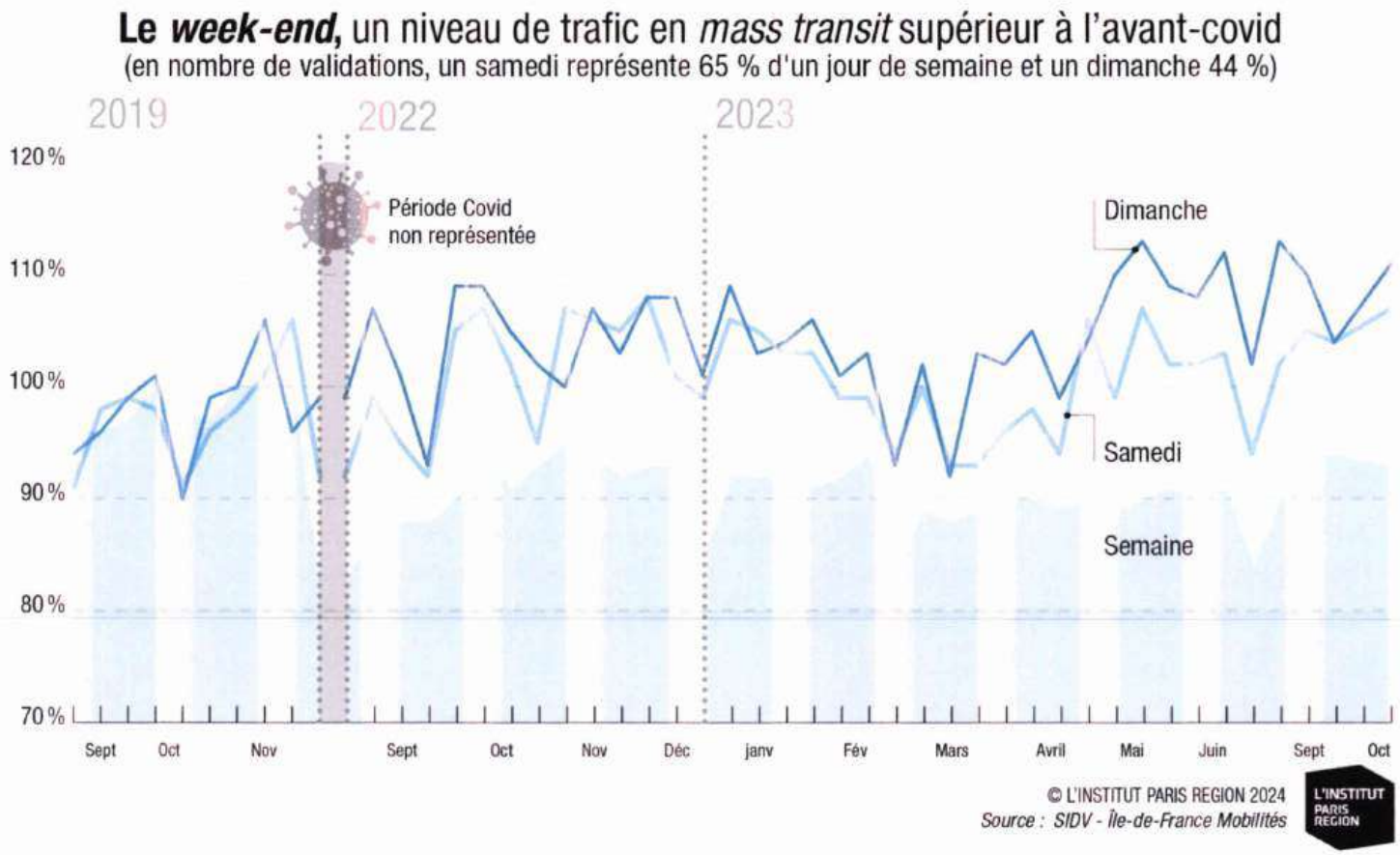


© L'INSTITUT PARIS REGION 2024
Sources : trafic routier DIRIF (traitement DRIEAT-SCDD), validations SIDV - Île-de-France Mobilités

- Le télétravail atteint un plafond : 45% des actifs franciliens télétravaillent régulièrement en 2023, 2,1 jours par semaine en moyenne
- Le phénomène des « jours de pointe » s'est ancré : fréquentation du mass transit le vendredi matin : -18% à -20% par rapport au mardi, en raison du choix des jours télétravaillés

Sources : « Baromètre des Franciliens – Edition 2023 », L'Institut Paris Region, octobre 2023, Sanef, Transport for London

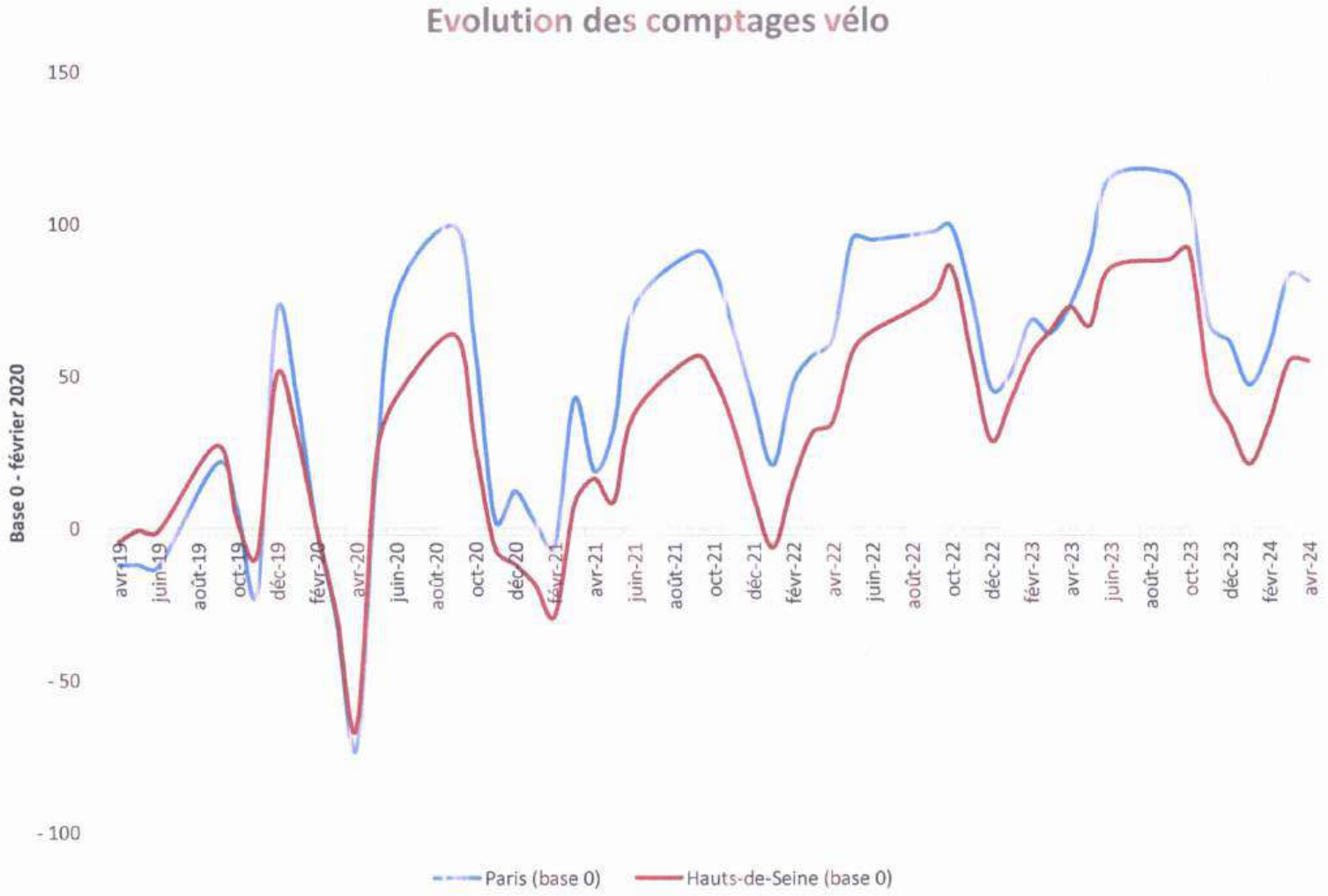
La fréquentation du mass transit le week-end est remontée plus vite que celle en semaine



- Chaque week-end, 283 000 validations de plus en septembre 2023 que sur la période de référence pré-covid (novembre 2019), soit +3%

Sources : « Baromètre des Franciliens – Edition 2023 », L'Institut Paris Region, octobre 2023, Sanef, Transport for London

COMPTAGES VÉLO PARIS ET 92 : +160% ENTRE FÉVRIER 2020 ET MARS 2023



Source: TdB de la mobilité - IPR

LES FEMMES, LES LYCÉENS ET LES PEU DIPLÔMÉS UTILISENT MOINS LE VÉLO

L'analyse des taux de mobilité (nombre de déplacements à vélo par personne par jour de semaine) montre qu'en 2023, sur 1,8 million d'usagers du vélo :

- les femmes utilisent 2,4 fois(*) moins le vélo que les hommes,
- les lycéens 2,4 fois moins que les cadres,
- les sans-diplôme 3,3 fois moins que les bac +5 et plus.

(*) Autrement dit, sur 100 déplacements à vélo, 70 sont effectués par des hommes et 30 par des femmes

Source: EMG 2023 - IPR

L'INTERMODALITÉ VÉLO-TRANSPORTS EN COMMUN ENCORE FAIBLE

9 % des trajets de rabattement sur gare se font à vélo, soit 180 000 déplacements environ.

Le potentiel de report depuis le bus ou la voiture sur le vélo reste donc immense, sachant qu'en 2023, 84 % de la population francilienne réside à moins de 2 km d'une gare, et que cette part sera portée à 90 % en 2030.

	millions	
VELO+TC	0,18	9 %
BUS+TC	1,45	72 %
VP+TC	0,40	19 %
	2,03	100%

Source: EMG 2023 - IPR



Externalités

- **Quantifiables** : congestion, pollution de l'air, bruit, accidents, GES, usure des infrastructures
- **Plus difficilement quantifiables** : perte de biodiversité, pollution de l'eau et des sols, effets de coupure, impact sur le paysage
- Concerne tous les modes
- Aussi bien voyageurs que marchandises







Les grands enjeux actuels

- La qualité de l'air
- Le climat / décarbonation
- L'artificialisation/ sobriété /économie circulaire
- Les inégalités







Contexte : contraintes fortes sur les budgets d'investissement publics mais une volonté politique d'investissement qui se maintient (SGP, Contrat de plan)



Mobilité et décarbonation des transports

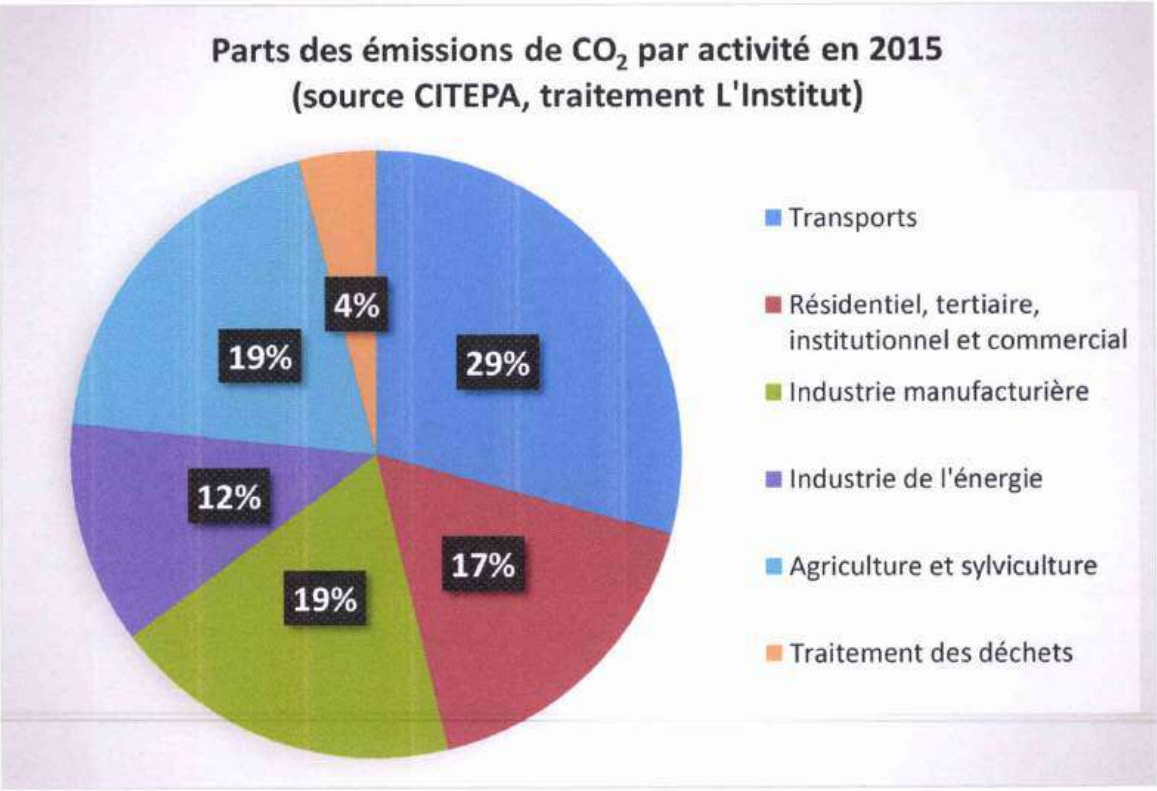
Green deal européen (juillet 2021) : réduire de 55% les émissions des voitures en 2030 par rapport à 2021

Émissions CO_2 des voyageurs =
(Émissions unitaires) x (Km parcourus) x (Taux remplissage)

TECHNOLOGIES	AMENAGEMENT ET URBANISME	CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT
Electrification des modes de transport, carburants alternatifs	Ville dense, compacte, mixte, « à 15 minutes » Région « à 20 minutes », polycentrique	Report modal vers le Mass transit Sobriété - Frugalité
Déploiement des bornes de recharge	Report modal vers les modes actifs	Report modal vers les modes partagés

Les transports représentent en France :

- **29 %** des émissions nationales de gaz à effet de serre (1er émetteur) sur 480 MT par an



- **32 %** de la consommation nationale d'énergie (second après le secteur du bâtiment)

Parts des émissions de CO_2 par mode en 2019 en France
(source : CITEPA)

	Mt eq CO2	%
Voitures	71,70	52,8%
PL	33,30	24,5%
VUL	20,90	15,4%
2roues motorisés	1,40	1,0%
Avion	5,40	4,0%
Fer	0,40	0,3%
Fluvial	2,70	2,0%
	135,80	100%

La pollution de l'air, enjeu de santé publique

Contribution due au trafic routier :

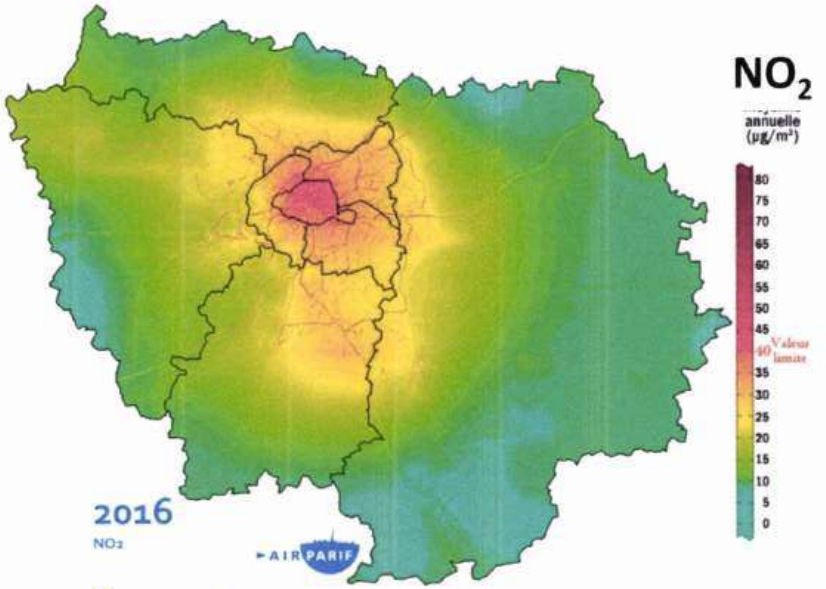
50% des émissions NO_2

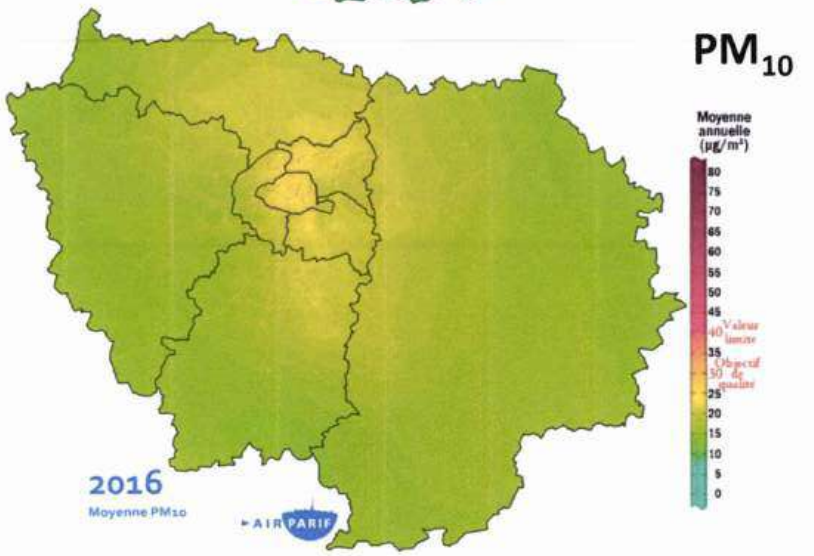
25% d'émissions de $PM_{10,2.5}$

48 000 décès prématurés par an en France (source Santé Publique France), 500 000 en Europe selon OMS et CE Delft. Autre donnée : 67 000 décès prématurés selon l'Institut Max Planck (2019)



2016





L'INSTITUT PARIS REGION

OFFRE DE TRANSPORT

OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN AUJOURD'HUI

Réseaux d'ÎdF en 2024

Métro: 16 lignes,
245 km / 321 stations

Réseau ferré lourd : 8 lignes de train et 5 lignes de RER
1346 km / 424 gares

Tramway : 14 lignes
185 km / 279 arrêts

Bus : 1449 lignes
24 660 km / 30 785 arrêts







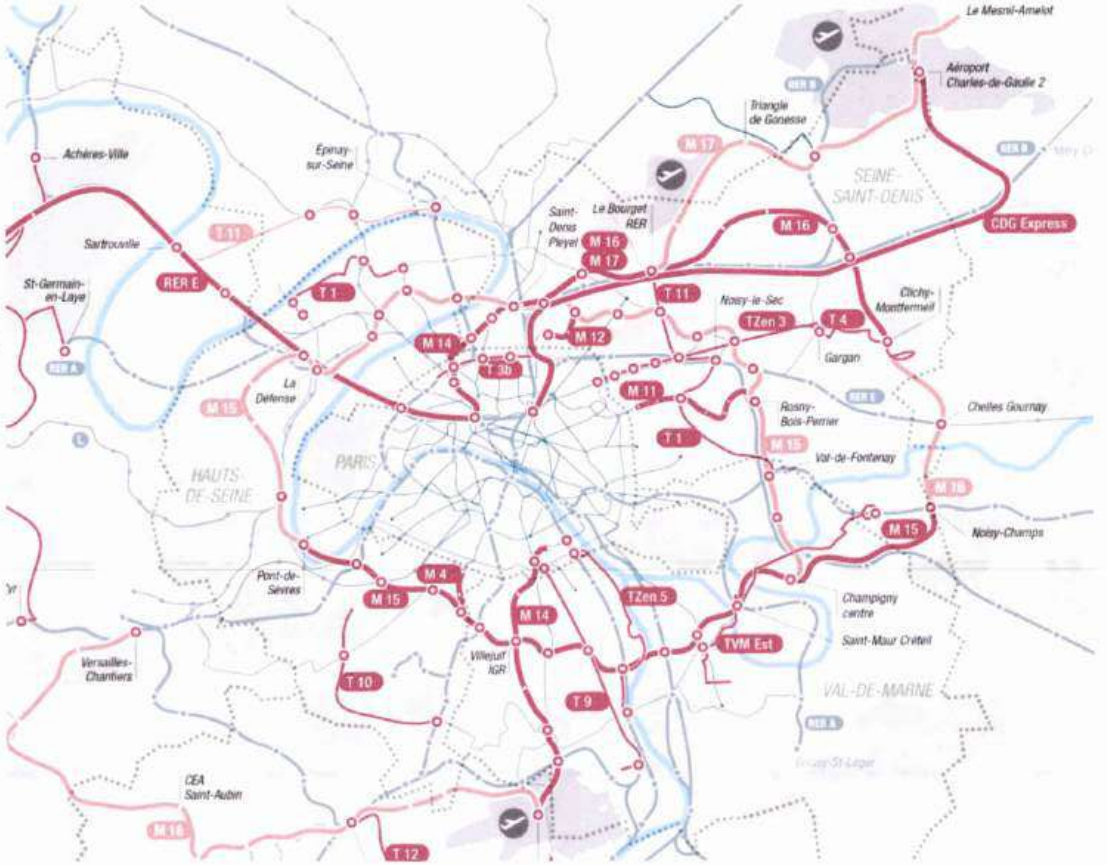


Le réseau 2030 : le « Nouveau Grand Paris »

Coût : 42 milliards € (valeur 2020)

Le « Grand Paris Express » (GPE)

- 4 nouvelles lignes de métro automatique
- 200 km, 68 nouvelles stations
- 55 à 60 km/h
- Maillage et desserte des grands clusters
- trafic attendu : 2 millions passagers par jour

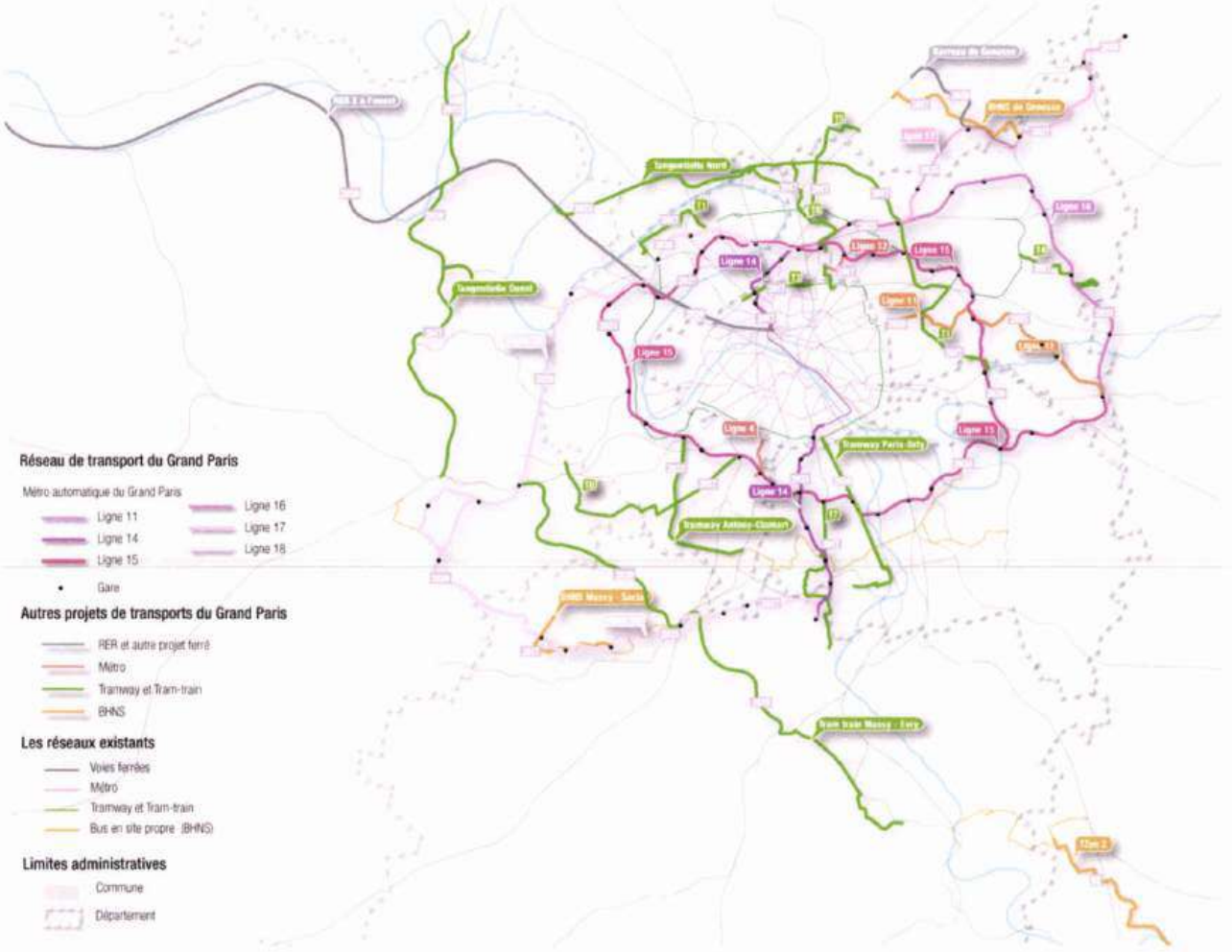


Source : Institut Paris Region

Le réseau 2030 : le « Nouveau Grand Paris »

Le « Plan de mobilisation »

- Modernisation du RER
- Extension RER E à l'ouest (EOLE)
- 4 prol. métro
- Nouvelles lignes de tramway et prolongements
- Nouveaux TCSP : 5 lignes Tzen
- Grands projets de pôles d'échanges



LES NOUVELLES MOBILITÉS

Emergence des « nouveaux services de mobilité » depuis 2006

2013
- Explosion des VTC et des chauffeurs non professionnels (UberPOP, Heetch)
- Applications pour stationnement et location proche des aéroports (TravelCar, Tripndrive, Carnomise)

Application CityMapper

2012
- Début d'UberX à Paris et en Île-de-France

2011
- Lancement d'Autolib
- L'autopartage se propage sur l'Île-de-France (Buzzcar, Auto2...)
- UberTaxi (Paris)

2010
- Début de l'activité des VTC
- Covoiturage 2e génération (WayzUp, Karos, OuiHop...)

Premières applications Uber et Waze

2009
- Création du statut juridique des VTC ●
- Lancement des aplications ViaNavigo et RATP
- Zilok (autopartage entre particuliers)
- OuiCar (SNCF)

Sortie de l'iPhone 3G et de application Apple Store

2008
- Officialisation des motos-taxis ●

Révolution tactile : Apple lance l'iPhone

2007 Opérateurs d'autopartage
- Mobizen (groupe Transdev)
- Okigo (Vinci/SNCF)

Création d'OpenStreetMap et de Twitter

2006
- Sites de covoiturage 1ère génération (covoiturage.fr, devenu BlaBlaCar)

Source : IAU îdF © IAU îdF

● Promulgation de loi

2017
- Freefloating : trottinettes (knot), vélos (Gobee.bike, Obike), scooters (Mober, Coup)…
- ViaNavigo : inclusion de Vélib' et du covoiturage dans le calculateur d'itinéraire
- Expérimentation de navettes autonomes (Issy, La Défense, Vincennes, Saclay, A10/A13)
- Expérimentation de véhicules utilitaires en libre-service pour les pros (VULe, Paris)
- Expérimentation de solutions porte à porte (bus flexible, Courtaboeuf)
- Test de péage positif à Boulogne Billancourt
- Assises nationales de la mobilité ●

2016
- Loi pour une République numérique ●
- Lancement de CityScoot, location de scooters électriques

2015
- Application CityMapper pour Paris et sa région
- Location de véhicules électriques en gare (Wattmobile)

2014
- Autorité organisatrice de la mobilité (loi MAPTAM) ●
- Autopartage résidentiel
- Autopartage (Zipcar, Koolicar)
- Application UberPool

2018

- Fin de la DSP Autolib'

- Lancement de Vélib'2 (VAE) et abandon de Gobee.bike et Obike (vélos en free-floating)

- Chartes entre opérateurs de vélos et scooters en free-floating et Paris

- Trottinettes électriques en libre service, vélos et scooters 3R en free-floating, voitures Renault et Peugeot en free-floating ...

- Offre de VAE en location / IDFM

- Loi d'orientation des mobilités (projet)

2019
- Fin d'Ofo
- Kapten concurrent n°1 d'Uber
- Décembre : loi LOM promulguée

2020
- Juin : Jump racheté par Lime
- Août : choix des 3 opérateurs à Paris des trottinettes : Lime, Tier, Dott

2021

Trois nouveaux services de scooters partagés, Lime, Yego et Cooltra

2023

Août : fin des trottinettes à Paris

Le covoiturage de courte distance en ÎdF

Marché principal : le domicile-travail. Pratique encore peu répandue. Absence de masse critique permettant une fluidité du service.

Taux d'occupation moyen des véhicules particuliers : 1,05 pour le domicile travail (EMG 2023), donc marge de progression importante



Un contexte juridique incitatif

- la loi de transition énergétique d'octobre 2014 (PDE)
- le PDU Île-de-France de juin 2014
- la loi MAPTAM de janvier 2014
- la loi LOM de décembre 2019 qui fixe le seuil du covoiturage urbain à 15 km

Mais des freins

- la peur de l'inconnu
- une mobilité contrainte (concordance d'horaires et de trajets)
- incertitude quant au trajet retour

Voie dédiée TC et covoiturage



Des leviers possibles

- Les voies dédiées aux covoitureurs
- Les aires de covoiturage (voir cas du Département Loire Atlantique)
- Les plans de mobilité
- Les incitations financières ne semblent pas efficaces)

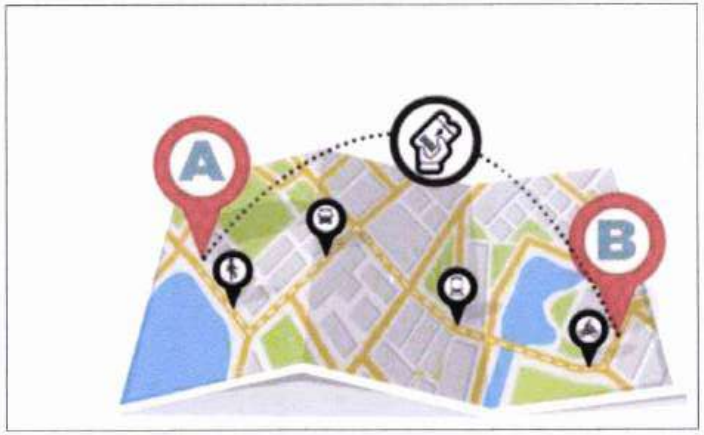
Le MaaS (Mobility as a Service)

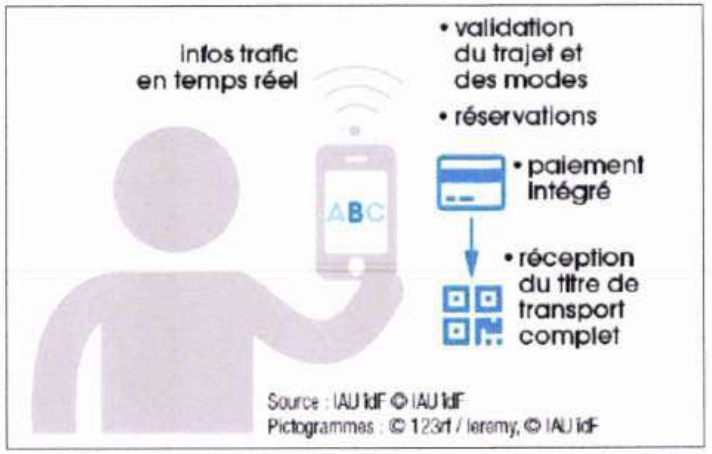
- Mobility as a Service, concept créé en Finlande en 2013 : faciliter l'accès aux services via une interface unique sur smartphone et une tarification intégrée des TC et de services de voiture partagée

- Helsinki: la société Whim a lancé une application mobile unique pour organiser des trajets porte-à-porte en bus, en vélo, en train, en taxi ou en voiture.

- Application en IDF ? Début avec la carte Navigo. Recherche d'optimisation de l'intermodalité.

- Frein actuel : business model à trouver (règles de partage des recettes) et interopérabilité des bases de données publiques et privées.





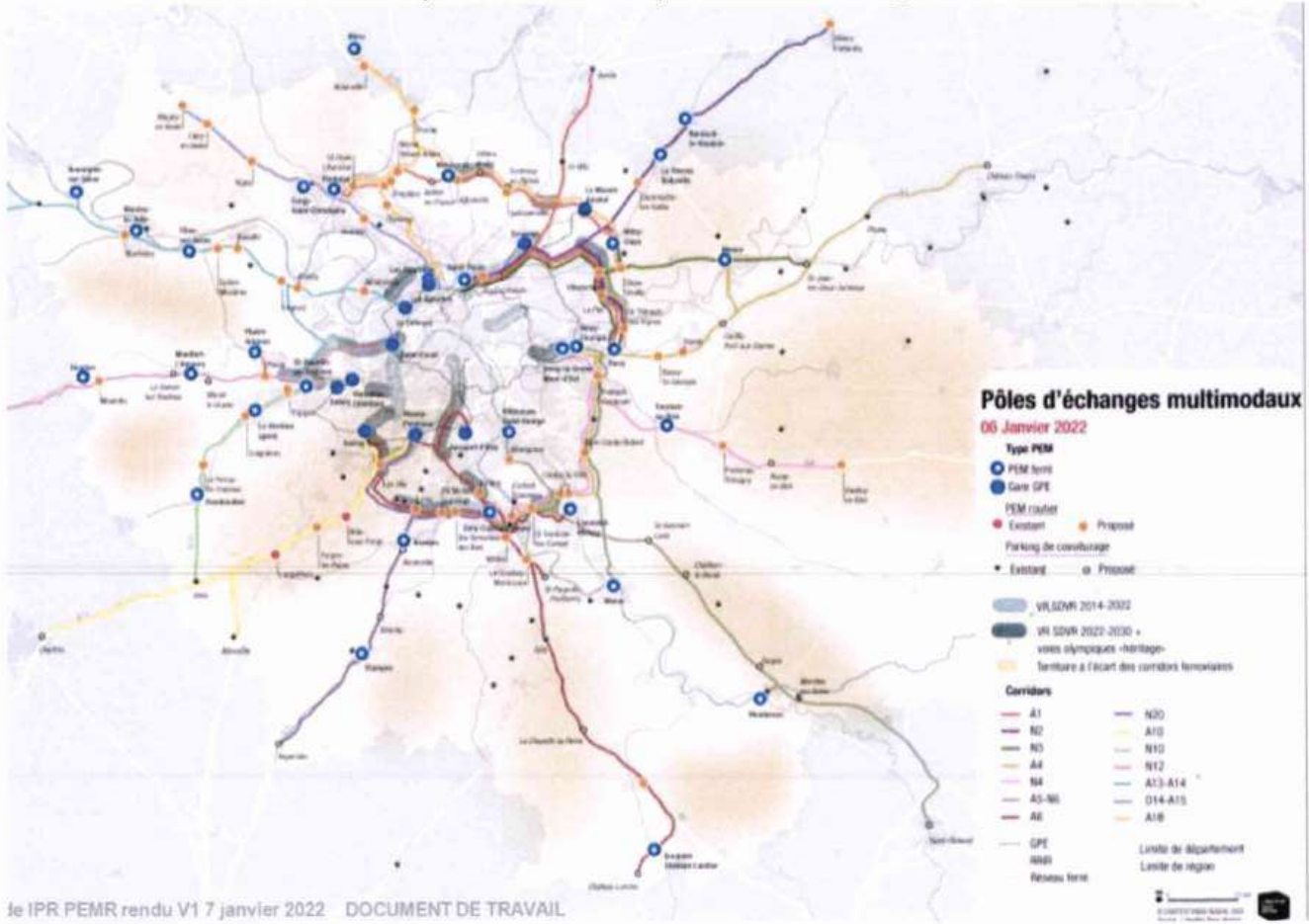
LES NOUVEAUX USAGES DE LA ROUTE, SON OPTIMISATION

La route, support de la multimodalité

- Schéma directeur des voies réservées (SDVR) DIRIF
- Schéma des Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR)
  IPR
- Réseau de bus express (VRTC) IDFM
- Réseau de lignes de covoiturage (VR2+)

=> **Nécessité d'une mise en cohérence**

35 sites d'accueil potentiels de pôles d'échanges multimodaux



le IPR PEMR rendu V1 7 janvier 2022 DOCUMENT DE TRAVAIL

« Marché » des nouveaux services de mobilité partagée

Cas d'usage	Autopartage entre particuliers	Covoiturage	VTC	VP en free-floating	Vélo et trotin en free-floating	TAD	VA
Zone dense	X	X	X	X	X		
Péri-urbain/rural	X	X	X	X		X	X
Dernier km				X	X	X	X
Inter-urbain	X	X					X
Site dédié (CC, usine, etc)							X

La logistique urbaine : les problématiques

- Logistique dite du dernier km mais ne pas oublier les « 999 km précédents »
- Une logistique urbaine fragmentée : explosion du e-commerce (multiplication par 4 du CA en 10 ans), trafic VUL en très forte augmentation, stationnement sauvage
- Comment donner sa place à la logistique alors que la priorité est en général donnée au transport de voyageurs ?
- Comment rendre durable cette logistique ?
- Vaut-il mieux des grandes plateformes de stockage et de de distribution en grande couronne ou une multitude de petits centres de distribution en zone dense (question du prix du foncier) ?
- Quelle est la place de la logistique fluviale ?





CONCLUSIONS : GRANDS LEVIERS D'ACTIONS

- Développer les modes alternatifs à l'autosolisme
- Partager la voirie et l'espace public entre les modes
- Faire évoluer les véhicules
- Optimiser la logistique urbaine
- Changer les comportements

Merci pour votre attention

dany.nguyen-luong@institutparisregion.fr

Région îledeFrance

PDMIF – Rencontre avec Madame la Présidente de la Commission d'enquête 27.08.2024

Mme Nicole SOILLY : Présidente de la commission d'enquête relative au PDMIF (soillynicole54@iledefrance.fr)

M. Kamel OULD-SAID : Directeur général adjoint chargé des transports, du logement et de l'aménagement - Région Île-de-France (kamel.ould-said@iledefrance.fr)

M. Arnaud MARTHINET : Chef service mobilité et politique de transport - Région Île-de-France (arnaud.marthinet@iledefrance.fr)

Mme Rakavi ARUNASIRI : Alternante dans le service mobilité et politique de transport - Région Île-de-France (rakavi.arunasiri@iledefrance.fr)

M. Romain VARENE : Associé secteur public, AMO auprès de la Région Île-de-France (romain.varene@eurogroupconsulting.com)

Mme Judith VILALTA : Principal mobilités, AMO auprès de la Région Île-de-France (judith.vilalta@eurogroupconsulting.com)

Synthèse des points clés

Calendrier de l'enquête publique :

- La date limite de réception des avis PPA (environ 1500 consultées) à annexer au dossier d'Enquête publique est fixée entre décembre et début février afin d'inclure les dernières délibérations.
- Il a été décidé de préparer une première version de compilation des retours pour janvier, qui sera transmise à la Commission d'enquête. Celle-ci sera mise à jour au fur et à mesure de la réception des derniers avis pour constituer la version finale.
- L'enquête publique se déroulera du vendredi 28 février au lundi 31 mars.
- L'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique sera pris au plus tard mi-février, après relecture et validation par la Commission d'enquête.
- Le procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête sera établi début avril.
- La réponse de la Région sera apportée dans un délai de 15 jours après réception du procès-verbal, soit pour mi-avril.
- Le rapport final de la Commission d'enquête est attendu pour la fin avril.

Préparation de l'enquête publique

- **Permanences**
  - Il a été convenu d'organiser deux permanences dans quatre lieux par Département.

- Les implantations des permanences ont été sélectionnées dans les communes d'implantation des Préfectures et Sous-Préfectures afin de couvrir un large spectre d'enjeux, tant urbains (amélioration de la qualité de service, nouvelles lignes de transport) que ruraux (bus, transport à la demande, transport scolaire, routier).
- Sur cette première base, des ajustements ont été apportés dans certains départements :
    - Il a été décidé d'ajouter une quatrième implantation dans les départements disposant de moins de quatre Préfectures ou Sous-Préfectures.
    - Une cinquième implantation a été autorisée à titre exceptionnel pour le département disposant d'une Préfecture et de quatre Sous-Préfectures (cas de la Seine-et-Marne).
    - Il a été décidé de retenir quatre arrondissements pour la Vile de Paris, répartis entre secteurs centraux et périphériques.
- Ainsi, les lieux d'implantation des permanences retenues par Département sont : o Paris (75) : 17ème, 12ème, 15ème, Paris centre
    - Seine-et-Marne (77) : Melun, Meaux, Fontainebleau, Provins, Torcy (exception à 5 implantations)
    - Yvelines (78) : Versailles, Mantes-la-Jolie, Rambouillet, Saint-Germain-en-Laye o Essonne (91) : Evry, Etampes, Palaiseau, Athis-Mons o Hauts-de-Seine (92) : Nanterre, Antony, Boulogne, Colombes o Seine-Saint-Denis (93) : Bobigny, Saint-Denis, Le Raincy, Montreuil o Val-de-Marne (94) : Créteil, Nogent-sur-Marne, L'Haÿ-les-Roses, Maisons-Alfort o Val d'Oise (95) : Cergy, Sarcelles, Argenteuil, Goussainville
- Concernant les jours et horaires de permanence, il a été convenu que les permanences se tiendraient sur des créneaux de 3 heures (9h-12h et 14h-17h), y compris le mercredi et le samedi matin. Il a été décidé d'ajouter un créneau en horaires décalés en semaine (17h20h et 16h-19h) sous réserve de l'accord des Mairies concernées.
- **Actions à mener :**
    - La Région Île-de-France informera les Mairies en amont et proposera deux réunions dont une décalée (samedi ou fin d'après-midi en semaine). o La Région Île-de-France devra également transmettre à la Commission d'enquête les coordonnées d'un correspondant dans chaque Mairie retenue.

- **Réunion publique :**

- Il a été décidé que la Région Île-de-France organisera une réunion publique à mi-parcours de l'enquête publique, soit à la mi-mars.
- La Région Île-de-France a proposé que cette réunion publique se tienne à Saint-Ouen au siège de la Région, pour des raisons à la fois symboliques, logistiques et budgétaires, sous réserve de confirmation par la Commission d'enquête.
- La Commission d'enquête sera responsable de définir les besoins logistiques et de proposer un synopsis (avec thèmes) pour cadrer les échanges.
- La Commission d'enquête demande à la Région Île-de-France de prévoir un animateur pour la gestion des échanges lors de la réunion.

- **Modalités logistiques de l'Enquête publique :**
  - La Région Île-de-France prévoit de faire appel à un prestataire pour les moyens logistiques (affichages, registre papier obligatoire, registre numérique et adresse dédiée, etc...).
  - La Commission d'enquête a recommandé de ne pas recourir à la conversion des registres papier en format numérique en raison du manque de réactivité constatée de cette solution dans le traitement des derniers retours papiers, pouvant nuire au calendrier de bouclage de la synthèse.

Prochaines étapes de travail entre la Commission d'enquête et la Région o Il a été convenu d'organiser une réunion de présentation du projet PDMIF à la Commission d'enquête (9 membres) le 7 janvier 2025 et de mettre à disposition une salle de travail pour la Commission d'enquête l'après-midi. Cette organisation sera pilotée par la Région Île-de-France en collaboration avec IDFM.

o A la demande de la Commission d'enquête, la Région Île-de-France sollicitera IDFM pour obtenir le bilan de la concertation (comptes rendus des ateliers, comptes rendus de séminaire d'élu, etc...) afin de le transmettre à la Commission d'enquête.

Modalités pratiques de fonctionnement entre la Commission d'enquête et la Région

- Il a été convenu que la Région Île-de-France fournira un dossier papier à chaque membre de la Commission d'enquête, en complément de la version numérique.
- Il a été décidé que tous les échanges seront centralisés auprès de la Présidente Mme Soilly, désignée comme interlocutrice unique.
- La Région Île-de-France veillera à anticiper et à suivre le processus de versement des indemnités afin d'éviter les difficultés rencontrées lors du SDRIF-E. Mme Soilly a proposé de transmettre le texte applicable à l'équipe PDMIF. Il a été précisé qu'aucun acompte ne sera demandé par la Présidente.
- La Région Île-de-France s'engage à transmettre par voie électronique les coordonnées détaillées de l'équipe projet Région à la Présidente.

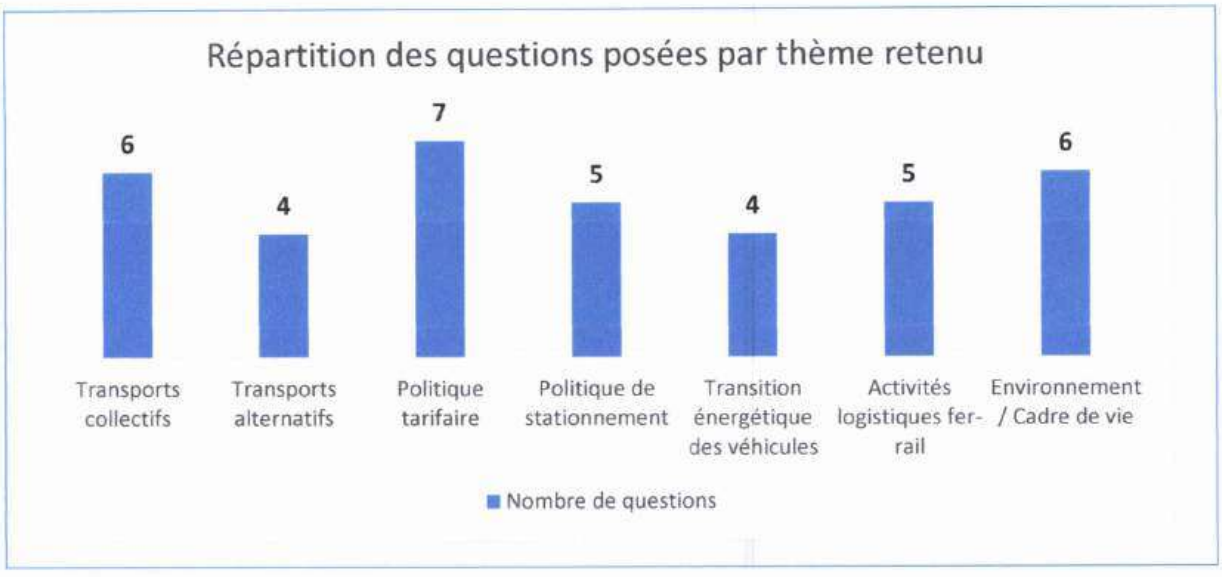
Réunion publique – CR des échanges avec le public
13.03.2025

Participants :

- Commission d'enquête (ordre sur scène) : Nicole Soilly, Yves Maenhaut, Monique Delafosse, Philippe Zeller, Jean-Yves Cotty, Reinhard Felgentreff, Annie Le Feuvre, Brice-Manuel Catala.
- Région Île-de-France : Marianne Duranton (Déléguée spéciale aux mobilités durables), Kamel Ould-Saïd (DGA Logement, Aménagement, Transports).
- Ile-de-France Mobilités : Elodie Hanen (Directrice générale déléguée), Anne Salonia (Cheffe du département études et plan de déplacements urbains d'Île-de-France).
- Animateur : Romain Varene.

Synthèse des points clés de la réunion

- Participation physique : 57 participants issus du grand public
- Durée de la réunion publique : 2 heures et 34 minutes
- Typologie de public ayant participé à l'oral :
  - Élus (conseillers régionaux, conseillers municipaux, ...)
  - Agents publics de collectivités
  - Société civile : étudiants (géographes, urbanistes, ...), citoyens, membres d'associations...
- Nombre total de questions posées :
  - **32 questions posées à l'oral**
  - **5 questions posées à l'écrit**
  - **1 contribution écrite à l'enquête publique remise par un élu régional**
- Nombre de questions posées par thématique :
  - Thème 1 Transports collectifs : 6 questions
  - Thème 2 Transports alternatifs : 4 questions
  - Thème 3 Politique tarifaire : 7 questions
  - Thème 4 Politique de stationnement : 5 questions
  - Thème 5 Transition énergétique des véhicules : 4 questions
  - Thème 6 Activités logistiques fer-rail : 5 questions
  - Thème 7 Environnement / Cadre de vie : 6 questions


Répartition des questions posées par thème retenu
6
4
7
5
4
5
6
Transports collectifs
Transports alternatifs
Politique tarifaire
Politique de stationnement
Transition énergétique des véhicules
Activités logistiques fer-rail
Environnement / Cadre de vie
Nombre de questions

Thème 1 : Transports collectifs

1. **Question n°1, posée à l'oral, Charlotte Nenner, Conseillère régionale du Pôle Ecologiste : Les objectifs du Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) pourraient être plus ambitieux, notamment concernant la baisse de la circulation automobile qui pourrait atteindre -25% au lieu des 15% prévus. En matière de transports collectifs, la priorité devrait être donnée à l'amélioration de la fiabilité des lignes existantes et à l'augmentation de l'offre (fréquence, amplitude horaire), notamment après 20h en Ile-de-France, plutôt qu'à la création de nouvelles lignes, parfois coûteuses et peu pertinentes, comme la ligne 17 et 18 du Grand Paris Express (GPE).**

Réponse à la question n°1 :

L'objectif de réduction de 15% de la circulation automobile a été fixé de manière réaliste et atteignable. Cette trajectoire, ambitieuse mais réaliste, est fondée sur la mise en place de plusieurs dispositifs tels que le développement du covoiturage, du réseau **vélo Île-de-France**, et du renforcement de l'offre de transport.

Concernant la création de nouvelles lignes de transport collectif, il parait difficile de vouloir réduire l'utilisation de la voiture tout en étant opposé à la création de nouvelles lignes. Les déplacements transversaux restent aujourd'hui contraints, les nouvelles infrastructures visent à améliorer le maillage du territoire et réduire le recourt à la voiture.

Pour l'extension des horaires en soirée, la nécessité d'un renforcement de l'offre est bien identifiée. Les interruptions de service en soirée, notamment sur les lignes de RER en Essonne, se justifient par la massification des travaux nécessaires pour améliorer la robustesse du réseau. Ces travaux impliquent des fermetures anticipées et des restitutions tardives afin de garantir la fiabilité du matériel. Des efforts sont engagés pour élargir cette offre nocturne, notamment à travers les DSP pour les bus, qui assurent des services jusqu'à minuit et permettent des correspondances avec les RER pour desservir les territoires. D'autres dispositifs tels que l'arrêt à la demande entre des points d'arrêt sont mis en place pour renforcer la sécurité des voyageurs.

2. **Question n°2, posée à l'écrit, Blaise Martin, Citoyen travaillant à Carrefour Pleyel : « La nouvelle gare Saint-Denis de la ligne 14 doit accueillir les nouvelles lignes dans les années à venir est énorme mais peu fréquentée. Ces gares presque vides du GPE ne vont-elles pas creuser la dette d'Île-de-France Mobilités (IDFM) ? »**

Réponse à la question n°2 :

La gare Saint-Denis Pleyel accueille actuellement la ligne 14, mais elle est conçue pour répondre aux besoins futurs du territoire et pour accueillir plusieurs lignes du GPE à horizon 2035-2040. Une croissance significative du trafic est attendue avec la mise en service des nouvelles infrastructures.

Lorsqu'une nouvelle gare est ouverte, une période d'adaptation est nécessaire pour que les usagers qui modifient leurs habitudes de déplacement. La fréquentation actuelle ne reflète donc pas l'usage futur de cette gare.

Cette gare dessert le Stade de France et accueille un flux important de voyageurs lors d'événements majeurs. À titre d'exemple, elle a connu une forte affluence lors des Jeux Olympiques et Paralympiques.

L'ensemble du réseau du Grand Paris Express contribuera à désaturer les lignes existantes et à redistribuer les flux de voyageurs. Une fois toutes les lignes mises en service, les effets de délestage et de désaturation seront pleinement visibles.

3. **Question n°3, posée à l'oral, David, Citoyen résidant en banlieue parisienne :**

Le réseau de bus de banlieue parisienne souffre d'un manque d'intégration hérité de son histoire, il ne s'agit pas d'un réseau de bus unifié mais d'une centaine de réseaux différents, ce qui entraîne de nombreuses anomalies. Contrairement à d'autres grandes agglomérations, il existe très peu de lignes express ou de lignes circulant sur l'autoroute.

Au-delà des 45 cars express prévus, un véritable plan d'intégration du réseau est-il envisagé ? L'information voyageurs reste insuffisante pour un réseau aussi complexe, et le projet de renumérotation des lignes prend du retard. De nombreuses incohérences subsistent, comme certaines lignes de bus s'arrêtant à 500 mètres d'une gare majeure, ou une signalétique peu visible. Ces problématiques seront-elles prises en compte et corrigées ?

Réponse à la question n°3 :

Plusieurs actions sont en cours pour améliorer l'intégration et la structuration du réseau de bus en Île-de-France. Dans le cadre des délégations de service public (DSP), des renforcements de l'offre sont prévus, en particulier en grande couronne, afin d'améliorer la couverture et la fréquence des lignes. Une restructuration du réseau de bus parisien a déjà été menée ces dernières années pour s'adapter aux évolutions des pratiques de mobilité.

Chaque mise en service de nouvelle infrastructure fait l'objet d'une réflexion sur l'organisation du réseau de bus en rabattement vers les nouvelles gares. Cette démarche est systématique pour garantir une complémentarité entre les différents modes de transport.

L'amélioration de l'information voyageurs est également un axe de travail prioritaire. Le **Plan des mobilités en Île-de-France** (PDMIF), qui se projette à horizon 2030, intègre plusieurs actions en ce sens. Un effort important est réalisé pour harmoniser et simplifier le réseau : le passage de plusieurs dizaines de contrats Optile à une quarantaine de DSP, ainsi qu'un travail sur la signalétique en cours pour assurer une meilleure lisibilité du réseau. La renumérotation des lignes de bus s'inscrit dans cet objectif d'intégration et suit son déploiement progressif.

4. **Question n°4, posée à l'oral, Lorenzo, Citoyen, Géographe :**

L'objectif de réduction de 26 % des émissions carbone inclut-il les émissions liées à la construction des nouvelles infrastructures, notamment celles du Grand Paris Express ? La création de la ligne 17, qui facilitera l'accès à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ne risque-t-elle pas d'encourager le recours à l'avion, en contradiction avec l'objectif de réduction des émissions carbone ?

Réponse à la question n°4 :

Les émissions carbones liées à la construction des infrastructures ne sont pas intégrées dans le calcul de réduction de 26 % qui concerne principalement les émissions issues de la circulation et de l'exploitation des transports.

Le projet du GPE a été décidé en 2010 et sa mise en service s'échelonnera jusqu'en 2030. L'évaluation carbone du PDMIF porte sur la période 2020-2030.

Concernant la desserte de l'aéroport, l'amélioration de l'accessibilité par les transports en commun ne constitue pas un facteur déterminant du volume de trafic aérien, qui dépend de nombreux autres paramètres (politique tarifaire des compagnies, évolution de la demande internationale, régulations environnementales). Roissy dessert principalement des destinations internationales et l'existence d'une ligne de métro ne modifie pas significativement ces dynamiques. Offrir une alternative de transport collectif pour accéder à l'aéroport permet de limiter l'usage des véhicules thermiques et contribue ainsi à la réduction des émissions liées aux déplacements terrestres.

5. **Question n°5, posée à l'oral, Cédric, Citoyen :**

Concernant l'électrification de la ligne P entre Trilport et La Ferté-Milon, serait-il pertinent d'étudier un prolongement du service jusqu'à Villers-Cotterêts, afin de recréer une liaison ferroviaire existante il y a plus de 70 ans ? Cela pourrait améliorer le bilan économique de la ligne et favoriser un report modal vers les transports en commun.

Réponse à la question n°5 :

Remarque notée ne nécessitant pas de réponse.

6. **Question n°6, posée à l'écrit : Anonyme**

« Je suis relativement inquiet par l'aménagement autour de la gare Villejuif-Institut Gustave Roussy (IGR). A ce jour, il n'y a pas de bus et de mobilité douce autour de la gare. La Mairie a décidé de passer le stationnement à 350€ l'abonnement par véhicule sans distinction thermique ou électrique par résident alors qu'il n'y aucun plan vélo à ce jour. Quelles sont les solutions et sous quel délai l'aménagement va être réalisé ? »

Réponse à la question n°6 :

Pour toutes les nouvelles gares du Grand Paris Express, un pôle d'échange multimodal est en cours de conception, en lien avec les collectivités territoriales, la Société du Grand Paris (SGP) et IDFM. Ce pôle d'échange vise à organiser les correspondances entre modes de transport : rabattement en bus, développement des infrastructures cyclables, stationnements-relais, offre de covoiturage, autopartage et cheminements piétons.

Ces démarches nécessitent une concertation approfondie et prennent du temps à émerger. Dans certains cas, les aménagements intermodaux seront réalisés après la mise en service des gares, ce qui est le cas pour Villejuif-IGR, future gare de correspondance entre la ligne 14 prolongée et la ligne 15 Sud.

Concernant la politique de stationnement, celle-ci relève exclusivement des collectivités locales. Le PDMIF ne fixe pas les tarifs de stationnement, ni les aménagements cyclables au niveau communal, ces décisions relevant des Plans Locaux de Mobilité (PLM) élaborés par les territoires et les départements.

Thème 2 : Transports alternatifs

7. **Question n°7, posée à l'oral, Emmanuel Bolle, Conseiller municipal à la Commune d'Epône : Le financement des infrastructures cyclables est prévu à hauteur de 300 M€ jusqu'en 2030, avec une prise en charge des aménagements par les gestionnaires de voirie, accompagnée d'une contribution d'IDFM et de la Région. Ce montant semble faible sur cinq ans. Quel sera le taux de participation de la Région aux travaux nécessaires pour ces aménagements ?**

Réponse à la question n°7 :

La Région Île-de-France porte un projet ambitieux de réseau cyclable à l'échelle régionale, à travers le réseau Vélo Île-de-France, qui prévoit 750 km d'itinéraires cyclables à haute qualité de service répartis en 11 axes structurants.

Les 300 M€ annoncés concernent uniquement la première phase du plan de déploiement. Une phase 2 sera lancée pour compléter le réseau et dépasser ce montant initial.

Concernant la participation financière, la Région finance 60 % des infrastructures cyclables, en complément des financements apportés par les maîtres d'ouvrage (Intercommunalités, Communes, Départements et État).

Par ailleurs, il est important de noter que le financement des services liés au vélo (tels que Véligo Location, les parkings sécurisés et les aides à l'achat de vélos) relève d'IDFM.

8. **Question n°8, posée à l'oral, Citoyenne, Commune de Larchant : Dans les zones rurales d'Île-de-France, de nombreux villages sont situés à proximité des gares, mais leur accès est difficile à pied ou à vélo en raison de l'absence d'aménagements sécurisés. L'usage de la voiture reste indispensable pour les déplacements quotidiens (courses, rendez-vous médicaux, etc.). Un travail de fond est-il prévu pour améliorer ces dessertes, notamment dans le sud de la Seine-et-Marne ?**

Réponse à la question n°8 :

La problématique des déplacements en zone rurale est bien identifiée. La Région soutient le développement des infrastructures cyclables aux côtés des départements, mais la planification et la mise en œuvre des schémas cyclables relèvent des collectivités locales.

Le PDMIF prend en compte la réalité des territoires où la voiture reste incontournable pour une partie des habitants. Dans ces zones, plusieurs solutions sont mises en place pour diversifier l'offre de transport : le développement du Transport à la demande (TAD) permettant d'améliorer l'accessibilité des gares, la favorisation du rabattement multimodal incitant à l'usage des parkings relais et à l'intermodalités avec les transports en commun, et le déploiement progressif des infrastructures cyclables, qui nécessitent du temps pour être planifiés et acceptés par les usagers.

Les objectifs de réduction des déplacements motorisés (-15 % d'ici 2030) ont été définis sur la base de plusieurs scénarios de modélisation, intégrant notamment l'impact du télétravail et des restrictions sur l'usage de la voiture dans certaines zones urbaines. Ces hypothèses ont conduit à retenir un scénario réaliste, compatible avec les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La route reste un mode de transport structurant en Île-de-France, avec 12,6 millions de déplacements quotidiens prévus en 2030, contre 9,3 millions pour les transports en commun. Le Plan « Route de demain » prévoit 335 M€ d'investissements pour fluidifier le trafic, réduire la congestion et intégrer

les infrastructures routières dans une démarche environnementale. Des projets spécifiques sont également soutenus, notamment en Seine-et-Marne, comme la liaison Meaux-Roissy. L'Etat poursuit son investissement sur le réseau autoroutier à travers le Contrat de plan Etat-Région (CPER) avec par exemple l'élargissement de la Francilienne.

9. **Question n°9, posée à l'oral, Thomas, Citoyen résidant à Paris :**

L'objectif de 140 000 places de stationnement vélo en gare d'ici 2030 représente une forte accélération par rapport aux 50 000 places actuelles. Comment cette montée en charge sera-t-elle assurée ? Des projets inspirés des Voies Lyonnaises sont-ils envisagés dans le PDMIF ?

Réponse à la question n°9 :

L'atteinte de l'objectif des 140 000 places de stationnement vélo repose en grande partie sur les aménagements autour des gares du Grand Paris Express, qui prévoient 40 000 nouvelles places. La mise en œuvre de ces infrastructures a été plus lente que prévu. Plusieurs obstacles ont freiné le déploiement, notamment des difficultés de mobilisation du foncier à Paris, nécessitant des discussions prolongées avec les collectivités locales. Des efforts sont en cours pour accélérer ces processus et améliorer la coordination avec les collectivités territoriales afin de simplifier les décisions d'implantation et les procédures d'aménagement. Le fournisseur de mobilier a récemment augmenté sa capacité de production en ouvrant une seconde usine pour répondre à la demande.

Concernant les Voies Lyonnaises, ces aménagements cyclables de grande ampleur constituent une référence intéressante. L'intégration de projets similaires dans le PDMIF dépendra des choix des collectivités locales, qui sont en charge de la mise en œuvre des infrastructures cyclables à l'échelle territoriale. Toutefois, le soutien régional au développement du réseau Vélo Île-de-France s'inscrit dans une démarche similaire, visant à créer un maillage cohérent et sécurisé pour les déplacements à vélo.

10. **Question n°10, posée à l'oral, Thomas, Citoyen résidant à Paris :**

Les taxis collectifs, très utilisés à l'étranger, offrent une alternative pratique et abordable à la voiture individuelle, notamment pour les trajets de banlieue à banlieue où les taxis classiques restent coûteux en raison des longues distances. Pourquoi ce concept n'est-il pas disponible en Île-de-France ?

Réponse à la question n°10 :

La régulation de l'offre de taxis relève de l'État et ne relève pas des compétences d'IDFM ni de la Région. L'intégration de taxis collectifs ne fait donc pas partie des leviers d'action du PDMIF. Pour répondre aux besoins de mobilité dans les territoires moins bien desservis, le TAD est une alternative qui s'apparente à un transport collectif flexible. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un service de taxi, il fonctionne sur réservation et permet le transport de plusieurs usagers dans un même véhicule. Le développement du TAD constitue ainsi une réponse aux enjeux de mobilité dans les zones peu denses.

Thème 3 : Politique tarifaire

11. Question n°11, posée à l'oral, Cédric, Citoyen :

La tarification régionale présente plusieurs incohérences :

A. **Le Pass Navigo s'arrête à la dernière gare située en Île-de-France, alors que la tarification des régions limitrophes commence parfois à la première gare en dehors de l'Île-de-France, et parfois plus loin.**
B. **Certaines communes ont leur gare la plus proche située hors Île-de-France, ce qui complique leur accès aux transports régionaux.**
C. **Des gares situées en dehors de l'Île-de-France sont desservies exclusivement par du matériel roulant IDFM.**

Est-il envisageable d'étendre la tarification Navigo à ces premières gares situées hors Île-de-France ou d'intégrer ces gares desservies par du matériel IDFM dans le périmètre tarifaire francilien ?

Réponse à la question n°11 :

La tarification interrégionale fait l'objet de discussions entre les différentes Régions concernées. IDFM est compétente uniquement sur le périmètre francilien et l'ensemble des produits tarifaires existants sont destinés aux habitants d'Île-de-France ainsi qu'aux visiteurs occasionnels.

Les problématiques soulevées sont bien identifiées et font l'objet de travaux réguliers avec les autres Régions. Des améliorations tarifaires sont recherchées, mais leur mise en œuvre dépend d'accords entre les collectivités concernées. Bien que le PDMIF traite uniquement du territoire francilien, ces questions restent suivies par IDFM.

12. Question n°12, posée à l'oral, Citoyen résidant à Paris :

Avec la nouvelle tarification en vigueur depuis janvier, les titres de transport peuvent être stockés sur l'application mobile Navigo Easy, mais la carte physique ne permet pas de charger plusieurs types de titres différents. Serait-il pertinent de créer un titre unique valable 2 heures pour tous les modes de transport, notamment pour les trajets de banlieue à banlieue ? Pourquoi la carte Navigo Easy coûte-t-elle 2 €, alors que dans d'autres métropoles, des cartes similaires sont moins chères et peuvent être utilisées 10 fois ?

Réponse à la question n°12 :

Les cartes Navigo Easy vierges permettent désormais de charger des tickets pour tous les modes (métro/train/RER et bus/tram). L'unique cas où cela n'est pas possible concerne les cartes achetées avant la réforme, qui contiennent encore des tickets T+.

Concernant le prix de la carte Navigo Easy (2 €), il s'agit d'un coût modéré visant à encourager sa conservation et éviter qu'elle ne soit jetée comme les anciens tickets magnétiques, dans une logique de réduction des déchets.

Pour les Franciliens, Navigo Liberté+ constitue une alternative plus avantageuse. Ce dispositif repose sur un paiement à l'usage, avec une facturation mensuelle en fonction des trajets réellement effectués. Il permet d'éviter l'achat répété de tickets et offre des tarifs plus attractifs :

- **2,50 €** pour un trajet métro/train/RER (contre 1,99 € avec Navigo Liberté+)
- **2 €** pour un trajet bus/tram (contre 1,60 € avec Navigo Liberté+)

Navigo Liberté+ simplifie donc l'usage du réseau et optimise les coûts pour les voyageurs réguliers.

13. Question n°13, posée à l'oral, Camille, Citoyenne travaillant à la Croix-Rouge française :
Le PDMIF se veut un plan de mobilité durable et solidaire mais les personnes les plus précaires vivent souvent loin des grandes agglomérations et rencontrent des difficultés économiques, physiques ou psychologiques pour se déplacer. Quels dispositifs, en plus du TAD et du « Aller vers », sont prévus pour éviter d'aggraver ces inégalités d'accès à la mobilité ?

Réponse à la question n°13 :

IDFM dispose d'une tarification solidaire étendue, renforcée par la réforme tarifaire de janvier.

Les trajets de Grande couronne, auparavant facturés 5 €, sont désormais réduits à 2,50 €. Des réductions de 50 à 75% sont également disponibles pour les publics éligibles. Le service PAM, dédié aux personnes à mobilité réduite, a été régionalisé pour offrir un service plus uniforme et des tarifs plus accessibles.

Le PDMIF comprend un axe dédié à la mobilité solidaire, qui pose le principe d'une prise en compte systématique des enjeux d'inclusion sociale dans l'élaboration des politiques de transport. Son déploiement repose sur une coordination avec les départements, qui sont également acteurs de la mobilité solidaire à travers divers dispositifs.

14. Question n°14, posée à l'oral, Fabien Guillaud-Bataille, Conseiller régional du Parti Communiste écologiste citoyenne et Administrateur d'IDFM :
Le PDMIF fixe un horizon à 2030, soit seulement 5 ans après son adoption. Cet horizon semble trop court pour un plan d'une telle ampleur, notamment en matière ferroviaire où les délais de mise en œuvre sont longs. Pourquoi ne pas l'aligner sur des documents stratégiques comme le SDRIF-E (2040) ? Par ailleurs, la Présidente de la Région a annoncé un accord avec l'État garantissant le financement des transports jusqu'en 2030, alors qu'en réalité, celui-ci repose sur une augmentation annuelle indexée sur l'inflation du Pass Navigo. Comment assurer un financement durable sans faire peser cette charge sur les usagers ?

Réponse à la question n°14 :

Le financement repose sur un équilibre entre trois contributeurs : les employeurs (plus de 50%) via le versement mobilité, récemment augmenté pour financer les infrastructures du GPE, les usagers, dont la contribution évolue avec l'inflation et les collectivités locales.

Concernant l'horizon temporel du PDMIF, son adoption a été retardée par la crise sanitaire. La durée de 5 ans s'aligne sur l'échéance du GPE (2030) et sur les cycles de programmation financière du CPER qui s'arrête en 2027. L'anticipation de l'après-GPE est déjà en cours. Une étude inscrite dans le CPER porte sur les prolongements de lignes de métro afin de préparer les prochaines programmations financières et d'intégrer ces projets dans les futurs plans de mobilité.

15. Question n°15, posée à l'oral, citoyen, géographe urbaniste :
La réforme tarifaire de janvier a permis une simplification, mais certaines exceptions subsistent, notamment pour les tramways express (T11, T12, T13, T14). De plus, le futur câble C1 relèvera de la tarification de surface, bien qu'il vise à relier des communes du sud du Val-de-Marne à la ligne 8, qui applique une tarification métro. Comment éviter de recréer des exceptions tarifaires qui compliqueraient la lisibilité du système ?

Réponse à la question n°15 :

La réforme billettique et tarifaire de janvier a été mise en œuvre rapidement après les Jeux Olympiques. Si des ajustements restent nécessaires, elle représente néanmoins une avancée en matière de simplification.

Les tramways express ont vocation à entrer dans la tarification de surface, mais leur intégration nécessite des adaptations techniques des systèmes billettiques exploités par la SNCF et la RATP, ce qui explique le décalage actuel.

Concernant le câble C1, il s'agit d'un mode de transport de courte distance, assimilable aux bus et tramways, d'où son rattachement à la tarification de surface. Toutefois, les usagers de Navigo Liberté+ bénéficient déjà d'une correspondance offerte entre ce mode et le réseau lourd.

16. Question n°16, posée à l'oral, Etudiant en transport :
L'Open Payment, permettant de valider son trajet avec une carte bancaire comme cela se fait à Lyon, est annoncé en Île-de-France entre 2029 et 2032. Pourquoi ce délai est-il si long ?

Réponse à la question n°16 :

Aucune décision n'a été prise à ce jour concernant l'Open Payment en Île-de-France. Ce système pose plusieurs difficultés techniques, notamment en raison de la nécessité de valider à la fois à l'entrée et à la sortie des transports pour déterminer la distance parcourue.

Le choix a été fait il y a quelques années de moderniser la billetterie sans intégrer l'Open Payment. Il n'apparaît pas au sein du PDMIF, et aucune échéance officielle n'a été fixée à ce sujet.

17. Question n°17, posée à l'écrit : Anonyme
« Concernant la tarification, quel est le calendrier sur la mise en service de support Navigo sur téléphone, annuel notamment, est-ce que le support de carte bancaire est prévu d'ici à 2030 ? »

Réponse à la question n°17 :

La dématérialisation de Navigo Liberté+ est prévue pour juin 2024. Concernant la dématérialisation des abonnements Navigo annuels, elle est programmée pour 2026.

Thème 4 : Politique de stationnement

18. Question n°18, posée à l'écrit : Anonyme
« Parking Relais, quid du manque de place, exemple des gares sur la ligne du RER B ? »

Réponse à la question n°18 :

Dans le cadre des études menées autour des Pôles d'Echanges Multimodaux, une réflexion est systématiquement engagée sur la capacité des Parkings Relais. IDFM finance régulièrement des réhabilitations, des extensions et la création de nouveaux Parkings Relais, en partenariat avec les collectivités locales.

19. Question n°19, posée à l'oral, Citoyen résidant à Paris :
Serait-il possible d'inclure un accès aux Parkings Relais dans l'abonnement Pass Navigo ou d'offrir une tarification spécifique pour les abonnés ?

Réponse à la question n°19 :

Dans les Parkings Relais labellisés IDFM, l'accès est gratuit pour les détenteurs d'un Navigo annuel, à condition de s'abonner au Parking Relais concerné.

Cependant, certains Parkings Relais non labellisés sont gérés directement par les collectivités locales, qui restent souveraines sur leur politique tarifaire.

20. Question n°20, posée à l'oral :
Le PDMIF fixe des orientations de réduction du stationnement en milieu urbain. Comment ces objectifs seront-ils appliqués au niveau local et intégrés dans les documents d'urbanisme des collectivités ?

Réponse à la question n°20 :

Les politiques de stationnement relèvent des collectivités locales (Communes ou Intercommunalités). Toutefois, le PDMIF constitue un document stratégique qui influence les réglementations locales.

En tant que personne publique associée, IDFM intervient dans l'élaboration des documents d'urbanisme pour s'assurer que les normes de stationnement et de mobilité (bureaux, logements, stationnement vélo) sont cohérentes avec les objectifs du PDMIF.

Un dispositif d'accompagnement est également mis en place pour aider les Intercommunalités à structurer leurs PLM, qui intègrent les politiques de stationnement. IDFM joue un rôle pédagogique pour sensibiliser aux enjeux du stationnement payant sur voirie.

21. Question n°21, posée à l'oral :
Quel est le coût de construction d'un Parking Relais ? Qui finance ces infrastructures et des solutions de partenariats public-privé sont-elles envisagées ?

Réponse à la question n°21 :

Le coût d'un Parking Relais varie entre 10 000 et 20 000 € par place, selon qu'il s'agisse d'un parking en ouvrage ou d'un parking souterrain.

IDFM finance 70 % du coût, selon un schéma directeur qui fixe les montants alloués en fonction des conditions spécifiques de chaque projet (entre 3 500 et 12 000 € par place).

22. Question n°22, posée à l'oral :

Pourquoi y a-t-il peu de Parkings Relais en Petite couronne, alors qu'ils sont nombreux en grande couronne ?

Réponse à la question n°22 :

Ce choix est assumé, en Petite couronne l'offre de transports collectifs est déjà dense et le rabattement vers les gares et stations de métro est encouragé par des modes alternatifs tels que le bus, le vélo et la marche, plutôt que par la voiture.

Les Parkings Relais sont donc prioritairement développés en Grande couronne, où l'offre de transport est moins dense et où l'usage de la voiture reste plus fréquent pour accéder aux pôles de transport.

Thème 5 : Transition énergétique des véhicules

23. Question n°23, posée à l'oral :
Les batteries des bus électriques ont un impact écologique important et leur production dépend d'une industrie minière aux conséquences environnementales et sociales lourdes. Certaines villes comme Lyon, Limoges ou Saint-Étienne développent des trolleybus. Cette solution pourrait-elle être envisagée à long terme en Île-de-France ?

Réponse à la question n°23 :

Le mix énergétique retenu pour la transition du parc de bus et cars franciliens repose sur 30 % de bus électriques et 70 % de bus au GNV biogaz, plus adaptés aux longs itinéraires en Grande couronne.

L'électrification des bus présente des bénéfices en ville, notamment une réduction des nuisances sonores, ce qui facilite l'implantation des terminus et arrêts en milieu urbain.

Concernant le trolleybus, des projets existent en Île-de-France avec des systèmes de recharge en ligne, notamment sur le TZEN 4 et TZEN 5, qui s'inspirent des technologies de trolleybus. Cependant, la conversion d'un réseau vers une électrification par caténaires représente un investissement lourd et ne fait pas partie des orientations actuelles du PDMIF.

Chaque projet de conversion de lignes de bus à un site propre fait l'objet d'une réflexion sur l'optimisation de la capacité et des technologies utilisées.

24. Question n°24, posée à l'oral :
Un bus affichant "100 % électrique" sur la ligne 86 a récemment rencontré un problème technique : son conducteur a signalé une panne de carburant pour le chauffage, indiquant que son réservoir de fioul était vide. Les bus sont-ils réellement 100 % électriques ?

Réponse à la question n°24 :

Aucune réponse n'a été apportée sur ce cas spécifique, qui ne relève pas du PDMIF.

25. Question n°25, posée à l'oral, citoyen résidant à Paris :
À Saint-Denis, pourquoi ne pas utiliser une alimentation par le sol pour le tramway, comme cela se fait à Reims, Tours ou Orléans, afin d'éviter les pannes électriques ?

Réponse à la question n°25 :

L'alimentation par le sol existe, mais elle représente un coût d'investissement élevé et pose des enjeux d'entretien de la voirie.

Dans le cas du T1, le projet concernait avant tout un renouvellement des rames et une extension de la ligne. Passer à une alimentation par le sol aurait nécessité une refonte totale du projet, allongeant considérablement les délais et augmentant les coûts. Le choix a donc été fait de conserver le système de caténaire, plus cohérent avec l'infrastructure existante.

26. Question n°26, posée à l'oral, citoyen résidant à Paris :
Plusieurs riverains et travailleurs de transport expriment des inquiétudes quant à la dangerosité des bus électriques. Quelles actions avez-vous prévu pour rendre cette technologie plus acceptable et sécurisée ?

Réponse à la question n°26 :

Suite aux incidents survenus avec la flotte de Bluebus Bolloré, ces véhicules ont été temporairement retirés du parc afin d'être analysés et fiabilisés. Des interventions ont été réalisées sur ces bus et, à ce jour, ils ont réintégré le parc et circulent sans difficultés.

Thème 6 : Activités logistiques fer-rail

27. Question n°27, posée à l'oral :

L'Île-de-France possédait historiquement plusieurs embranchements ferroviaires desservant des sites logistiques, comme ceux de Lognes, Paris-Est ou Gare du Nord. Ces infrastructures sont aujourd'hui abandonnées, alors qu'en parallèle, des entrepôts pour camions se développent sur ces mêmes terrains. Concernant l'embranchement de Lognes, pourrait-il être réutilisé pour fiabiliser le RER E dans le cadre de son prolongement à Pontault-Combault ?

Réponse à la question n°27 :

Les infrastructures ferroviaires en Île-de-France sont aujourd'hui très sollicitées par le trafic voyageur, qui bénéficie d'une part modale exceptionnelle. La priorité est donc donnée à l'amélioration des circulations des trains du quotidien.

Toutefois, la question de la préservation et de la réutilisation des embranchements ferroviaires est un sujet pris en compte dans le PDMIF.

28. Question n°28, posée à l'oral, citoyen résidant dans les Yvelines :

La ligne J5 accueille déjà un trafic important (trains normands, fret, et prochainement EOLE). La Région s'est opposée au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), aux côtés des élus du Grand Paris Seine & Oise. Quelle est aujourd'hui la position de la Région sur ce projet et propose-t-elle une alternative pour absorber l'augmentation du trafic ferroviaire entre Paris et la Normandie ?

Réponse à la question n°28 :

Le projet LNPN n'est pas intégré au PDMIF, dont l'horizon est 2030, alors que ce projet ne pourrait voir le jour au mieux à partir de 2035.

La Région a voté une motion demandant un réexamen du projet, notamment sur la question du tracé et de l'enfouissement dans certains secteurs. Cette demande a été prise en compte dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF-E), actuellement soumis au Conseil d'État.

Un travail de concertation est mené par SNCF Réseau, qui a engagé une réévaluation du projet et de son tracé.

29. Question n°29, posée à l'oral :

Le PDMIF prévoit un report modal de seulement -1,5 % du trafic routier vers le ferroviaire pour le transport de marchandises. Or, la SNCF réalise la maintenance de ses infrastructures la nuit, ce qui réduit les possibilités de circulation des trains de fret. Comment ce développement pourra-t-il être encouragé malgré ces contraintes ?

Réponse à la question n°29 :

La modernisation et la régénération du réseau ferroviaire nécessitent d'importantes plages de travaux nocturnes, impactant la circulation des trains de fret. Cette contrainte restera présente au cours de la décennie couverte par le PDMIF.

Le fret ferroviaire bénéficie d'un espace de circulation limité. Les échanges avec les acteurs du secteur ont conduit à la préservation des installations terminales embranchées. Ces sites, qui permettent de

raccorder les trains directement aux plateformes logistiques, doivent être maintenus pour anticiper les besoins futurs.

30. **Question n°30, posée à l'oral :**

Comment améliorer la compétitivité du fret ferroviaire par rapport au transport routier pour les flux logistiques entrants en Île-de-France ? De nombreuses infrastructures ferroviaires ont été abandonnées au profit de la route, comme le train Perpignan-Rungis. Pourquoi n'a-t-on pas interrogé les chargeurs pour comprendre ce basculement modal ?

Réponse à la question n°30 :

Une réflexion sur le contournement de la région Île-de-France par le fret ferroviaire est en cours afin d'alléger la circulation de transit. Cette action est intégrée au PDMIF pour faciliter le développement du fret ferroviaire sans impacter le réseau voyageur.

31. **Question n°31, posée à l'oral, Fabien Guillaud-Bataille, Conseiller Régional du Parti Communiste écologiste citoyenne et Administrateur d'IDFM :**

Le PDMIF prévoit une réduction de 15 % du trafic automobile individuel, mais seulement 1,5 % pour le fret routier, alors que les camions sont responsables de 80 % des émissions de gaz à effet de serre sur la route. Comment expliquer cette faible ambition ? Par ailleurs, aucune mesure contraignante n'empêche la vente d'emprises ferroviaires à des promoteurs immobiliers, ce qui pourrait compromettre leur réutilisation future. Pourquoi le PDMIF ne protège-t-il pas ces terrains stratégiques ?

Réponse à la question n°31 :

Le PDMIF n'a pas vocation à imposer des contraintes réglementaires aux grands acteurs du fret ferroviaire et logistique, qui relèvent principalement du secteur privé.

En revanche, la préservation des sites multimodaux (route/fer, route/fluvial, fluvial/ferroviaire) relève des collectivités locales via leurs Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Le SDRIF-E rappelle l'importance de préserver ces espaces pour éviter qu'ils ne soient transformés en zones urbaines, rendant impossible un retour à l'usage ferroviaire ou fluvial.

La Région a également voté des plans d'actions spécifiques pour le fret et la logistique, incluant des investissements sur le transport combiné et la voie fluviale, avec des projets comme le Canal Seine-Nord et des développements dans le Port de Bonneuil.

Thème 7 : Environnement / Cadre de vie

32. Question n°32, posée à l'oral, Citoyenne :
La pollution de l'air dans le métro parisien est préoccupante. Quelles mesures sont mises en place pour y remédier ?

Réponse à la question n°32 :

Une cartographie de la qualité de l'air dans les stations de métro a récemment été publiée. Elle révèle des niveaux globalement satisfaisants, mais quelques stations présentent des concentrations de polluants élevées.
Un plan d'action a été lancé par la RATP, incluant le renouvellement des ventilateurs pour améliorer le renouvellement de l'air en station.
La cartographie sera mise à jour régulièrement, une modélisation a été réalisée par Airparif et permet d'assurer un suivi de la pollution dans les stations de métro.

33. Question n°33, posée à l'écrit : Anonyme
« Est-ce qu'un accompagnement au savoir bouger, complémentaire au pouvoir bouger, a été identifié et modélisé ? Par exemple, savoir se repérer dans l'espace ou chercher un itinéraire en ligne ? »

Réponse à la question n°33 :

Un effort est mené pour fluidifier l'expérience utilisateur, à la fois dans les transports et dans la planification des trajets en amont. Le développement des applications et sites internet vise à fournir une information claire et en temps réel aux voyageurs.

34. Question n°34, posée à l'oral :
Le PDMIF prévoit une réduction de 26% des émissions de CO2 liées aux transports, mais ce calcul n'intègre pas les émissions générées par la construction des nouvelles infrastructures comme le GPE. Lorsque l'on regarde les objectifs climatiques de la France pour 2030, certains experts alertent sur le fait que les chantiers des centrales nucléaires alourdissent le bilan carbone national. Pourquoi cette logique ne s'appliquerait-elle pas au GPE dans le cadre du PDMIF ?

Réponse à la question n°34 :

Le GPE est un projet décidé en 2010, indépendamment du PDMIF. Ses émissions de construction sont donc comptabilisées à part.

Le PDMIF se concentre sur les choix stratégiques faits à partir de 2020. Si un projet d'infrastructure était initié aujourd'hui, ses émissions seraient prises en compte dans le bilan carbone du plan.

35. Question n°35, posée à l'oral :
Existe-t-il une stratégie de lutte contre les nuisances sonores, notamment par l'installation de murs anti-bruit le long des voies ferrées et autoroutes ? Existe-t-il une stratégie de couverture des autoroutes et des lignes de chemin de fer ?

36. Question n°36, posée à l'oral :

Des rails anti-bruit sont-ils prévus sur les tramways T4 et T8 pour réduire les nuisances sonores des riverains ? Les nouvelles lignes de cars express seront-elles équipées de véhicules électriques ou au biométhane ?

Réponse aux questions n°35 et n°36 :

Lors de la mise en service d'une nouvelle infrastructure, des analyses sont systématiquement réalisées pour vérifier le respect des règlementations sur le bruit.
En cas de nuisances identifiées, des solutions comme le graissage des rails ou l'adaptation des pratiques de conduite sont mises en œuvre.

Concernant les cars express, toutes les nouvelles lignes seront équipées de véhicules au biométhane. La conversion du parc existant se poursuivra jusqu'en 2030.

37. Question n°37, posée à l'oral :

Pourquoi la question des violences sexistes et sexuelles n'a-t-elle pas été intégrée au PDMIF comme un enjeu transversal dans l'aménagement des infrastructures ?

Réponse à la question n°37 :

Un axe spécifique sur la sûreté a été intégré au plan, avec des renforts d'agents de sécurité du Groupe de Protection et de Sécurité des Réseaux (GPSR), service interne de la RATP, et de la Sûreté Ferroviaire (SUGE), service interne de la SNCF, ainsi que l'implication de la sécurité privée.
Le sentiment d'insécurité dans les transports concerne en majorité les femmes et le renforcement des dispositifs de sûreté contribue à répondre à cet enjeu.

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A L'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITE D'ILE DE FRANCE (PDMIF)

PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

REFERENCES :

Décision N°E24000018/93 du 9 juillet 2024 de Monsieur le Président du Tribunal administratif de Montreuil

Arrêté d'ouverture N° 2025-001 du 8 janvier 2025 de Madame la Présidente du Conseil régional d'ile de France

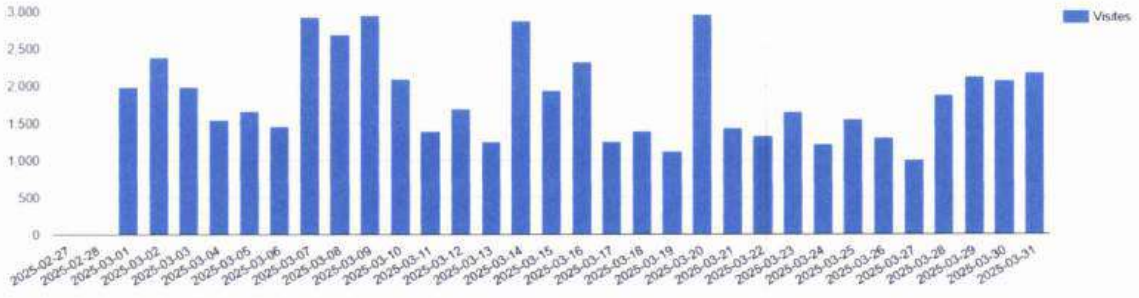
Madame la Présidente,

L'enquête publique ci-dessus référencée s'est terminée le 31 mars 2025, à l'issue d'une durée de 32 jours consécutifs.

Les permanences prescrites par l'arrêté d'ouverture, se sont tenues aux jours et heures indiqués, sans incident notoire.

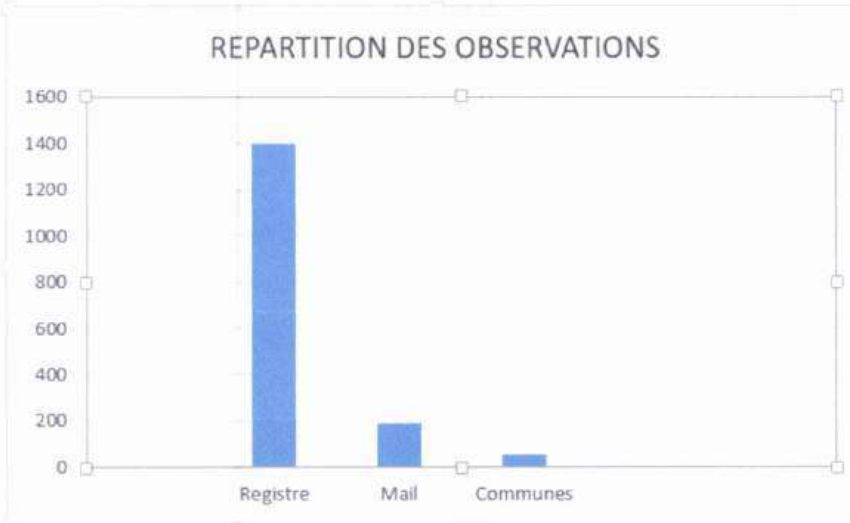
La fréquentation à ces permanences a été relativement faible.

Il est à noter les nombreuses consultations du dossier en ligne.

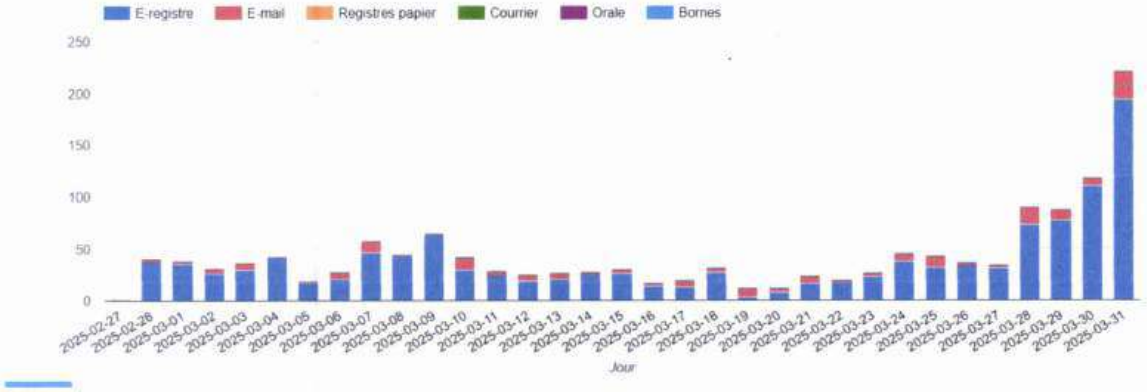


En revanche au total **1461 observations** ont été déposées dont **1401** sur le registre électronique et **60** sur les registres des communes.

La majorité des observations a été déposée sur le registre dematerialisé, une faible proportion par courriel 13% et 4% sur les registres des communes.



Répartition sur le registre numérique :



Ci-après l'origine des dépositions sur les registres des communes :

COMMUNES	
REGION IDF SIEGE	9
PARIS CENTRE	2
PARIS 12ème	1
PARIS 15ème	1
PARIS 17ème	0
MELUN	0
MEAUX	0
FONTAINEBLEAU	4
TORCY	1
PROVINS	0
VERSAILLES	1
MANTES LA JOLIE	0
RAMBOUILLET	0
SAINT GERMAIN EN LAYE	5
EVRY	2

ETAMPES	0
PALAISEAU	1
ATHIS MONS	0
NANTERRE	3
BOULOGNE BILLANCOURT	2
COLOMBES	2
ANTONY	6
BOBIGNY	1
SAINT DENIS	2
MONTREUIL	3
LA RAINCY	2
CRETEIL	0
L'HAYS LES ROSES	3
MAISONS ALFORT	0
NOGENT SUR MARNE	5
CERGY	0
ARGENTEUIL	1
SARCELLES	0
GOUSSAINVILLE	3
TOTAL	**58**

Dès leur réception, les observations ont fait l'objet d'un premier tri dans lequel se sont dégagés les 13 thèmes ci-après avec le nombre d'occurrences dans chacun de ces thèmes :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
←Observations Par courriels	Partage de la voirie (vélo/piéton/voiture)	Accès PMR	Transports alternatifs (covoiturage)	Transports collectifs	Intermodalité	Politique tarifaire	Politique de stationnement	Activité logistique (transport fluvial, ferroviaire, route)	Nuisances /cadre de vie	Impact biodiversité/ environnement	Transition énergétique des véhicules	Autres problématiques	Hors sujet du PDMIF
	452	100	256	733	172	146	134	65	113	73	50	331	15
1401													

Au vu des résultats finaux, ce premier tri a été regroupé en 9 thèmes principaux, eux-mêmes déclinés parfois en sous thèmes selon la répartition suivante :

Thème 1 Transports collectifs :

- Développement des réseaux de transports
- Régularité du trafic, fréquence, horaires
- Sécurité et confort des transports
- Moyens d'information des usagers
- Accessibilité à tous les usagers

Thème 2 : Partage de la voirie :

- Vélo
- Piéton

Thème 3 Transports alternatifs :

- Covoiturage
- Transports à la demande
- Auto partage

Thème 4 Intermodalité

Thème 5 Politique tarifaire/Investissements/Subventions

Thème 6 Politique de stationnement

Thème 7 Activités logistiques

- Rail
- Route
- Fleuves

Thème 8 Environnement :

- Transition énergétique
- Nuisances

Thème 9 autres problématiques

- Tourisme
- Le Câble
- Les risques d'inondations
- La qualité du dossier mis à l'enquête

Vous trouverez en annexe à ce procès-verbal (*documents transmis en version numérique*)

- Les grilles de dépouillement de l'intégralité des observations déposées, registre numérique et registres des communes.
- Une synthèse des thèmes précités, illustrée par les observations du public qui s'y rapportent.
- Une synthèse des remarques émises par les PPA.

Conformément aux dispositions de l'article R123-18 du Code de l'environnement, je vous saurais gré de bien vouloir me communiquer votre mémoire en (réponse dans les meilleurs délais.

Vous souhaitant bonne réception de ce document, veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments distingués.

Remis au CR d'ile de France
Le 11 avril 2025 (en 2 exemplaires)

/La commission d'enquête, la Présidente

/le Maitre d'Ouvrage

P/ La présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France
et par délégation
Le Directeur des Transports par intérim

Clément MOLINA

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)



LA COMMISSION D'ENQUETE
Nicole SOILLY : Présidente
Jean Pierre CHAULET : membre
Monique DELAFOSSE : membre
Reinhard FELGENTREFF : membre
Yves MAËNHAUT : membre
Annie LE FEUVRE : membre
Jean Yves COTTY : membre
Philippe ZELLER : membre
Brice-manuel CATALA membre

RAPPORT

2EME PARTIE

1. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE 4

1.1. la MRAe **4**

1.2. les avis des ppa **8**

2. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC 9

2.1 thème n°1 transports collectifs **9**
2.1.1 Développement des réseaux de transport. 9
2.1.2 Régularité du trafic, fréquence, horaires 36
2.1.3. Sécurité et confort des transports 52
2.1.4. Moyens d'information des usagers 58
2.1.5. Accessibilité pour tous les usagers 63

2.2. thème n° 2 partage de la voirie **72**
2.2.1. Usage du Vélo 72
2.2.2. La marche 91

2.3. THEME N° 3 TRANSPORTS ALTERNATIFS **99**
2.3.1. Le covoiturage : 99
2.3.2. Transports à la demande 101
2.3.3. Auto partage 103

2.4. Thème N° 4 l'intermodalité **106**
2.4.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête : 113

2.5. THEME N° 5 POLITIQUE TARIFAIRE ET SUBVENTION **116**
2.5.1. Politique tarifaire 116
2.5.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête 126
2.5.2. Les investissements et les subventions 127

2.6. THEME N°6 POLITIQUE DE STATIONNEMENT **132**
2.6.1. Places de stationnement/parkings 132
2.6.2. Les parkings relais 139

2.7. THEME N° 7 ACTIVITES LOGISTIQUES **142**
2.7.1. Le rail 142
2.7.2 La route 143
2.7.3 Les fleuves 144
2.7.4. Questions complémentaires de la commission d'enquête 145

2.8 THEME N° 8 L'ENVIRONNEMENT **149**
2.8.1. Transition énergétique 149
2.8.2. Nuisances 152

2.9 THEME N° 9 AUTRES PROBLEMATIQUES **164**
2.9.1. Le tourisme 164
2.9.2. Le câble 167
2.9.3. Les risques d'inondations 172
2.9.4 La qualité du dossier mis à l'enquête 176

3. QUESTION COMPLEMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE 178

PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)

1. EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

1.1. LA MRAE

L'avis de la MRAe dans son ensemble se résume comme tel :

« Le bilan du PDUIF est peu analysé dans le PDMIF et son rapport environnemental pour justifier des évolutions du plan par rapport au PDUIF; il n'est pas utilisé pour affiner la gouvernance, la planification et le financement pourtant identifiés comme des freins importants dans l'exécution du précédent plan. La territorialisation semble laisser les collectivités s'approprier les objectifs. Les mesures ne sont prescriptives qu'exceptionnellement, la quasi-totalité d'entre elles, étant des recommandations, voire des suggestions ». [...]

« Le projet de plan des mobilités d'Île-de-France en l'état ne présente pas selon l'Autorité environnementale une stratégie et un programme d'actions à la hauteur des enjeux et spécificités de la région. Il n'est pas suffisamment hiérarchisé et pondéré en fonction des types de déplacements, est très modeste sur les transports de marchandises et mal adapté aux disparités territoriales de la région, notamment en termes d'équité territoriale dans l'accès aux mobilités. [...] Ses ambitions d'évolution de l'utilisation des transports en commun paraissent [...] particulièrement modestes au regard de l'ampleur inédite du volume d'investissements consenti par les pouvoirs publics pour développer le réseau [...] ».

40 recommandations ont illustré cet avis ; la commission d'enquête a regroupé les recommandations de la MRAe en trois catégories principales, dans le souci d'en tirer des éclairages pratiques pour elle-même et pour l'avis final qu'elle est chargée d'émettre :

- Des recommandations portant sur la méthode d'ensemble d'élaboration du PDMIF;
- Des recommandations sur les techniques utilisées ou non de planification des actions envisagées par le PDMIF;
- Des recommandations portant plus spécifiquement sur l'environnement.

Quoique cette approche soit quelque peu réductrice, et que plusieurs recommandations puissent relever de deux, voire des trois catégories, la commission d'enquête a ainsi identifié une douzaine de recommandations de méthode d'élaboration du plan, un peu moins d'une vingtaine de recommandations traitant plus précisément des outils techniques et une dizaine de recommandations abordant des enjeux plus liés à la protection de l'environnement dans son ensemble.

Méthode.

- La MRAe estime qu'une planification à un horizon plus lointain que 2030 aurait été souhaitable, en harmonie avec le SDRIF-E (2040). Elle juge que le dossier n'établit pas de comparaison précise entre les contenus du PDUIF et ceux du PDMIF et procède d'ailleurs d'elle-même à cette comparaison pour les 5 mesures prescriptives du PDMIF, dont 4

existaient déjà dans le PDUIF; elle recommande que cette comparaison soit faite « pour la bonne information du public »; plus globalement, elle propose d'établir clairement un scénario de référence sans PDMIF permettant d'évaluer les effets propres du PDMIF par rapport à l'existant (c'est-à-dire par rapport au PDUIF). Elle estime que le PDMIF est une « brique dans l'écosystème institutionnel francilien » alors qu'il devrait assurer le lien entre politiques nationales et politiques locales : son articulation avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), la loi Climat et résilience, le plan national d'adaptation au changement climatique, la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie, devrait être démontrée.

- La MRAe aimerait trouver dans le PDMIF la démonstration qu'il est un vrai outil de report modal s'inscrivant notamment dans l'objectif SDRIF-E de la « région des 20 minutes » et dans la lutte contre l'étalement urbain. Elle juge très insuffisante l'approche budgétaire : si le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région (CPER) est consacré majoritairement au financement des infrastructures de transports collectifs franciliens et si l'investissement total du Grand Paris Express est cité à hauteur de 38 milliards d'euros, aucun budget n'est fixé pour chacune des 14 actions du PDMIF, auxquelles une simple liste des « financeurs » est attachée. La MRAe regrette aussi que la gouvernance du plan ne mentionne pas explicitement des acteurs majeurs comme SNCF Gares et Connexions, SNCF Réseau, HAROPA Port, VNF, et ne fasse pas de place aux usagers et utilisateurs, alors que l'enjeu est pourtant de « réussir les évolutions de parts modales souhaitées ».
- La MRAe recommande de « territorialiser » : territorialiser les objectifs généraux du plan, notamment en termes de report modal et de sécurité routière pour garantir leur appropriation par les collectivités et permettre leur suivi; hiérarchiser les objectifs du plan en fonction des territoires; réduire, selon les territoires, les inégalités d'accès à la mobilité; renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions à décliner territorialement, notamment au sein des PLU et PLUi et des plans locaux de mobilité.

Réponse du maitre d'ouvrage

A la question sur l'échéance de 2030, Le maitre d'ouvrage répond que le Plan des mobilités est un document de plus court terme que le SDRIF-E et dont l'horizon d'évaluation est de 5 ans (article L.1214-8 du code des transports). Il appelle des objectifs opérationnels, qui ne peuvent guère être précisés au-delà de 5 ans, ne serait-ce que parce que les collectivités locales n'ont pas de cadre budgétaire aussi lointain.

- Le maitre d'ouvrage fournit sur un peu plus de 3 pages un tableau de correspondance entre le PDUIF et le PDMIF et montre ainsi que les actions du PDMIF sont plus nombreuses et plus précises que dans le PDUIF et souvent réparties dans plusieurs axes. Les principales évolutions de l'un à l'autre sont d'ailleurs brièvement commentées.
- Le maitre d'ouvrage rejette la recommandation d'établir un scénario de référence sans PDMIF, pour plusieurs raisons. Beaucoup des actions inscrites dans le PDMIF seraient de toute façon réalisées sans lui, notamment les projets de transports collectifs structurants. Par ailleurs, beaucoup des actions du PDMIF relèvent de recommandations – comme d'ailleurs l'a relevé la MRAe, note au passage Le maitre d'ouvrage ...- dont beaucoup seront mises en œuvre quoi qu'il arrive car elles relèvent d'acteurs multiples, dont les collectivités locales. Le maitre d'ouvrage défend donc son approche d'un scénario de référence « tendanciel » incluant les mesures dont la mise en œuvre est très probable, même sans approbation du plan.
- Le maitre d'ouvrage répond avec précision sur la cohérence du PDMIF avec les textes et stratégies applicables au niveau national. En invitant à relire le rapport environnemental du plan, il rappelle l'articulation du PDMIF avec le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) et sa déclinaison régionale (PRACC). Il donne de nombreux exemples de prise en compte des évolutions apportées par les lois LOM et Climat et résilience : droit

à la mobilité pour tous, covoiturage, triplement de la part modale du vélo, arrêts à la demande pour les bus nocturnes, bornes de recharge électrique, augmentation des parts modales des modes fluvial et ferroviaire pour le transport des marchandises, biogaz, inscription des mobilités dans une trajectoire de neutralité carbone à horizon 2025. Concernant la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie et la nouvelle stratégie nationale bas carbone, en cours de concertation, la cohérence du PDMIF avec elles a été appréciée.

Sur la question du report modal, Le maitre d'ouvrage affirme que l'objectif du scénario est bien un recul du trafic routier, mesuré en véhicules par kilomètre, même s'il sera plus marqué dans l'hypercentre (- 24 %) que dans le cœur et la couronne et a fortiori dans l'espace rural (- 8 %).

- Acquiesçant à l'idée d'un collège d'usagers associé au comité de suivi de la mise en œuvre du PDMIF, Le maitre d'ouvrage écarte en revanche la demande de déclinaison par actions (du plan) des budgets globaux annoncés, en en expliquant les raisons techniques et en rappelant que les plans locaux de mobilité seront beaucoup plus adaptés à cet exercice.
- Pour terminer avec les recommandations de méthode, Le maitre d'ouvrage indique que l'actualisation d'ici 2027 de l'enquête globale transport (EGT) permettra une approche plus territoriale, par couronne, des objectifs de parts modales. Mais une hiérarchisation des objectifs du plan en fonction des territoires serait peu opportune. Par ailleurs Le maitre d'ouvrage rappelle que tout l'axe 12 est consacré à la mobilité solidaire (l'Ae recommandait des dispositions pour les populations éloignées des transports en commun). Enfin, à la recommandation de renforcer le PDMIF par davantage de prescriptions, y compris au niveau territorial, Le maitre d'ouvrage indique que plusieurs PPA ont émis des avis s'y opposant : il s'agit probablement notamment des prescriptions relatives aux normes de stationnement vélo sur l'espace public.

Techniques.

Selon la MRAe, beaucoup d'outils techniques ont été insuffisamment mobilisés pour établir le PDMIF.

- Il serait ainsi nécessaire d'affiner le passé, c'est-à-dire le PDUIF, par des diagnostics concernant la marche, les pôles d'échanges, la logistique, l'enquête globale transport dont la dernière édition date de 2018, le télétravail, les données relatives au transport de marchandises ou encore à la saturation des transports en commun.
- Il serait utile, pour le futur, c'est-à-dire la parfaite définition des axes et actions, d'étayer les trajectoires ou modèles proposés en matière de conversion du parc automobile, de consommations d'énergies, de report modal vers le ferroviaire et le fluvial, d'opérationnalité des actions relatives au transport de marchandises, à la cyclo-logistique, à l'accessibilité aux stations de métro, à l'accessibilité de la voirie, à l'accessibilité des touristes.
- Il serait également nécessaire de planifier les aménagements du schéma cyclable d'ensemble, de décliner les objectifs de développement des services vélos au sein d'actions assorties d'indicateurs, ou encore de planifier la résorption des coupures urbaines.

Réponse du maitre d'ouvrage

Aux nombreuses recommandations de la MRAe d'affiner le bilan du PDUIF en réalisant des études ou diagnostics complémentaires, le maitre d'ouvrage répond la plupart du temps que ceci a été fait ou n'est pas réaliste : fait pour l'évaluation approfondie du PDUIF, pas réaliste pour la marche (37 000 kilomètres de voirie départementale et communale en Île-de-France…), fait pour les pôles d'échanges multimodaux, fait pour la logistique, fait pour la conversion du parc automobile. D'ailleurs, rappelle ce dernier, divers schémas directeurs ou observatoires soutiennent déjà l'action de le maitre d'ouvrage en ces domaines : guide d'aménagement des

pôles multimodaux, schémas directeurs des éco-stations bus, du stationnement vélo en gare, des parkings-relais, observatoire du fret et de la logistique, schéma des installations de recharge pour véhicules électriques.

Le maitre d'ouvrage justifie également les hypothèses faites sur le télétravail (suivi par l'Institut Paris Région) ou la consommation d'énergie des transports (Airparif).

Sur les déclinaisons plus ciblées préconisées par la MRAe (mesures déclinables à chaque échelon territorial, objectifs assortis de cibles, de calendriers et d'actions correctives, déclinaison dans les documents d'urbanisme, Le maitre d'ouvrage réaffirme que cette déclinaison est du ressort des plans locaux de mobilité et que, par ailleurs, les collectivités locales auront trois ans après l'adoption du PDMIF pour s'assurer de la compatibilité de leurs documents d'urbanisme local avec le PDMIF.

Réponse du maitre d'ouvrage

Aux nombreuses recommandations sectorielles formulées par la MRAe, Le maitre d'ouvrage répond :

- Que l'objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire et du fret fluvial pourra être mesuré par l'évolution du trafic routier de transport de marchandises;
- Que la filière naissante de la cyclo-logistique passe par la mise à disposition de foncier pour le développement des activités de manutention associées et par le souci public de donner une dynamique à cette filière;
- Que l'accessibilité aux stations de métro pourra être renforcée par le programme « Métro pour tous » proposée à l'automne 2024 par la présidente de le maitre d'ouvrage, mais qu'il n'est pas envisagé de rendre accessible la totalité des stations de métro, mais de prioriser une série de lignes et stations;
- Que le renforcement des programmes d'actions sur la mise en accessibilité de la voirie pourra être évalué dans le cadre des plans locaux de mobilité;
- Que l'objectif de l'axe 13 « Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable » est de mettre l'accent sur la nécessaire prise en compte des sites touristiques dans les autres axes.
- Que les objectifs de régularité, ponctualité et qualité des transports en commun relèvent d'une politique contractuelle avec les opérateurs des réseaux.

Environnement.

Enfin, sur un terrain qui est usuellement plus particulièrement le sien, l'Autorité environnementale recommande de renforcer la stratégie et le programme d'actions concernant les particules ultrafines, d'identifier les secteurs prioritaires du bruit routier et ferroviaire, et d'intégrer un indicateur de suivi des émissions de gaz à effet de serre dans l'évaluation environnementale du plan sur la consommation des matériaux.

- En termes plus généraux, la MRAe suggère de reprendre l'évaluation environnementale du plan en évaluant les incidences de chacune des mesures prévues dans le cadre de chaque action et de retracer la démarche d'évaluation environnementale – notamment la démarche Éviter-Réduire-Compenser – qu'elle applique au cas particulier des zones humides. Elle suggère de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 … pour démontrer l'absence d'incidence significative sur ces sites. Elle suggère aussi un bilan de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers liés à la réalisation des objectifs prévus par le PDMIF et une démarche d'adaptation au changement climatique dans ses composantes vagues de chaleur et risques d'inondation.

Réponse du maitre d'ouvrage

Sur les sujets proprement environnementaux, à commencer par la question sensible des particules, le maitre d'ouvrage répond à la MRAe que les valeurs OMS ont vocation à être atteintes « de manière ultime et en temps opportun » selon l'OMS elle-même, et que l'Union européenne a retenu, pour sa part, des valeurs intermédiaires, dont Le maitre d'ouvrage reconnaît qu'elles ne pourront pas être atteintes en 2030 s'agissant de l'Île-de-France. A défaut, « le scénario objectif du PDMIF » permet de réduire substantiellement le nombre de personnes exposées » ... En réponse à la recommandation 28 relative aux particules ultrafines, Le maitre d'ouvrage rappelle qu'elles ne font pas à ce jour l'objet d'une réglementation et que les niveaux de concentration entraînant des risques pour la santé ne sont pas connus.

L'évaluation des incidences environnementales de chacune des 167 mesures du PDMIF aurait été trop complexe à présenter de manière graphique, mais elle a bien été réalisée et elle a été synthétisée au niveau des actions. Sur la démarche d'évaluation environnementale, Le maitre d'ouvrage explique que, pour les transports collectifs, la méthode ERC a été incluse dans les études d'impact; pour les autres actions « il a été nécessaire de pousser les leviers aux niveaux les plus ambitieux envisagés afin d'atteindre les objectifs environnementaux quantitatifs fixés », explication pour le mois sibylline pour le lecteur... Le cas de la préservation des zones humides avérées est renvoyé à des études locales. Les interférences avec les zones Natura 2000 sont très limitées (ligne 16 dans son passage en Seine-Saint-Denis et pour la seule phase des travaux). Une étude spécifique sur la consommation d'ENAF liée aux projets de transport sera tirée de l'étude plus large menée par l'Institut Paris Région au titre du SDRIF-E. Comme la source principale d'émissions de gaz à effet de serre pendant la période du PDMIF est constituée par les travaux concernant le Grand Paris Express, le suivi de ces émissions se fera principalement par le bilan carbone du GPE.

S'agissant du bruit, Le maitre d'ouvrage donne des explications très techniques sur les limites d'interprétation des cartes stratégiques des bruits, établies selon la méthode CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment méthOdS). La suggestion de dédier à la santé un axe spécifique du PDMIF est écartée car l'amélioration de la santé publique constitue aussi bien un objectif qu'une résultante du PDMIF, et non un levier. En toute hypothèse, et comme indiqué dans l'action 7.5 (« Améliorer la performance environnementale du réseau routier »), 200 secteurs prioritaires de bruit routier et ferroviaire seront traités d'ici 2025, dont 100 d'ici 2030.

1.2. LES AVIS DES PPA

Au 31 janvier 2025, la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) sur le Plan des Mobilités en Île-de-France (PDMIF) menée par la région Île-de-France a enregistré 313 avis délibérés, réceptionnés dans un délai de six mois à compter de la date de réception de la saisine.

La commission d'enquête a recensé tous ces avis dans un document (335 pages regroupant 1256 questions), le maitre d'ouvrage a apporté une réponse à chaque remarque émise.

Les principales remarques ont porté sur :

- Le financement et la création d'infrastructures de transport
- Le niveau d'offre, la fiabilité et la qualité de service des transports en commun existants
- Le portage financier de certaines mesures du Plan.
- Les objectifs de déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques, jugés parfois trop ambitieux
- Les politiques de stationnement jugées trop ambitieuses
- Le stationnement automobile à proximité des gares et les normes de stationnement automobile dans les logements neufs

- Le partage de la voirie : une inquiétude de certaines PPA sur l'équilibre entre développement des modes actifs et congestion automobile
- L'intermodalité : de nombreuses demandes d'amélioration mais une difficulté à la mise en œuvre
- La mobilité piétonne : une adhésion sur le principe mais des freins à la mise en œuvre (espace disponible, financement)
- Une réduction des coupures urbaines locales
- Les nuisances issues des infrastructures de transport

De manière générale, les contributions des PPA sont favorables aux objectifs du PDMIF (82% des avis apparentés favorables). La consultation présente un nombre très limité d'avis défavorables (33 sur 313 avis, soit 10,5%), avec une concentration notable sur le territoire de l'Essonne, impliquant les EPCI Etampois Sud Essonne et Cœur d'Essonne Agglomération (21 avis). Ces EPCI et certaines de leurs communes rattachées ont transmis des avis exactement identiques

2. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2.1 THÈME N°1 TRANSPORTS COLLECTIFS

Le thème des transports collectifs est celui qui a été le plus souvent abordé, par près de 800 des observations déposées. Il inclut tant le développement des réseaux (mass transit et bus pour l'essentiel) que leur fiabilité et résilience car les intervenants témoignent de nombreuses expériences personnelles négatives dont ils cherchent à expliquer les causes à partir des défaillances ou de l'insuffisance de l'offre. Il en résulte également des observations sur le confort, voire la sécurité de ces transports collectifs, ainsi qu'un jugement souvent sévère sur l'information statique et dynamique des voyageurs. L'accessibilité reste enfin une préoccupation largement partagée.

2.1.1 Développement des réseaux de transport.

Considérant le PDMIF dans son ensemble et conscients de la part majeure qu'y tiennent les transports collectifs, des interventions se veulent positives. Mais beaucoup rapportent, dans une tonalité désabusée et lasse, des expériences personnelles marquées par des retards, des annulations, des informations défaillantes, avec toutes les conséquences qui en découlent pour la vie quotidienne, et s'interrogent sur la performance globale des transports collectifs, sans laquelle il ne pourra y avoir de hausse de leur part modale face à celle de la voiture individuelle.

Obs N°2 du registre papier d'Antony Anonyme.

« On ne peut qu'être d'accord avec les grandes orientations du PDMIF, mais l'horizon de 2030 est trop proche ».

Obs N°35 du registre numérique Anonyme.

« Merci pour ce plan des mobilités IDF 2030 dont je partage les objectifs ».

Obs N°856 du registre numérique FNAUT Île-de-France.

« ... On ne peut qu'encourager la poursuite des actions de l'Axe 1, ce qui suppose la pérennisation des moyens financiers, en particulier la continuation du Contrat de Plan Etat-

Région ».

Obs N°116 du registre numérique Anonyme.

« Malgré les embouteillages, pour un trajet Saint-Maur-des-Fossés vers Châtenay-Malabry le trajet en voiture dure entre 20 min et 1h. Dans certains cas cela peut monter à 1h30. En transport en commun (gare à gare) minimum 1h30 mais plus souvent 2h00...Pour pouvoir diminuer l'usage des véhicules individuels en région parisienne il faut commencer par améliorer l'offre de transport en commun et sa qualité...Rien n'est fait pour améliorer les transports publics... Pire ils se délabrent et sont de moins en moins fiables ».

Obs N°119 du registre numérique Mme FRICHET.

« ...Les transports en commun sont encore trop peu développés en zones rurales, malgré l'augmentation de leur population et la baisse de l'emploi dans certains bassins ».

Obs N°364 du registre numérique Mme ROPTAL.

« Transports en commun surchargés, onéreux, désagréables, lents, pas fiables; il faut privilégier le transport individuel ».

Obs N°703 du registre numérique Anonyme.

« 31 ans de déboires d'utilisation de la ligne N du Transilien : plutôt que de construire des lignes et des gares dans tous les sens qui, comme toujours, vont se dégrader lentement faute de budget et de personnel pour leur entretien régulier, que l'on commence par (re)faire fonctionner correctement ce qui est en place ».

Obs N°709 du registre numérique M. EGLY.

« J'ai arrêté mon abonnement au pass Navigo car les retards et annulations des trains impactaient ma ponctualité à mon travail et 15 km réalisés en 1h30 par les transports c'en était trop ! Je trouve vraiment dommage d'avoir des moyens de transports à disposition et de ne pas pouvoir les utiliser pour cause de non-fiabilité ».

Des contributions proposent une vision élargie des enjeux, en considérant la centralité et les couronnes du maitre d'ouvrage, l'histoire récente de son développement socio-économique, et la géographie des réseaux qui en découlent. Pour l'association Fontainebleau Patrimoine

(Obs N°96 du registre numérique M. BRICKER),

L'expansion des zones urbaines s'est souvent faite de manière anarchique, sans planification adéquate des infrastructures de transport, ce qui a conduit à « tirer » ces infrastructures plus loin en périphérie, augmentant les coûts et la complexité du réseau. Ce lien entre urbanisation et besoin de transports collectifs est souvent établi, le Groupe Gauche communiste, écologiste et citoyenne du Conseil régional

(Obs N°1334 du registre numérique) en donne un exemple précis : *« L'urbanisation est susceptible d'aggraver les dysfonctionnements du réseau de transport et la saturation du réseau viaire à l'image du développement du secteur de Marne-la-Vallée avec 40 000 habitants supplémentaires avant 2040 sans amélioration de la desserte (RER A, A4, A104) ».*

De fait, ce thème est repris à différents échelons, qu'il s'agisse de communes peu peuplées ou d'ensembles urbains conséquents. Une différenciation est suggérée entre petite et grande couronne, la première ayant atteint un niveau d'équipement, qui certes mérite sans doute encore d'être complété (d'où les nombreuses suggestions de prolongements locaux de lignes de métro et de tramways), la seconde se sentant encore éloignée et souvent mal desservie. En petite couronne néanmoins, la préoccupation reste encore forte s'agissant du Maillage « de banlieue à banlieue ».

Obs N° 151 du registre numérique Mairie Saint-Germain-de-la-Grange (Yvelines)

« Envisager de nouvelles dessertes pour prendre en compte l'évolution des besoins des communes qui sont peu ou pas desservies par des transports en commun, mais confrontées à des obligations de croissance importantes dans le cadre de la loi SRU, créant ainsi une demande en transports publics plus forte sur leur territoire ».

Obs N°434 du registre numérique Anonyme.

« Travailler en partenariat avec les aménageurs sur la construction des écoquartiers, souvent les écoquartiers sortent de terre et il faut attendre des années avant que les transports suivent, ce qui crée un engorgement des gares à proximité (ex : Plateau d'Avron à Neuilly-sur-Marne, Sycomore à Bussy-Saint-Georges, Descartes à Champs-sur-Marne) ».

Obs N° 585 du registre numérique Anonyme

« En 2030, l'Île-de-France ne doit plus dépendre de la voiture. Un Maillage renforçant les possibilités d'accéder aux Transiliens et RER sans utiliser de véhicules individuels est primordial. Augmenter la densité du Maillage en petite couronne n'est plus aujourd'hui qu'une question de praticité, quand la grande couronne continue de dépendre de la voiture, créant des parkings toujours plus étendus aux abords des gares de transition et continuant de pousser des gens dans leurs voitures individuelles ».

Obs N° 17 du registre numérique Anonyme appelle à prolonger les lignes de métro historiques jusqu'aux stations du Grand Paris Express.

Obs N° 632 du registre numérique Anonyme

« L'enjeu majeur est le Maillage des transports en banlieue ».

Quelques contributions remettent en cause certaines des hypothèses sur lesquelles le PDMIF est fondé, notamment quant à leur impact sur les transports collectifs, par exemple la date de livraison des lignes du GPE et le maintien d'une pratique étendue du télétravail.

Obs N° 1008 et 1010 du registre numérique M. MERCIER

« Retard de finition des lignes du GPE et baisse du télétravail sont deux facteurs très incertains sur l'horizon du plan ». « Le projet de PDMIF fixe l'objectif « de faire croître de 2% le nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 ... et 2030 » (page 79). Cet objectif est extrêmement peu ambitieux. Certes le projet de PDMIF peut avancer que « Compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15% entre 2023 et 2030. Mais cette présentation de l'objectif est fallacieuse ».

Quels remèdes apporter face aux nombreux exemples de « dysfonctionnements », à tout le moins de désagréments, rapportés par le public ?

Peu de contributions procèdent à des analyses, même partielles, des conditions techniques d'exploitation des lignes des différents réseaux de transports collectifs, même si plusieurs comprennent les contraintes de ressources humaines, de maintenance des lignes et des rames, de programmation des travaux indispensables. Certaines, parfois agacées par des réaménagements à leur sens inopportuns et entraînant des modifications d'horaires, formulent des suggestions de réaménagement des cadencements de desserte des stations, ou se plaignent des conséquences, paradoxales, d'ouverture de nouveaux tronçons de lignes (métro, tramway) qui permettent aux opérateurs (SNCF, RATP) d'en supprimer d'autres.

En revanche, nombreuses sont les propositions de « prolongements », donc de créations

de nouvelles dessertes.

Obs N° 5 du registre déposé en mairie d'Antony, M. GAGNARD: *« Importante dégradation de la qualité du service sur le RER B par rapport à ce qu'elle était il y a une vingtaine d'années : Il n'y a pas une semaine où un usager pendulaire du RER B ne rencontre une difficulté. Le libellé du PDMIF en ce domaine paraît trop optimiste »*

Obs N° 164 du registre numérique Anonyme : « *Avec le prolongement du RER E à Mantes, je propose de supprimer la branche Poissy du RER A, afin d'équilibrer les dessertes de Cergy et St Germain. Les usagers de Poissy conserveront leur liaison avec La Défense et le centre de Paris ».*

Obs N°227 du registre numérique M. SUREAU : « *La situation pour le million d'usagers de cette ligne RER B est catastrophique. Pannes, annulations, retards, suppression de trafic le week-end, conditions de transport inhumaines... Cela fait des années que l'on nous annonce que ces problèmes vont être réglés et nous voyageons toujours dans des rames qui ont plus de 50 ans. Les temps de trajet n'ont jamais été aussi longs, les rames sont sursaturées. Bref c'est l'incurie la plus totale avec des conséquences humaines dramatiques : pertes d'emplois, discriminations à l'embauche, fatigues extrêmes, risque d'accidents. Aucune réponse à la hauteur de cette situation n'est réellement avancée dans le plan de mobilité de le maitre d'ouvrage Île de France* **».**

Obs N° 455 du registre numérique Mme PERNOIS *: « Portion Nord du RER B : les problèmes sont récurrents, c'est épuisant. Comment a-t-on fait pour un meilleur fonctionnement pendant les JO ?* **».**

Obs N° 1035 du registre numérique Mme CONSTANS *: « formule différentes suggestions de cadencement sur le tronçon Sud RER B direction Paris ».*

Si l'on dresse un bilan par type de réseaux, l'on peut retenir pour l'essentiel les diagnostics suivants, accompagnés de suggestions (cadencements et prolongements).

Transilien

Ligne H (Gare du Nord vers Val d'Oise et Oise) **: proposition de nouvel arrêt au Stade de France, amélioration des cadencements vers Saint-Leu-la-Forêt, Luzarches... (Obs 244 du registre numérique Anonyme :** *« Je demanderais que la ligne H soit desservie par un train toutes les 15 minutes hors heure de pointe, au lieu d'un train toutes les 30 minutes comme c'est le cas sur les tronçons Pontoise ou Valmondois »*).

Ligne J (Gare Saint-Lazare vers Ermont, Pontoise, Mantes-la-Jolie, Oise et Eure) : **inquiétudes sur le maintien d'un arrêt à Bonnières-sur-Seine ; ponctualité (Obs N°193 du registre numérique M. PUCHEUX).**

Ligne L (Gare Saint-Lazare vers Versailles, Saint-Nom-la-Bretèche, Cergy-le-Haut) **: nombreux problèmes d'exploitation ; trains trop peu nombreux vers Milly-la-Forêt (Obs N° 162 du registre numérique Mme CHOURAKI) ; proposition de suppression de la branche Cergy-le-Haut (Obs N° 164 du registre numérique Anonyme : «** *Je propose aussi la suppression de la branche Cergy de la ligne L si elle permet une fréquence accrue sur la A »).*

Ligne N (Gare de Montparnasse vers Rambouillet, Dreux, Mantes-la-Jolie) : **dysfonctionnements d'exploitation en particulier sur segment Montfort-L'amaury (Obs N°68 du registre numérique Mme SIBILLE)** ; **Obs N° 404 registre public Anonyme** : « *Il serait bien pour faire gagner du temps à tout le monde de faire des trains navette omnibus Paris/Versailles-Chantier toute la journée et rendre tous les autres trains directs Versailles*

puis leur desserte normale ensuite ».

Ligne P (Gare de l'Est vers la Ferté-Milon, Château-Thierry, Coulommiers, Provins) : **Obs N° 411 mairie de Saint-Ouen-en-Brie** : « *Trop de trains courts sur la ligne SNCF P ; pas assez de trains tôt le matin, mais surtout en fin de journée (impossibilité de se rendre à des spectacles sur Paris/voire à des rendez-vous de travail tardifs)* ». **Obs N° 979 registre numérique Anonyme : «** *Problèmes de disponibilités des trains, en particulier sur la ligne P entre la Gare de l'Est et Coulommiers. Elle a tout d'un parcours sinistré* ».

Ligne R (Gare de Lyon vers Melun, Montereau, Montargis) : **Obs N°219 du registre numérique M. DELIGNY** : « *Améliorer la ligne R et notamment les moyens d'information* »).

Le cas de « l'hypothétique Ligne S » fait l'objet de commentaires spécifiques :

Obs N° 707 du registre numérique Anonyme : « *Je regrette l'absence de la mention d'une éventuelle ligne S, rétablissant une connexion directe et rapide avec la branche Vallée du RER D ; si j'avais constaté à la mise en œuvre du SA2019 quelques améliorations en matière de régularité, force est de constater qu'il n'en reste rien aujourd'hui et que j'utilise mon véhicule thermique pour me rendre à une autre gare du RER que celle de Ris-Orangis* ».

Obs N°622 du registre numérique Anonyme demande le renforcement du Transilien S.

Obs N°1334 du Groupe communiste, écologiste et citoyen demande la pérennisation et le développement de la ligne S

Réseau Express Régional

Si le RER A est peu mentionné, sinon pour certaines situations de surcharge, par exemple la « branche Cergy » en soirée et le week-end, les commentaires négatifs sont nombreux quant aux RER B et C.

L'observation N°76 du registre numérique Anonyme donne une longue description de « tout ce qui ne va pas » sur le B, et des dégradations des conditions de desserte des gares de la vallée de l'Orge sont mentionnées (Obs N° 36 Anonyme).

Selon l'observation n° 402 Mme FURSTOSS : « *On peut parfois mettre 2 heures pour rentrer à Saint-Quentin-en-Yvelines de Paris, c'est rédhibitoire* ».

L'observation N°1386 Anonyme explique de manière détaillée les bouleversements apportées par les reprogrammations de service des lignes C et D en Essonne : « *Ces deux grandes gares que sont Juvisy et Massy-Palaiseau mériteraient de retrouver une liaison ferroviaire directe afin de faciliter les flux entre l'Est de l'Essonne et la banlieue Sud/Sud Est, y compris le campus universitaire de Saclay* ».

On notera toutefois la satisfaction du groupe Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes (Obs N° 1369) quant au nouveau matériel circulant sur la ligne D.

S'agissant de la ligne E du RER, plusieurs observations font part de fortes déceptions quant à la dégradation de la fiabilité de cette ligne, auparavant appréciée et en donne leur interprétation, qui est la mise en servie laborieuse du prolongement Ouest vers La Défense et Nanterre- La Folie.

Obs N° 976 du registre numérique Anonyme de Pantin 93 dénonce « *une forte dégradation depuis deux ans, notamment sur les segments Paris-Nogent et Paris-Le Perreux sur Marne, depuis le prolongement de la ligne vers Nanterre* **». Idem : observations N° 169 Mme BENFADEL, N° 176 Anonyme, N° 221 M. SCHAFFHAUSER.**

Obs N° 1011 du registre numérique M. LOGANATHAN : « *Désormais depuis le prolongement et même les deux années précédentes, c'est carrément la hantise quotidienne, est-ce qu'aujourd'hui cela va marcher ?! Est-ce que je vais arriver à l'heure à mon rdv, vais*

avoir mon tgv ou mon avion ? ».

En complément, des observations évoquent une éventuelle ligne RER F, décrite tantôt comme circulaire (de Mantes-la-Jolie à Roissy en passant par Pontoise au Nord et Évry-Courcouronnes au Sud), tantôt comme axiale avec création d'une liaison par tunnel souterrain entre les gares Saint-Lazare et Montparnasse. Par ailleurs, quelques intervenants critiquent nettement le futur CDG Express :

Obs N° 875 registre numérique M. BATY, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement : « *Ma ville de Tremblay-Lès-Gonesse est très mal desservie par le RER B, vétuste, inconfortable, sans régularités, avec une gare très déshumanisée. Depuis plus de trois ans nous subissons le soir et sur de nombreux week-ends l'absence totale de circulation des trains pour raison de travaux et de construction des voies du CDG Express. Le CDG Express, train direct Paris Gare de l'Est à Roissy CDG (25 euros le trajet) fera le parcours toutes les 7 minutes. Réalisé avec plus de deux milliards de fonds publics, il empruntera en partie les voies du RER B et serait prioritaire d'où son appellation de Train des riches* **».**

Tramway

L'attractivité du tramway, malgré la saturation de certaines lignes aux horaires de pointe, inspire plusieurs suggestions d'aménagements et surtout de prolongements.

T1 : Prolongement à l'Ouest depuis Asnières – Quatre routes fortement attendue par les Villes de Colombes (**Obs 1 et 2 du registre déposé à Colombes**) puis Nanterre (**Obs N°2 du registre déposé à Nanterre**) en direction de Rueil-Malmaison. Idem pour plusieurs observations sur registre numérique (**N° 86 Anonyme**, **N° 164 Anonyme,** qui évoque aussi un prolongement à l'Est vers Val de Fontenay).

T2 : Prolongement au Nord-Ouest vers Argenteuil. **Obs N° 541 Mme SASHA**, **Obs N° 718 Anonyme** : *« Argenteuil n'a pas de transport direct pour Paris La Défense, il faut passer par Paris, ou le pont de Bezons, ou la nouvelle ligne Eole et donc 50 à 60 mn de transport. L'idéal serait de prolonger le tramway T2 du Pont de Bezons à la gare principale d'Argenteuil ».*

T3 : Boucle finale du T3 (dite aussi T3c) à réaliser, en substitution des bus Petite Ceinture, peu appréciés car remplacés par des bus simples surchargés aux heures de pointe : **Obs N° 138, N° 164, N° 631, tous Anonyme**.

T4 : Prolongement vers Noisy-le-Sec *:* **Obs 549 du registre numérique M. CAPUANO** *: « L'idée est de prolonger le T4 jusqu'à Noisy le Sec pour donner accès aux correspondances avec le T1, avec le tronc central du RER E (avec donc des RER plus fréquents), avec la branche Tournan de ce même RER E, avec le futur T11 ».*

T5 : Prolongement vers Stains (**Obs N°1334 Groupe communiste, écologiste et citoyen du Conseil régional**).

T6 : **Obs N° 711, Anonyme** : *« prolonger le T6 jusqu'à Porte d'Orléans quitte à supprimer une voie de circulation pour les véhicules qui pourront se rabattre sur les rues adjacentes ».* Idem : **Obs N° 1334**, **Obs N° 1350 M. BRUYERE**.

T7 : Prolongement suggéré vers Juvisy-sur-Orge : **Obs N° 862 Association ADOR** et **N° 1353 M. VIGNEUX**. **L'observation N° 128 Anonyme** évoque toutefois précisément les difficultés techniques qui seront rencontrées en cas de prolongement direct vers Juvisy-sur-Orge.

T9 : Prolongement suggéré vers la plateforme aéroportuaire d'Orly au Sud et vers la place d'Italie à Paris au Nord. **Obs N° 862 Association ADOR** et **N° 1334, déjà mentionnée**.

T10 : Prolongement suggéré de Châtenay-Malabry et Clamart puis interconnexion avec la future Ligne 15 : **plusieurs observations (N° 14, 44, 190, 608)** le suggèrent, mais **d'autres (56, 868)** sont vivement opposées.

T11 : Le prolongement à l'Ouest vers Sartrouville et à l'Est vers Noisy-le-Sec est fortement plébiscité. **Obs N°55 du registre numérique Anonyme** : « *Il s'agit d'une ligne de surface qui pourrait être pleinement mise en service avec des travaux bien moins lourds et coûteux que les métros du Grand Paris Express. Très empruntée malgré sa longueur actuellement insuffisante, en allant de Sartrouville à Noisy-le-Sec (voire au-delà) comme initialement prévu, cette ligne révolutionnerait de nombreux déplacements de banlieue à banlieue, et améliorerait grandement la desserte de l'université Paris 13-Villetaneuse par exemple.... Ce prolongement permettrait de désengorger des lignes radiales et serait complémentaire des lignes du Grand Paris Express* ». Idem : **Obs 69 Anonyme, 261 M. JOANNOT, 278, 541 Mme SASHA, 707 Mme DRAVEL, 1360 Mme BRUN**.

T12 : Au-delà de son fonctionnement actuel qui fait l'objet de commentaires critiques (**Obs 254 Mme COMPIN, 1353 M. VAGNEUX**), son prolongement est suggéré, d'une part au Sud pour desservir d'autres quartiers d'Evry-Courcouronnes (Rond-point Louis Néel), d'autre part vers l'Ouest (Versailles-Chantiers) (**Obs N° 581 M. NICOLAS, N° 582 Mme KONRAT).**

T13 : Son prolongement vers le Nord jusqu'à Cergy est suggéré par **Obs N° 1334 Groupe communiste, écologiste et citoyen**, mais certaines contributions paraissent le contester ; **Obs 879 registre numérique Mme FRIQUE (Achères)** : « *Le prolongement du T13 jusqu'à Achères ne sera d'aucune utilité* ».

T14 : Nouvelle dénomination depuis mars 2025 de la branche Esbly - Crécy-la-Chapelle du Transilien P, ce tramway 14 est proposé à prolongement vers Coulommiers et La Ferté-Gaucher (**Obs 622 du registre numérique Anonyme**).

Enfin des suggestions sont faites : réhabiliter la Petite Ceinture (Obs N° 51 du registre numérique Anonyme, N° 855 FNAUT), créer un tram de Paris à Suresnes (Obs N° 92 Anonyme « *comme cela a existé jadis* »), créer une rocade des gares parisiennes (Obs N° 164 Anonyme : « *Un métro lourd serait compliqué, mais ce pourrait être un VAL souterrain avec moins d'emprise ou même un tram* »**), tracer un tram sur la route RD 910 traversant Sèvres, Chaville, Viroflay, Versailles (Obs N° 1033 M. NGO), en créer un de Torcy à Roissy CDG via Vaires- sur-Marne et Villeparisis (Obs N° 1056 Anonyme). Le maintien d'Orly val avec une évolution de sa finalité est fortement défendu : Obs N° 1 du registre papier déposé à Antony** : « *Maintien d'Orly val et aménagement d'un barreau desservant Wissous et le quartier Antonypole qui se développe autour d'une future gare de la L18* ».

Idem : **Obs N° 164 Anonyme, N° 626 Anonyme, N° 855 Ville de Rungis, N° 862 Association ADOR, N° 1382 M. MAUGER**.

Métro

S'agissant des Lignes 15, 16, 17, 18 du Grand Paris Express, elles sont évidemment attendues mais leur tracé, tant qu'il n'est pas définitivement arrêté, n'échappe pas à certaines controverses, notamment pour les lignes 17 et 18, voire à des propositions d'aménagement des tracés.

Ligne 15 : **Obs N° 46 du registre numérique, M. MORELLI** : « *Au Plessis-Trévise, impatience quant à la finition de la L15* ».

Obs N° 164 Anonyme : « *La branche Champigny-Noisy de la ligne 15 est stupide, elle ne fera qu'engendrer des perturbations, elle devrait être reprise par la 16 et avoir une circulaire parfaite* ».

Obs N° 309, Anonyme : « *Accélérer les travaux de la L 15 GPE par rapport à ceux des lignes 17 et 18 car elle desservira des villes nettement plus densément peuplées* ».

Ligne 16 :

Obs N° 120 registre numérique Anonyme : « *Je me réjouis à l'idée de l'ouverture de la future gare du GPE Chelles - Gournay Ligne 16 qui va permettre de faciliter la connexion entre les banlieues elles-mêmes et non seulement "Paris et sa banlieue".* **Obs N° 549 M. CAPUANO** : « *Je propose de supprimer l'exploitation prévue en branche de la ligne 15 au niveau de Champigny centre en prolongeant la ligne 16 vers Champigny qui reprendrait le tracé existant de la 15* ».

Ligne 17 :

Obs N° 863 du registre numérique M. BESNARD : « *Pas de gare en pleins champs au Triangle de Gonesse, la protection des terres est désormais incontournable* ».

Ligne 18 :

Obs N° 409 Ville de Versailles : se félicite de l'arrivée à venir de la ligne 18.

Obs N° 862 du registre numérique Association ADOR attend la réalisation de la L 18 GPE reliant le pôle d'Orly à Massy et Saclay, mais également le lancement des études pour un prolongement de la ligne à l'Est jusqu'au RER A à Boissy-Saint-Léger.

Obs N° 164 Anonyme : « *Le projet de ligne 18, si on exclut la stupidité du viaduc, est stérile en l'état actuel des choses (surdimensionné, manque de stations intermédiaires...* ».

Obs N° 22 Anonyme : prévoir le prolongement de la future ligne 18 jusqu'à Nanterre avec des stations intermédiaires en correspondance avec la Ligne L du Transilien ;

Idem Obs N° 481 Ville de Saint-Cloud. **Obs N°486 M. POLLET**: « *Si la ligne 18 est prolongée de Versailles à La Défense, il faudra créer dans le quartier Montreuil (17000 habitants sur 2 km2) un puits d'aération ou de secours tous les 800 mètres. En traçant un cercle d'un rayon de 800 m avec comme centre la gare des Chantiers, les travaux vont impacter lourdement les quelques espaces verts qui subsistent dans un quartier densément peuplé* **».**

Obs N2 registre papier déposé à Nanterre Ville de Nanterre *: fortes préoccupations quant à l'arrivée de la Ligne 18 à Nanterre, ville dont déjà 13 % de la superficie est dédiée aux diverses infrastructures ferroviaires largo sensu. Il faudrait que cette Ligne rejoigne directement La Défense.*

Obs N° 862 du registre numérique Association ADOR attend la réalisation de la L 18 GPE reliant le pôle d'Orly à Massy et Saclay, mais également le lancement des études pour un prolongement de la ligne à l'Est jusqu'au RER A à Boissy-Saint-Léger.

Ligne 19 : ce projet, encore non arrêté, fait l'objet d'avis divergents :

Obs N° 164 du registre numérique Anonyme: « *Le projet de ligne 19 semble être une bonne idée pour desservir des populations plus isolées, notamment de banlieue à banlieue* ».

Obs N° 541 Mme SASHA *:* « opposition, du fait notamment du coût, mais aussi parce qu'elle ne répondrait pas aux besoins des habitants d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville ».

S'agissant des lignes « historiques » du métro et de l'étoile radiale qu'elles constituent en direction de la petite couronne, quasiment toutes font l'objet de suggestions de prolongements, généralement courts mais jugés d'autant plus nécessaires qu'ils permettraient de desservir des villes sous-équipées en mass-transit, ou d'atteindre des connexions avec les lignes du GPE. Certains de ces prolongements possibles rassemblent le soutien de nombreuses contributions :

M3 Vers l'Ouest : **Obs N°1 et Obs N°2 sur registre papier déposé à Colombes, Ville de Colombes**, demande l'engagement des études de prolongement du métro M3 côté Ouest depuis son terminus actuel de Pont de Levallois jusqu'à Bécon-les-Bruyères puis Colombes et Argenteuil. « *Arguments : l'augmentation de la population de Colombes, la saturation du tramway T2, une certaine inadéquation de la desserte de la ville par les lignes J et L, l'avantage*

décisif qu'apporterait une desserte par métro donnant accès direct au cœur de la capitale ». Dans le même sens :

N° 86 Anonyme, N° 994 M. FRETAUT, N° 997 Mme COMMUNAL. Vers Nord :

Obs N° 554 Anonyme : « *Prolonger la ligne de métro 3 vers la future gare de pont de Bondy en utilisant deux voies de l'autoroute A3. Pour desservir des quartiers très densément peuplés de Bagnolet, Montreuil, Romainville, Noisy le Sec et Bondy* ». Dans le même sens, avec évocation du quartier La Noue de Montreuil :

Obs N° 610 Mme CARCAILLOU, 613 Mme DIADHIOU, 614 Mme GUYARD, 1055 M. BABINET.

M4 Le prolongement vers le Sud (Bourg-la-Reine, Robinson, Châtenay-Malabry avec interconnexion avec le tramway T10) de cette ligne automatisée est plébiscité par une vingtaine d'intervenants habitant Bourg-la-Reine (**Obs N° 668 Association M4 à BLR**) et surtout Châtenay-Malabry. Elle permettrait des connexions directes ou semi-directes avec Paris et contribuerait fortement à soulager le RER B.

M5 et **M7** : Le prolongement de ces lignes vers le Nord vers Drancy puis Le Bourget et la création d'arrêts supplémentaires (La Folie suggéré par **Obs N° 129 Ville de Bobigny**) permettraient de desservir les quartiers et villes au-delà de Bobigny et La Courneuve.

M10 : Des prolongements vers l'Ouest et vers l'Est sont proposés, notamment par les collectivités locales : respectivement **Obs N° 673 Ville de Saint-Cloud** (Idem **N° 22, N° 319 Anonymes**), **Obs N° 612 Ville de Ivry-sur-Seine**.

Enfin, les lignes M11, M12, M13 et même M14 font elles-mêmes l'objet de propositions de prolongements vers, respectivement, Noisy-Champ (**N° 553 Anonyme**), Issy-les-Moulineaux (**N° 319 Anonyme**), Gennevilliers puis Argenteuil (**N° 9 Ville de Gennevilliers**), Morangis (**N° 330 M. BERAHAI**).

L'automatisation des métros est évoquée partout où elle serait possible :

Obs N° 7 Anonyme (« *Une modernisation par décennie, c'est trop long* »), **N° 46 M. MORELLI**, **N° 382 Anonyme Paris**. **Obs 565 M. GAUTIER.**

A noter enfin, quelques propositions de réouverture de liaisons ferroviaires complémentaires au mass transit, en particulier en Seine-et-Marne : train de Coulommiers à La-Ferté-Gaucher (**Obs 710 M. CAVUSCENS, Obs 724 Mme DURAND**), train de Bourron-Marlotte à Malherbe et de Melun à Roissy (**N° 108 M. BLEIN MARTIN**).

Quatre considérations complémentaires peuvent être évoquées en complément de celles déjà présentées sur le mass transit.

Beaucoup d'intervenants regrettent la baisse de l'offre en soirée. Ils en déclinent les conséquences pratiques sur leur vie professionnelle (avec rappel fréquent des emplois à horaires décalés), étudiante et universitaire, culturelle, personnelle.

La question 1.1 posée en réunion publique soulève clairement le dilemme **:** « *En matière de transports collectifs, la priorité devrait être donnée à l'amélioration de la fiabilité des lignes existantes et à l'augmentation de l'offre (fréquence, amplitude horaire), notamment après 20h en Ile-de-France, plutôt qu'à la création de nouvelles lignes, parfois coûteuses et peu pertinentes* ».

La mise en service de matériels neufs, en pratique de rames de nouvelles technologies et de confort nettement amélioré, est saluée quand elle intervient, mais fortement attendue lorsqu'elle est annoncée et retardée. Le déploiement de nouveaux systèmes électroniques d'exploitation, de signalisation, de supervision et de régulation, qui est évidemment crucial pour renforcer la résilience des réseaux, n'est évoqué que par quelques « experts ». Plus largement, des usagers s'inquiètent de la gestion de la maintenance générale des infrastructures et matériels de nature très diverse utilisés dans les réseaux de mass transit :

Obs N°987 du registre numérique ANONYME :

« ...Au coût des aménagements, il faut prévoir dans le budget les coûts de maintenance et entretien ».

Obs N°1008 du registre numérique M. MERCIER : *« Il convient par ailleurs que l'entretien des infrastructures soit correctement assuré. Je ne donne qu'un exemple. Sur la Ligne 13 du métro que je fréquente, l'une des plus saturées du réseau, on entend bien trop souvent dans les haut-parleurs le message « circulation perturbée à cause d'une panne de signalisation ».*

Obs N°1042 du registre numérique M. MICHAU :

« Assurer la maintenance et la gestion des infrastructures via une coordination entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et SNCF/RATP ».

La mise en service de nouveaux segments d'infrastructures est saluée lorsqu'elle démultiplie les possibilités d'interconnexions (prolongement du RER E à La Défense et Nanterre, mise en service du tramway T10 dans les Hauts-de-Seine, mise en service du tramway T12 entre Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes) mais elle suscite quelques commentaires aigres lorsque la cartographie d'autres réseaux est alors remis en cause. Plusieurs observations regrettent que la livraison du T12 ait conduit à une moindre offre du RER C sur le Val d'Orge en Sud-Essonne (Obs N° 427 du registre numérique Mme DUBOIS).

Quelques situations d'interférences avec les limites régionales sont évoquées, à la fois sous l'angle tarifaire mais aussi sous celui de l'harmonisation de l'offre et des cadencements : cas de la desserte de Gisors (Eure) à travers les **Obs N° 423 Anonyme et 425 Mme LINN**, cas de la partie Est de la Seine-et-Marne desservie par les TER de le maitre d'ouvrage Grand Est (**Obs N° 423 M. DUCHOISELLE, Obs N° 1383 Anonyme**, **Question 11 posée en réunion publique**).

Les réseaux de bus.

Beaucoup d'observations ont porté sur des cas précis de lignes ou de réseaux de lignes de bus : fréquences (notamment en soirée, les week-ends), horaires, irrégularités de prises en charge (deux bus qui se suivent), information statique et dynamique, trajets, réaménagement de réseaux locaux. Elles se recoupent avec celles relevées dans le sous-thème Régularité du trafic, fréquence, horaires

Dans le présent sous-thème, on peut donner quelques exemples qui s'attachent plus au cadre général du bon fonctionnement des réseaux locaux, notamment lorsque les intervenants se placent eux-mêmes à un échelon géographique plus large que le strict fonctionnement d'une ligne particulière.

Obs N° 1 du registre papier déposé à Antony suggère un renforcement des services de bus sur la commune d'Antony pour mieux desservir l'axe SW-NE de la ville depuis le nouveau quartier d'Antonypole (gare de la future L18 GPE) jusqu'à l'hôpital d'Antony puis jusqu'à La Croix de Berny.

Obs N° 1 du registre déposé à Boulogne-Billancourt souhaiterait une liaison de bus reliant Levallois-Perret / Neuilly-sur-Seine à Boulogne-Billancourt via le bois de Boulogne. Plus largement, l'observation **N° 569 du registre numérique Anonyme (Boulogne-Billancourt 92)** multiplie les exemples précis de traversées par bus du Bois de Boulogne qui permettraient des liaisons nouvelles entre communes de l'Ouest parisien à l'image de ce qui se fait au Bois de Vincennes.

Obs N° 62 du registre numérique M. BRABOWICH, illustre la nécessité de redessiner un réseau de bus de rabattement ou de desserte, lorsque de nouvelles stations ou gares de mass transit sont ouvertes, comme c'est le cas de L'Haÿ-les-Roses désormais desservi par la Ligne M14. Dans le même esprit,

Obs N° 124, Anonyme, *« Avant la construction et la mise en service de la ligne T10 à Châtenay-Malabry il existait plusieurs lignes de bus qui desservaient le centre-ville, l'arboretum, et différents quartiers non desservis par les transports en commun. À la mise en service du tram beaucoup de bus ont été supprimés.* **Idem Obs N° 101 M. ADAM**.

Ce type de remarques vaut aussi lors de réaménagements urbains, comme à Saint-Denis 93 :

Obs N° 1002 registre numérique Mme RITMANIC : *« A l'occasion du réaménagement piéton du centre-ville, la mairie a décidé sans consultation de supprimer 8 arrêts (sur 3 lignes) de l'hyper centre-ville... Le PDMIF doit exiger : de prendre en compte en amont la mobilité par les bus dans les projets d'aménagement comme partie intégrante de ces aménagements ; d'intégrer la nécessaire concertation avec les usagers, en amont, pour prendre les décisions les plus adaptées aux besoins réels de la population.*

Obs N° 420 Anonyme : suggestions de réorganisation à Paris des dessertes en bus du quartier Butte Montmartre et 18ème arrondissement.

Obs N° 560 Anonyme : « Avoir *2 bus en l'espace de 5mn puis devoir attendre les suivants 1/2h ne facilite pas les déplacements et oblige à choisir éventuellement des modes alternatifs pas toujours écologiques* ».

Obs N° 855, Ville de Rungis : améliorer les dessertes de nouveaux quartiers (écoquartier Montjean) et les raccords à la nouvelle ligne L 14.

Obs N° 869 registre numérique Anonyme : « *Permettre d'aller à La Ferté Alais, Dourdan, Angerville, Méréville, Pithiviers en bus toute la journée sans faire la tournée de tous les petits villages qui rendent les trajets trop longs et donc encouragent l'utilisation de la voiture* ».

Obs N° 870 Anonyme : « *Sur Saint-Germain-en-Laye, les bus devraient être améliorés : -il n'y a pas de bus scolaire, du coup le matin les bus sont bondés-il n'y a pas de bus le soir en semaine après 22h à part une "navette toute les heures" -le dimanche il y a un bus toutes les heures sans compter le manque de chauffeur qui rend les horaires aléatoires* ».

Obs N° 871 Groupe Ensemble pour Bondoufle : « *Bondoufle est une ville sans gare, oubliée lors du tracé du nouveau tram 12. Les seuls transports en commun disponibles sont les bus. L'offre y est limitée, instable, peu fiable. Le réseau a surtout été organisé pour les déplacements des actifs matins et soirs en semaine. Mais non pour la desserte du centre-ville et des établissements scolaires. Les temps d'attente en journée sont énormes. Les propositions sont de deux ordres : d'une part, faciliter l'interurbain en connectant Bondoufle, toujours par bus, directement aux 2 gares REC et D, ainsi qu'au tram 12 ; d'autre part, créer des transports intra urbains, permettant aux habitants, en particulier aux seniors et aux scolaires, de circuler d'un bout à l'autre de la ville* ».

Obs N° 1004 du registre numérique Anonyme « *Prévoir de nouveaux parcours de bus pour acheminer les voyageurs jusqu'aux gares de la nouvelle ligne 15 Sud* ».

Obs N° 1028 registre numérique Anonyme : « *A Paris, depuis la suppression des voies de bus, la circulation et la ponctualité des bus sont devenues un enfer* ».

Obs N° 1032 registre numérique Anonyme « *Je vis à Saint-Vrain en Essonne et j'aimerais pouvoir envoyer mes enfants à l'université de Paris Saclay. Cela relève du parcours du combattant vu le manque de transports en commun. Nous devons nous contenter de l'université d'Evry ! Pourquoi ne pas déployer plus d'offres de transport en commun dans ce département ?* ».

Obs N° 1037 M. NAJMAN pour Décidons notre ville (Cachan): « *Immobilisme à Cachan alors que les lignes M4 et L14 ont été prolongées vers Bagneux et Aéroport d'Orly. Les dessertes de bus devraient être repensées en conséquence* ».

Pourraient encore entre mentionnées les observations sur des situations locale : **N° 125** (La-Ferté-sous-Jouarre), **N° 988** (insuffisante desserte au quotidien du quartier Villeneuve à Maurepas), **N° 1000** (réseau de bus à Cergy-Pontoise), **1052** et **1053** (réseau parisien).

Obs N° 1337 Anonyme. « *Les lignes de bus desservant le centre et l'ouest de la capitale pourraient être prolongées vers les Hauts-de-Seine (Saint-Cloud, Issy-les-Moulineaux), jusqu'aux futures stations de la ligne 15, au besoin sans arrêt dans Paris et sans changement de conducteur aux portes de Paris* ».

Obs N° 1374 M. LE ROUX : « *Souvent les bus réalisent des circuits courts internes à une seule municipalité, alors qu'il faudrait relier les grands pôles entre eux par des lignes express circulaires* ».

Obs 1.3 en réunion publique : « *Le réseau de bus de banlieue parisienne souffre d'un manque d'intégration hérité de son histoire, il ne s'agit pas d'un réseau de bus unifié mais d'une centaine de réseaux différents, ce qui entraîne de nombreuses anomalies* **».**

En complément de la part majeure que constituent les différents réseaux locaux voire territoriaux de bus, certaines contributions citent l'intérêt des « petits bus locaux »

(Obs N° 21 du registre numérique Mme Garnier : « *A Malakoff, bus Hirondelle « gratuits » bien adaptés aux petites rues* »). **Plus nombreux sont les témoignages relatifs aux bus à haut niveau de service (BHNS) et cars express** :

Obs N° 64 du registre numérique Anonyme : « *Le Tzen 2 pour 2031 soit 20 ans pour un projet de BHNS c'est anormal et en contradiction totale avec la volonté de décarboner les transports en quelques décennies* ».

Obs N° 69 Anonyme « *Les cars express avec leurs voies réservées sont plutôt une bonne idée, tel que le 9103 qui permet de relier Massy-Palaiseau et Dourdan en 30min. En revanche certaines lignes sont beaucoup trop longues ! Avec des trajets de plus d'une heure, la régularité est très incertaine. L'idée de relier deux pôles multimodaux est une bonne chose mais elle doit se limiter à un temps de trajet qui ne doit pas dépasser les 30 mn pour rester pertinent* ».

Obs N° 201 Anonyme : « *La création des cars express vont dans le bon sens, mais il faut mieux organiser les points de départs vers les pôles multimodaux que sont Brétigny, Ballancourt. Avec des temps de trajets plus fluides, directs, avec des voies dédiées* ».

Obs N° 249 Anonyme : « Pourquoi *ne pas créer des bus à haut niveau de service pour assurer une déserte circulaire entre les villes de la première couronne (alors qu'il est difficile de faire ce type de trajets selon les réseaux actuels, par exemple pour se rendre de Pré St Gervais à St Ouen ?* ».

Obs N° 864 Ville de Combs-la-Ville (77) : vœu de prolongement du Tzen jusqu'à l'éco-pôle de Combs-la-Ville.

Obs N° 1056 Anonyme « *Propose : - une nouvelle ligne de bus express entre la Ferté-sous-Jouarre et la gare RER Mitry-Clay afin de désengorger la N3 entre Meaux et la Francilienne ; une nouvelle ligne de bus express entre le RER B (Villeparisis) et Vaires-sur-Marne (RER E) et Torcy (RER A) sur la Francilienne - une ligne Bus Tzen entre l'aéroport CDG et Esbly en passant par le centre commercial de Claye Souilly, des minibus entre La-Ferté-sous-Jouarre et Montmirail* ».

L'ouverture à la concurrence, se traduisant souvent par une « privatisation » de certains réseaux locaux, suscite, à ce stade, plus de commentaires négatifs que positifs :

A titre général :

Obs N° 9 Ville de Gennevilliers : « *Maintenir le service public des transports par opposition au démantèlement du réseau de bus lié à la privatisation* **».**

Obs N° 577 Anonyme : « *La mise en concurrence va faire perdre beaucoup d'énergie avec peu de gains. S'il faut mettre en concurrence la SNCF et la RATP pour les lignes Transilien, on se retrouve finalement avec le même opérateur ou son concurrent. Et avec le même personnel qui sera repris. Et il aura fallu payer tout le processus de mise en concurrence au passage. Quel intérêt ? Et renouveler à échéance. Sachant que le service est payé à + 50 % par les pouvoirs publics et la fiscalité sur les employeurs* **».**

Obs N° 108 M. BLEIN MARTIN : « *La privatisation actuelle des réseaux de bus et de tramway engendre de nombreux problèmes, notamment un manque de conducteurs* **».**

A travers des exemples de « détériorations » :

Obs N° 222 M. DELIGNY « *A Thorigny, depuis le transfert à Transdev : incivilités des conducteurs : musique à haut niveau sonore, mangent dans bus, ne se préoccupe pas de la fréquence, téléphonent* **»**

Obs N° 275 Mme GODARD « *Quant aux bus à Gonesse, depuis 2 ans, c'est Keolis (et non plus Transdev) qui gère ces bus et ce service s'est fortement dégradé ! Les horaires ne sont plus respectés, ce qui fait qu'un bus qui arrive en retard est souvent "bondé" quand le bus arrivant à l'heure est quasi vide ! Les chauffeurs ne respectent ni les vitesses (constaté assez souvent) et peuvent s'arrêter pour prendre des usagers à des arrêts non réglementaires* **».**

Obs N° 285 M. GEBCZYNSKI : « *A Nemours, pour Transdev, pour les bus urbains, il arrive que les chauffeurs ne respectent pas le code de la route voire celui des voyageurs et qu'il y ait des altercations mettant en danger la bonne continuité du service comme la voix, pour nous informer, dans leur bus est agressive et non diplomate* **».**

Obs N° 373, M. REBOUD : « *A Pontoise revenir au système de bus comme avec le STIVO, car désormais les bus sont sales, en retard ou supprimés* **».**

Obs N° 374, M THEYS : « *La mise en concurrence est une fausse bonne idée. A Achères, elle s'est traduite par une désorganisation complète des réseaux de bus. A Poissy, le transfert de Transdev vers Keolis et un bazar complet. A Achères, comme à Conflans-Sainte-Honorine et Cergy, depuis le 7 novembre 2024 : arrêts de travail à la suite du changement d'exploitant (de Transdev à SAVAC/Lacroix)* **».**

Certaines contributions témoignent de l'engagement d'acteurs sociaux et économiques dans la réflexion d'ensemble sur l'adéquation des offres de mobilité avec les besoins de différentes collectivités professionnelles : ainsi de l'APHP confrontée à des problématiques de réorganisation de sa carte sanitaire et de relocalisation d'établissements

(**Obs N° 1259,** avec comme exemple l'intégration à venir de l'hôpital de Garches dans celui,

réorganisé, de Ambroise Paré à Boulogne-Billancourt, qui concerne plus de 3500 personnels), mais aussi de l'association ADOR (développement économique Orly-Rungis),

Obs N° 862 du registre numérique, qui a entrepris une analyse d'ensemble des enjeux de mobilités pour les entreprises et personnels travaillant sur ce pôle. Dans un esprit comparable, la question 6 posée en réunion publique soulève la question de la desserte en bus du pôle Gustave Roussy, nouvellement desservi par la Ligne 14.

Dans un esprit certes différent sur le fond, mais témoignant d'une prise de conscience élargie des enjeux de mobilités, certains territoires se perçoivent comme mal desservis, sinon même oubliés, ce qui suscite des contributions convergentes (Val d'Oise, Seine-et-Marne, Sud Essonne, zones rurales des Yvelines) dont plusieurs ont déjà été mentionnées. On peut citer le cas du Val d'Oise :

Sensibilité générale d'être « oublié » du GPE

Obs N° 143 du registre numérique Anonyme : « *Le Val d'Oise paie pour le GPE mais ne le voit pas arriver sur son territoire* ».

Obs N° 230 Mme BEHIER « *Le Grand Paris est une super évolution pour les Franciliens mais je trouve que le Val d'Oise est un grand oublié. Nous sommes quasiment obligés de repasser systématiquement par la petite couronne pour aller d'une ville à une autre dans le Val d'Oise* ». Idem : **Obs N° 185, N° 244 Anonymes**.

Obs N° 218 Anonyme : « *Le Nord du Val d'Oise est de plus en plus mal desservi par les transports : de moins en moins de trains sur la ligne H allant jusque Luzarches avec nombreuses annulations, retards...concerné aussi : le réseau de bus, notamment Keolis dont les horaires ne sont jamais fiables (15-20min de retard réguliers), nous encourageant à prendre la voiture au détriment des transports en commun* ».

Obs N° 261 M. JOANNOT « *Argenteuil est traversée par les lignes SNCF vers Mantes-la-Jolie et la Normandie, la ligne du fret SNCF et un corridor ferroviaire plus son triage qui occupe plus de 30 hectares ! Plus de trente ans qu'on nous évoque une Tangentielle Nord puis un T11 qui relierait Argenteuil à Sartrouville vers l'ouest et Epinay-sur-Seine vers le T11 opérationnel. 30 ans que le "croissant Nord" est une immense friche sur près de 30 hectares qui défigure la ville ne sert quasi plus et interdit à Argenteuil de transformer son urbanisme* ».

D'autres contributions traduisent des sentiments semblables en Seine-et-Marne (Obs N° 741 et 745 Anonymes, N° 986 Mme VAYSSE, N° 1051 Anonyme), dans les zones rurales des Yvelines (N° 10 M. PINSARD, N° 39 Anonyme, N° 704 et 705 M. et Mme AUBRY), dans le Sud de l'Essonne (Obs N° 156 M. RENOUARD, N° 714 et 715 Anonyme, N° 992 Anonyme, N° 996 Mme HOULBERT).

Enfin, la question des Centres opérationnels de bus (COB, traitée sous la mesure 1.3.7 du PDMIF), peu connue du grand public, est abordée à quelques reprises :

Obs N° 409 du registre numérique Ville de Versailles : « *La ville de Versailles souhaite que soient poursuivis les projets d'électrification de la flotte de bus et du COB* ».

Obs N° 638 du registre numérique GDF : « *Pour certains dépôts d'Île-de-France Mobilités qui disposeront d'une flotte de bus/cars au bioGNV n'atteignant pas la taille critique pour réaliser une station privée sur le COB, GRDF accompagne les acteurs du territoire et les entreprises de la filière bioGNV pour favoriser l'émergence de stations publiques bioGNV à proximité de ces dépôts et permettre ainsi aux bus de s'avitailler* ».

**Obs N° 1333 Communauté de communes Val d'Yerres Val de Seine. « *La CAVYVS attire l'attention de le maitre d'ouvrage Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités sur l'état des*

véhicules thermiques. Avec la décision de ne plus investir dans des véhicules thermiques couplée au retard de livraison des véhicules électriques et des difficultés sur certains territoire, dont la CAVYVS fait partie comme l'indique le plan, à installer des COB adaptés, une période d'incertitude s'ouvre pour certains réseaux locaux. Il faut trouver des solutions concrètes en termes de matériel durant cette période de transition au risque de voir les usagers se lasser des services de transports en commun moins fiables et de se retrouver isolés pour certains ou bien retourner vers des modes de déplacements individuels pour les plus aisés d'entre eux ».

Le développement des réseaux de transport pourrait enfin passer par des réseaux fluviaux, évoqués à une quinzaine de reprises (avec un seul avis négatif :

Obs N° 146 Anonyme : « *L'idée de transport fluvial est mauvaise : coûteux, dispersion des efforts, faible plus-value à part attirer les touristes qui iraient prendre le bateau pour aller au travail* » **à l'image de ce qui a existé un temps à Paris dans les années 1980** :

Obs N° 207 M. MAYER : « *Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien* ». Idem : **Obs N° 723 Mme AIME**.

Obs N° 393 Anonyme : « *une navette fluviale sur le Nord des Hauts-de-Seine avec soutien financier du département 92* ».

Obs N° 453 Anonyme : « *Développement du transport fluvial en optimisant l'usage des cours d'eau pour la mobilité. La mise en place de voies de transport sur l'axe Montereau-Fault-Yonne > Fontainebleau > Melun > Evry, permettrait de diversifier les solutions de déplacement et d'exploiter le potentiel des fleuves et rivières qui est sous-exploité, même en matière de transport logistique* ».

Obs N° 566 registre numérique M. GAUTIER (Paris) : « *à quand des transports publics sur les fleuves ?* »

Obs N° 856 du registre numérique FNAUT IDF mentionne l'intérêt de navettes fluviales dans l'offre de transports de personnes.

Obs 1368 Anonyme : « Je *propose le retour des bateaux bus sur la Seine et de remettre le projet Voguéo sur la table. Il pourrait y avoir 3 lignes dans Paris allant vers l'Est Ivry/Charenton par exemple et des lignes pour aller à l'Ouest Boulogne/Suresnes. Il peut y avoir des bateaux bus sur la Seine banlieue à banlieue comme entre Suresnes et Gennevilliers par exemple ou entre Rueil et Maison- Laffitte* ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Le nombre d'observations concernant les transports collectifs témoigne de l'importance de ce mode pour les Franciliens et conforte la place qui lui est donnée dans le Plan des mobilités. L'amélioration et le développement des transports collectifs sont en effet un des axes majeurs des politiques publiques de mobilité et celles qui concentrent la majeure partie de l'effort de financement.

Le Plan des mobilités s'inscrit dans l'ensemble des planifications aménagement - transport qui concerne l'Île-de-France et en particulier le SDRIF-E adopté par le Conseil Régional d'IDF en septembre 2024 et qui devrait faire l'objet prochainement d'un décret d'adoption en Conseil d'Etat. C'est le SDRIF-E qui fixe les orientations en termes de développement urbain, orientations dont tient compte le Plan des mobilités pour la fixation de ses grands objectifs. Ainsi, les capacités de desserte en transports collectifs sont cohérentes avec les flux attendus.

Les prévisions d'évolution des déplacements intègrent le développement du télétravail qui a déjà été constaté depuis la crise sanitaire et dont le niveau ne diminue pas comme le montrent les statistiques produites par l'Insee.

Le Plan des mobilités n'oppose pas l'amélioration de la qualité sur le réseau existant et le développement de nouvelles lignes. L'objectif est bien de mener de front ces deux axes d'action.

1/ Concernant l'amélioration de la qualité de service, la fiabilisation du réseau de mass transit (lignes de train, RER et métro) nécessite des mesures au coût élevé (plusieurs centaines de millions d'euros voire plus par ligne) car incluant des travaux sur les infrastructures, les centres de maintenance ainsi que la rénovation ou le renouvellement des trains. Ces mesures impliquent des travaux de longue durée. Ils conduisent également en phase travaux à des impacts sur les circulations car il n'est pas possible de les réaliser entièrement pendant les périodes habituelles d'arrêt des services. Le Plan des mobilités porte ainsi la poursuite ou l'engagement de mesures pour de nombreuses lignes du mass transit. A cet égard, il à noter que si le RER A n'a été cité que rarement dans les observations, c'est parce qu'il a fait l'objet ces dernières années de mesures importantes pour en améliorer la fiabilité, mesures qui ont porté leurs fruits. Il est toutefois indispensable que les travaux nécessaires sur les autres lignes perturbent le moins possible les services, c'est le sens de l'action 1.2.

Par ailleurs, l'adaptation de l'offre sur le réseau de mass transit est continue en lien avec l'évolution de la fréquentation constatée et anticipée. Toutefois, elle doit tenir compte des contraintes techniques notamment pour les lignes qui empruntent le réseau ferré national où les voies sont partagées avec d'autres circulations ferroviaires.

La maintenance et l'entretien des installations et matériels roulants fait bien partie des exigences du maitre d'ouvrage dans le cadre des contrats d'exploitation.

2/ Concernant le développement des lignes ferrées ou de transports collectifs en site propre (BHNS, T Zen), le Plan des mobilités ne liste dans ses actions que celles dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030. Il reprend en particulier les tracés des différentes lignes du Grand Paris Express qui sont déjà en travaux et qui ne sont donc plus amenés à évoluer.

Le SDRIF-E prévoit au-delà d'autres projets que ceux inscrits au Plan des mobilités, notamment des prolongements de métro. Ainsi, ce sont les projets inscrits dans ce document établi en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés qui constituent la liste des projets de transports collectifs structurants envisagés à terme en Île-de-France. Par exemple, la réouverture de liaisons ferroviaires qui n'y figure pas, n'est pas prévue à échéance 2040.

A titre de clarification, la carte et la liste des projets inscrits au SDRIF-E pourraient être ajoutées dans la version finale du Plan des mobilités en éléments de contexte pour éclairer la perspective de développement du réseau au-delà de l'horizon du PDMIF.

3/ Concernant le réseau de bus, la diversité des observations montre son importance au niveau local. Le manque de qualité de service évoqué pour certains réseaux a bien été identifié par Île-de-France Mobilités qui a exigé des opérateurs concernés des mesures rapides pour pallier les dysfonctionnements évoqués. De manière générale, les observations du public confortent la nécessité portée par le PDMIF d'améliorer la performance du réseau de bus pour lesquelles les temps de parcours sont cruciaux. Elles confortent également la nécessité de continuer à développer l'offre pour accompagner l'évolution urbaine de l'Île-de-France ou apporter des réponses aux carences de desserte. Si le sujet des centres opérationnels bus n'a que peu été relevé par les observations du public, il l'est dans celles des collectivités locales car il s'agit bien d'un point bloquant pour pouvoir continuer ce développement. L'effort à cet égard doit être collectif.

L'évolution de l'offre se fait en fonction de la fréquentation observée dans les lignes existantes qui conduit à une augmentation de la fréquence de passage et du développement de nouveaux quartiers. De manière générale, l'offre en rabattement sera revue à l'occasion de la mise en service du Grand Paris Express.

Enfin, le développement de nouvelles offres, cars express et transport à la demande, est de nature à diversifier les solutions de transport pour apporter des réponses adaptées aux besoins des Franciliens, notamment dans les secteurs les moins denses.

Commentaire de la commission d'enquête

Constatant, comme l'a fait la commission d'enquête, que la majorité des observations formulées par le public ont porté sur les transports collectifs, le maître d'ouvrage y voit la pertinence de la priorité qui leur est donnée par le PDMIF, lequel, rappelle-t-il, accorde autant d'attention à l'amélioration de la qualité sur le réseau existant qu'au développement de nouvelles lignes. C'est effectivement de manière à peu près égale entre ces deux préoccupations que se sont ordonnés les commentaires, dont il faut rappeler la tonalité souvent critique, désabusée et lasse, qui n'aura certainement pas échappé au maître d'ouvrage, même s'il ne la mentionne pas dans sa réponse.

Pour le mass transit (train, RER, métro), l'amélioration de la qualité de service coûte cher, au moins plusieurs centaines de millions d'euros par ligne, rappelle le maître d'ouvrage. Le public en est conscient, même s'il n'appréhende pas toujours l'ensemble du spectre : infrastructures, centres de maintenance, rénovation ou renouvellement des trains, à quoi l'on pourrait ajouter les nouveaux systèmes d'exploitation.

S'agissant toujours du mass transit, et plus précisément de l'adaptation de l'offre, la brève réponse du maître d'ouvrage (« une adaptation continue, en lien avec la fréquentation constatée et anticipée ») n'est sans doute pas de nature à satisfaire un public dont le vécu quotidien est celui d'une insuffisance de capacité dont il est obligé de s'accommoder, à regret, aux heures de pointe bien sûr, mais aussi le soir et le week-end, comme l'ont mentionné beaucoup d'intervenants.

En référence implicite à l'ensemble des observations traitant de l'extension des différents réseaux de transports collectifs en site propre (mass transit mais aussi BHNS et T Zen), le maître d'ouvrage mentionne à plusieurs reprises le SDRIF-E, en rappelant que le Plan des mobilités s'inscrit dans un ensemble de planifications concernant l'Île-de-France, dont précisément et principalement le SDRIF-E. Ce dernier fixe les orientations de développement urbain, auxquelles il est logique que le Plan des mobilités ait à s'adapter. Ce rappel est important car, aux yeux de la commission d'enquête, il traite de ce qui peut paraître comme une ambiguïté majeure du PDMIF : avec une échéance fixée à 2030, donc particulièrement brève en matière d'investissements de transports en site propre, le PDMIF ne se projette pas sur une configuration qu'il serait plus logique de retenir et qui est précisément celle du SDRIF-E, soit 2040 (et même au-delà pour certains volets du SDRIF-E). En d'autres termes, le Plan des mobilités apparaît plus comme une actualisation de projets en cours (typiquement pour la prochaine mise en service des nouvelles lignes du Grand Paris Express) qu'une déclinaison exhaustive de ce que devraient être les grands projets d'infrastructures ferroviaires pour la décennie 2030-2040. En ce sens, la réponse du maître d'ouvrage n'est pas exempte de contradictions : d'un côté il est dit que le Plan des mobilités doit tenir compte, pour la fixation de ses grands objectifs, des « orientations de développement urbain énoncées par le SDRIF-E", d'un autre côté il est mentionné que « le Plan des mobilités ne liste dans ses actions que celles dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 » et que « le SDRIF-E prévoit, au-delà,

d'autres projets que ceux inscrits au Plan des mobilités, notamment des prolongements de métro ». D'où, finalement, la conclusion du maître d'ouvrage selon laquelle « ce sont les projets inscrits dans ce document (*le SDRIF-E*), établi en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, qui constituent la liste des projets de transports collectifs structurants envisagés à terme en Île-de-France ».

Consciente des calendriers concomitants d'élaboration du SDRIF-E et du PDMIF, la commission d'enquête prend acte des explications ainsi données par le maître d'ouvrage, qui conduisent à la conclusion que le PDMIF, sans perdre de sa valeur sur bien d'autres points des mobilités (comme la part évolutive de chaque mode), ne propose qu'une vision limitée dans le temps de ce que devrait être le réseau structurant des transports collectifs dans quinze ans (vision qui, au demeurant, doit être passée au crible des différentes capacités budgétaires).

S'agissant du réseau de bus, les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont un caractère très général, mais il n'était pas envisageable de traiter cas par cas des multiples situations décrites par le public. A cet égard, le maître d'ouvrage reprend opportunément les principaux types de difficultés rencontrées : manque de qualité de service pour certains réseaux ; nécessité d'améliorer la performance, notamment en temps de parcours ; continuer à développer l'offre pour accompagner l'évolution urbaine et pour assurer le rabattement sur les nouvelles lignes du Grand Paris Express ; développement des offres de cars express et de transports à la demande. Le maître d'ouvrage ne développe toutefois pas les mesures planifiées, au demeurant largement illustrées dans le Plan. Il mentionne cependant particulièrement le cas que représentent la préservation des centres opérationnels bus existants et la création de nouveaux : ce sont des garages mais aussi des ateliers techniques d'entretien et de conversion énergétique ; leur implantation est consommatrice de foncier, ce qui peut être contradictoire avec le SDRIF-E. Cet enjeu est effectivement peu évoqué par le « public », à l'exception de GRDF et d'une association d'usagers sise à Clamart, mais est mentionné par plusieurs PPA, dont deux départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et cinq intercommunalités (EPT et Communautés d'Agglomération). La commission d'enquête s'étonne qu'au regard de l'enjeu le diagnostic soit bien posé par la mesure 1.3.7 et décrit graphiquement par une carte illustrative, mais que le maître d'ouvrage décline toute responsabilité prescriptive en matière de stratégie foncière applicable à ces COB, au risque d'un dialogue de sourds entre collectivités locales et le maître d'ouvrage. D'autant plus qu'il est précisé dans le chapitre 5.1 de mise en œuvre du PDMIF qu'le maître d'ouvrage consacrera 400 M € de 2024 à 2030 pour les aménagements techniques et agrandissements des COB, sans compter « le coût du rachat des sites existants aux opérateurs ».

La commission d'enquête adhère à la suggestion faite d'ajouter dans la version finale du Plan des mobilités la carte et la liste des projets de transports en site propre inscrits au SDRIF-E, ce qui donnera incontestablement au PDMIF une cohérence qu'il n'a que partiellement en première lecture, et ce qui répondra aussi à l'esprit de nombre d'observations qui ont été faites par le public et par des PPA, s'inquiétant de la perspective à trop court terme du PDMIF. Cet ajout sera enfin d'autant plus nécessaire que si le SDRIF-E est mentionné près de 90 fois dans le PDMIF, il n'est l'est finalement que fort peu dans la présentation de l'Axe 1 et est notamment absent de son introduction.

2.1.1.1 Questions complémentaires de la commission d'enquête.

Question N°1.

Sur l'investissement d'amélioration de la robustesse et de la fiabilité des réseaux.

Le PDMIF ne manque pas d'évoquer les enjeux de robustesse, fiabilité et résilience des réseaux dès l'action 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience » et particulièrement la mesure 1.1.3 « Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau ». Des exemples concrets y sont cités : schémas directeurs par lignes de RER (C et D) ou de train (ligne K), projets d'aménagement, de garages, de retournement, nouveaux systèmes d'exploitation…) mais, à première lecture, ils peuvent paraître insuffisants en nombre par rapport à l'ampleur des dysfonctionnements rapportés par le public (certes de manière subjective) sur nombre de lignes de Transilien et de RER.

Par ailleurs, en l'absence de précisions sur les dotations budgétaires qui sont consacrées à chaque action du Plan (comme l'a relevé la MRAe), il est difficile d'avoir une idée des budgets engagés car il faut s'en tenir aux grandes masses mentionnées pages 95 et 96 quant au financement du PDMIF (Partie 5 Mise en œuvre, sous-partie 5.1 Le financement du PDMIF) : schémas directeurs des lignes financés dans le cadre du CPER 2023-2027; fonds propres de SNCF Réseau; fonds propres de la RATP dans le cadre du programme quadriennal d'investissements : « *Ces coûts de régénération sont donc en partie supportés in fine par Île-de-France Mobilités, dans le cadre des contrats qui la lient à la SNCF d'une part et à la RATP d'autre part; ils devront représenter environ 5 milliards d'euros pour la période 2024-2030* ».

D'où les questions suivantes :

➔ Si l'on raisonne sur la période 2024-2030, la masse d'environ 5 milliards d'euros inclut-elle une part du CPER 2023-2027 et anticipe-t-elle une partie du CPER qui démarrera en 2028

Réponse du maitre d'ouvrage

1/ Les opérations de modernisation prévues dans les schémas directeurs des lignes de RER et trains constituent des opérations exceptionnelles de modernisation.

Elles sont financées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région comme indiqué dans le sous-chapitre 5.1 concernant le financement du plan des mobilités. Le montant total de ces opérations sur la période 2024-2030 ne peut pas être indiqué puisqu'il inclut des dépenses déjà réalisées, celles en cours et des opérations dont les décisions de réalisation ne sont pas encore prises.

Le volet mobilités du contrat de plan Etat-Région entré en vigueur en septembre 2024, prévoit pour la période 2023-2027 un total d'investissements de 8,411 Mds € (dont 3,7 Mds € portés par le maitre d'ouvrage), dont 1,1 Md € portant sur l'amélioration et modernisation des RER et Transilien donc les opérations prévues dans les schémas directeurs.

2/ Les investissements nécessaires au maintien en l'état et au renouvellement des biens du réseau exploité, à l'amélioration et au développement des services aux voyageurs constituent des dépenses plus récurrentes.

Ces opérations sont estimées à environ 5 milliards d'euros pour la période 2024-2030. Leur financement diffère selon les réseaux.

-Pour les dépenses consenties par SNCF Réseau qui concernent les installations du réseau ferré

national, elles sont financées via des redevances versées par opérateurs ferroviaires qui utilisent ce réseau. Jusqu'à présent, il s'agissait uniquement de SNCF Voyageurs Transilien pour les services de trains de banlieue et de RER en Île-de-France. Avec la mise en concurrence, de nouveaux opérateurs apparaissent qui s'acquitteront également de ces redevances. Le montant de ces redevances est inclus dans les dépenses d'exploitation qui sont couvertes par les contrats entre ces opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités (quasi exclusivement SNCF Transilien à date).

-Pour les dépenses consenties par SNCF Transilien (donc hors infrastructure du Réseau ferré national) ou par la RATP, elles sont financées dans le cadre des contrats passés par Île-de-France Mobilités avec SNCF et RATP qui prévoient des plans d'investissement pluriannuels. Ces plans incluent diverses catégories d'investissement toutes sources de financement confondues.

-Le plan d'investissement de la RATP sur la période 2021-2024 prévoyait sur le réseau RATP (en tant que gestionnaire d'infrastructure, opérateur de transport et sûreté), un investissement global de 8 462M€ (dont 1 650M€ correspondant à des financements du CPER). Le prochain plan pluriannuel devrait augmenter sensiblement.

-Le plan d'investissement de la SNCF pour la période 2020-2025 prévoyait pour Transilien et Gares et Connexions un investissement global de 10 488 M€ (dont 1 119M€ correspondant à des financements du CPER). Un nouveau contrat le maitre d'ouvrage - SNCF va être négocié pour prendre la suite du contrat qui s'achève en 2025.

Les investissements comptabilisés dans le montant de 5 milliards d'euros font partie des montants évoqués ci-dessus et sont donc financés via la contribution apportée par Île-de-France Mobilités dans le cadre des contrats avec SNCF et RATP, hors CPER. Les nouveaux contrats prévoiront bien les financements nécessaires pour la poursuite de ces investissements

Commentaire de la commission d'enquête

Après avoir pris connaissance de la réponse apportée par le maître d'ouvrage, comme elle l'a fait du chapitre 5.1 « Mise en œuvre – Le financement du Plan des mobilités », la commission d'enquête ne peut cacher sa perplexité quant à la difficulté d'obtenir une vision exhaustive, même approximative, de l'ensemble des financements nécessaires pour la réalisation du plan lors des cinq années à venir, singulièrement pour ce qui est du transport collectif. Cela tient évidemment à la diversité et à la multiplicité des acteurs et opérateurs institutionnels et économiques concernés (et de leur propre organisation interne comme pour la SNCF où il faut distinguer SNCF Réseau, SNCF Voyageurs Transilien, SNCF Gares et connexions), aux modes de contractualisation des partenariats (au sein desquels on comprend l'importance du Contrat de Plan Etat-Région, dont le calendrier propre est d'ailleurs différent de celui du PDMIF), aux estimations des recettes tarifaires, des versements Mobilité des entreprises et des concours publics, essentiellement des collectivités locales. La commission d'enquête prend néanmoins note des indications plus précises données sur le financement, par le contrat de plan Etat-Région 2023 à 2027, des « opérations exceptionnelles de modernisation » que constituent les schémas directeurs de lignes RER et Transilien, soit 1,1 Md €, et sur celui consacré par la RATP à la gestion des infrastructures, des systèmes d'exploitation et de la sûreté, dont le montant a été de 1,65 Md € sur la période 2021-2024 mais dont le montant pour 2023 à 2027 ne paraît pas être connu. La commission d'enquête note par ailleurs qu'il semble plus aisé d'évaluer les dépenses et recettes annuelles de fonctionnement, estimées respectivement à environ 11,8 Md € en 2024 et 12 Md € en 2030 pour les dépenses et à environ 13,7 Md € et 14,2 Md € pour les recettes.

La commission d'enquête relève enfin le jugement du maître d'ouvrage selon lequel l'effort porté depuis 2016 sur la robustesse et la fiabilité des réseaux et matériels devrait avoir largement donné des résultats positifs d'ici 2030, permettant ainsi de fonder durablement une évolution positive de la part modale des transports collectifs.

➔ Cette masse de 5 milliards d'euros correspond-elle, grosso modo, au financement des projets cités à la mesure 1.1.3 ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les mesures listées à la mesure n° 1.1.3 du plan des mobilités concernent les deux types de mesures précisées en réponse à la question précédente :

- Des opérations de modernisation exceptionnelles prévues dans les schémas directeurs de ligne, financée par les CPER dont 1.1 Md€ pour la période 2023-2027 ;
- Des investissements nécessaires au maintien en l'état et au renouvellement du réseau existant pour un montant 5 milliards d'euros, financées dans un cadre différent du CPER.

Commentaire de la commission d'enquête

Par sa réponse, le maître d'ouvrage confirme que les deux montants de, respectivement, 1.1 Md€ pour les schémas directeurs sur la période 2023-2027, et de 5 Mds € pour la masse d'investissements sur la période 2024-2030 sont les grandeurs les plus significatives pour tenter d'évaluer les enjeux budgétaires du PDMIF.

➔ En limitant l'échéance du PDMIF à 2030, dans un domaine (robustesse, fiabilité, résilience) où une programmation pluriannuelle des investissements est nécessaire et où les attentes des usagers sont fortes, ne limite-t-on pas de facto l'ambition principale du plan, à savoir la diminution de la part modale des véhicules au profit de celle des transports en commun ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les programmes d'action en faveur de la robustesse et la fiabilité portent effectivement sur un temps long. Pour chaque ligne, le temps des études, des travaux ainsi que de la rénovation ou du renouvellement du matériel roulant s'échelonne sur plusieurs années. Ainsi, le PDUIF portant sur la période 2010 – 2020 prévoyait déjà des schémas directeurs de ligne. Toutefois, une nette accélération de ces programmes a été enclenchée à compter de 2016 lorsque Valérie Pécresse est devenue présidente de le maitre d'ouvrage Île-de-France et présidente d'Île-de-France Mobilités. L'effort de renouvellement du matériel roulant des lignes de RER et de train a été considérablement renforcé, suivi de la mise en place de renouvellement du matériel métro et même tramway.

Ces programmes ne seront pas tous terminés en 2030 mais pour les lignes de train et de RER la majeure partie sera déjà réalisée. Chaque période temporelle porte ses objectifs en matière d'évolution des réseaux et de report de la voiture au profit des transports en commun ou des modes actifs. Il n'y a donc pas de logique à calquer les périodes couvertes par les plans de mobilité successifs sur les calendriers de mise en œuvre d'une catégorie spécifique de mesures.

Commentaire de la commission d'enquête

C'est évidemment à l'expérience des statistiques de 2030 de répartition modale des déplacements que l'on pourra juger de la portée des mesures qui auront été mises en œuvre au bénéfice des transports collectifs.

Le financement des investissements est également abordé sous le Thème 5.

Question N°2

➔ Les démarches de schémas directeurs sont dites « en cours de revoyure » pour les RER C et D et « en cours d'élaboration » pour la Ligne K. Quelle est la durée d'un « schéma directeur » ? Les difficultés signalées sur ces trois lignes par les intervenants de l'enquête publique sont-elles d'ores et déjà prises en compte par ces schémas directeurs ? De manière plus large, si d'autres schémas directeurs existent, le maître d'ouvrage pourra-t-il transmettre à leurs responsables les observations recueillies via la présente enquête publique ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les schémas directeurs des lignes de Transilien / RER contiennent des actions à mettre en œuvre dans les 8 à 10 années à venir. En l'occurrence, le Schéma Directeur du RER D contient des perspectives à court terme (2024-2027), à moyen terme (2028-2031) et à long terme (2032 et après), celui du RER C à court, moyen (2030) et long termes (2035) et celui de la Ligne K contient des projets jusqu'à l'horizon 2033 ainsi que des projets à mettre à l'étude d'ici là.

En plus de ces trois schémas directeurs, les schémas directeurs du RER B, du RER E / ligne P et des lignes N/U sont également en cours de mise en œuvre. Le schéma directeur du RER A / Ligne L3 est en cours de revoyure.

Les difficultés évoquées par les intervenants de l'enquête publique sont bien prises en compte par les maîtres d'ouvrage des schémas directeurs (SNCF Réseau et SNCF Voyageurs) ainsi que par le maitre d'ouvrage. Les observations recueillies pendant la présente enquête leur seront bien entendu transmises mais elles ne sont pas différentes de celles recueillies lors des phases de concertation au cours de l'élaboration de ces schémas.

Commentaire de la commission d'enquête

D'intéressantes précisions sur plusieurs « schémas directeurs » dont le principe est certes présenté à la mesure 1.1.3 (Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau) mais sans mention des calendriers s'agissant pourtant de lignes parmi les plus fréquentées (RER C, D, E ; lignes K, L, N, P). La commission d'enquête note d'ailleurs que ces schémas – dont le maître d'ouvrage souligne la pertinence en citant l'exemple du RER A - ont une durée dépassant largement 2030 et complètent donc utilement une perspective temporelle que beaucoup d'intervenants ont jugée trop brève. A ces titres, les précisions ainsi apportées pourraient être utilement incluses dans le PDMIF.

Question N°3.

Il est dit à la mesure 1.3.1 du PDMIF que « *des projets complémentaires d'extension ou d'adaptation du réseau de transport de surface, listées au CPER ou inscrits au SDRIF-E pourront faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation à plus long terme au-delà de l'horizon 2030* ».

➔ L'enquête publique a montré que de nombreux participants suggéraient de fait ce type de projets « d'extension ou d'adaptation », qu'il s'agisse du Transilien, des RER, du tramway et du métro, voire du transport fluvial de personnes, qui, pour autant, ne sont pas pour leur très grande majorité, listés au CPER ou inscrits au SDRIF-E. Certains d'entre eux pourront-ils néanmoins faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation dans les années 2030 ? Quelques exemples peuvent-ils être donnés par le maître d'ouvrage ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La Région Île-de-France finance un programme d'études pour la hiérarchisation des projets de métro inscrits au SDRIF-E, soit à horizon 2040.

Le programme d'étude concerne les lignes suivantes :

- M10 jusqu'à Ivry puis les Ardoines,
- M10 jusqu'à Saint-Cloud,
- M5 jusqu'à Place de Rungis,
- M11 jusqu'à Noisy-Champs,
- M12 jusqu'à Sèvres,
- M7 jusqu'à Mairie de Drancy,
- M9 jusqu'à Montreuil (Hôpital),

- M1 jusqu'à Nanterre La Boule ou La Garenne-Colombes,
- M14 jusqu'à Morangis,
- M4 jusqu'à Châtenay-Malabry,
- M3 jusqu'à Montreuil,
- M2 jusqu'à Rueil-Suresnes Mont-Valérien,
- M3 jusqu'à Bécon-les-Bruyères ou Les Vallées.
- Le prolongement de la ligne 18 de l'Aéroport d'Orly à Montgeron-Crosne et Boissy-Saint-Léger
- La liaison Nanterre La Folie – Argenteuil – Triangle de Gonesse, dénommée aussi « ligne 19 » ;
- Le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val de Fontenay
- Le prolongement de la ligne 18 de Versailles-Chantiers à Nanterre la Folie

Les études de prolongement du tram-train T13 jusqu'à Cergy et du T11 sont également inscrites.

Le RER E "Est+" devrait également être mis en service entre 2030 et 2032.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête interprète la réponse du maître d'ouvrage à cette question comme l'amorce du complément nécessaire au PDMIF, tel qu'évoqué ci-dessus, c'est-à-dire la mise en valeur du SDRIF-E et de son horizon 2040 : c'est bien dans le cadre du SDRIF-E que seront réalisées une vingtaine d'études à venir sur, pour l'essentiel, les prolongements de lignes de métro (y compris du GPE) afin de les hiérarchiser entre eux. La quasi-totalité de ces projets ont, de fait, été souvent mentionnés par le public, mais aussi par les PPA. Les demandes n'ont d'ailleurs pas porté uniquement sur les lignes de métro, mais aussi de tramways (pas seulement le T11 et le T13) et sur quelques cas de transiliens.

Question N°4.

Plusieurs observations rendent compte de dégradations d'exploitation de réseaux de bus après leur transfert à de nouveaux opérateurs à la suite de mises en concurrence. Le maître d'ouvrage a-t-il connaissance d'incidents de ce type ?

Réponse du maitre d'ouvrage

De manière générale, la crise sanitaire a conduit à une pénurie de conducteurs de bus qui a mis plusieurs mois à se résorber. Cette pénurie n'était en rien spécifique aux réseaux mis en concurrence, elle a affecté l'ensemble des opérateurs franciliens mais également ceux des autres métropoles françaises ou de grandes villes dans le monde.

Quelques réseaux ont connu des difficultés lors de la transition entre opérateurs. Des ajustements ont été réalisés et Île-de-France Mobilités mène une ouverture à la concurrence progressive et réfléchie, en cohérence avec ses obligations légales. Elle s'appuie en particulier sur un cahier d'exigences sociales de haut niveau, unique en Europe, qui compte pour 20% de la note globale, ce qui permet de retenir des offres équilibrées combinant performance technique pour l'usager, maintien des conditions sociales pour les salariés et meilleure utilisation de l'argent public pour le contribuable. Une clause de remboursement automatique des abonnements a été ajoutée dans les contrats lorsque les résultats ne sont pas au rendez-vous, ce qui n'existait pas auparavant sur les réseaux de bus. Le bilan de l'ouverture à la concurrence est positif sur la grande couronne : les contrats ouverts à la concurrence qui en sont à leur 3ème

année obtiennent une régularité moyenne supérieure à 90 %, après leur période de transition. C'est 4 à 5 points au-dessus des résultats des anciens contrats.

Commentaire de la commission d'enquête

Cette question cite les observations du public rendant compte de dégradations d'exploitation de réseaux après transferts à de nouveaux opérateurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. La réponse du maître d'ouvrage minimise les difficultés rencontrées et garantit un suivi très attentif des nouveaux contrats, en soulignant les résultats atteints en grande couronne (régularité moyenne supérieure à 90 %) et la clause de remboursement automatique des abonnements quand ces résultats sont insuffisants.

Question N°5

➔ Dans l'avant-propos au PDMIF, la présidente du Conseil régional évoque « un nouveau réseau de cent lignes de cars express, dont IDF Mobilités financera l'exploitation ». Sauf erreur, on ne retrouve pas ce nombre dans l'action 1.4 où il est plutôt question de 45 liaisons express nouvelles ou profondément restructurées et de 10 lignes actuelles renforcées à horizon 2030. Qu'en est-il ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le réseau de Cars express francilien était déjà composé de plus d'une cinquantaine de lignes avant le Schéma directeur des Cars Express, approuvé par le Conseil d'Île-de-France mobilités en décembre 2023. Le schéma directeur prévoit la création de 45 nouvelles lignes ainsi que la restructuration d'une dizaine des lignes existantes, ce qui conduira à un total d'environ 100 lignes de Cars express à horizon 2030. Une clarification en ce sens pourrait être apportée au Plan des mobilités.

Commentaire de la commission d'enquête

la commission d'enquête a pris bonne note de la suggestion du maître d'ouvrage d'amender les rédactions de l'avant-propos au PDMIF et de l'action 1.4 pour rendre plus claire l'évolution de ce réseau qui passera d'une cinquantaine de lignes aujourd'hui à peu plus de 100 lignes à l'horizon 2030 grâce à la création de 45 nouvelles lignes et à la restructuration d'une dizaine

Question N°6.

Le PDMIF rappelle (pages 103 à 108) la prescription par la loi (code des transports, articles L-1214-30 à 36) de l'établissement de plans locaux de mobilité (PLM).

Hormis le cas particulier de Paris, l'échelon territorial retenu pour ces PLM est l'intercommunalité : EPT du Grand Paris, EPCI, communautés d'agglomération, communautés urbaines. Les PLM restent facultatifs pour les communautés de communes. Il est rappelé que le premier Plan de déplacements urbains d'Île-de-France datant de 2000, plusieurs générations de plans locaux de déplacement, devenus Plans locaux de mobilité, se sont succédé depuis lors.

D'où les questions :

➔ Le PDMIF ne fournit pas la liste des PLM actuellement existants. Cette liste est-elle disponible ?

➔ Très peu d'intervenants du public dans le cadre de la présente enquête ont fait allusion à ces PLM. Sont-ils connus ? Pertinents ? Opérationnels ?

➔ Tous les PLM devront-ils être révisés à l'issue de l'adoption du présent PDMIF ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le code des transports (articles L1214-30 à 36) prévoit effectivement qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional est complété par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu. Ces plans sont établis à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou d'un syndicat mixte. L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1er janvier 2021 pour la ville de Paris, les 11 établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les 20 communautés d'agglomération et la communauté urbaine.

Début 2025, on compte :

10 PLD (plans locaux de déplacements, ancien nom des PLM) ou PLM approuvés entre 2010 et 2024 :

Bassin de déplacements de la région de Versailles

CA Boucles de la Seine

CA Rambouillet Territoires

CA Saint-Quentin-en-Yvelines

CA Val-et-Forêt

CC des Deux Fleuves

EPT Est Ensemble

EPT Grand Paris Sud-Est Avenir

EPT Paris Terres d'envol

SIEMU Marne-la-Vallée

4 PLM en cours d'élaboration (première élaboration) :

CA Melun Val de Seine

CA Roissy Pays de France

EPT Grand Paris Grand Est

Ville de Paris

2 PLM en cours de révision :

- CA Cergy-Pontoise
- EPT Plaine Commune

La moitié des EPCI concernés par l'obligation d'élaboration d'un PLM en Île-de-France ont ainsi un PLM approuvé, en cours d'élaboration ou de révision (NB : le périmètre de certains EPCI a évolué depuis l'approbation de leur PLD).

Déclinaison locale et territoriale du Plan des mobilités en Ile-de-France, le PLM constitue un document de planification stratégique. Il propose une vision améliorant la cohérence entre les différentes politiques sectorielles de mobilité (vélo, stationnement, espace public, etc.), et entre les politiques de mobilité et les autres politiques publiques locales (aménagement, urbanisme, éducative, sociale, etc.).

Le PLM est aussi et avant tout un programme d'actions opérationnel, qui décline et territorialise les actions retenues au Plan des mobilités d'échelle régionale, avec des objectifs de court terme, mesurables et évaluables à cinq ans. Le PLM a une portée programmatique et reprend les engagements des partenaires : quelle que soit leur nature, ses actions doivent chacune définir leur maîtrise d'ouvrage, leur coût estimatif, leurs financements, leur calendrier de réalisation, leurs indicateurs de suivi.

La démarche de PLM est principalement une démarche visant à coordonner l'action de l'ensemble des acteurs œuvrant sur un territoire en matière de mobilité. L'élaboration de ces

plans fait l'objet d'une concertation avec le public, au stade amont (concertation volontaire à ce stade) puis lors d'une procédure de Participation du public par voie électronique une fois le PLM arrêté. C'est principalement à ce stade de l'élaboration que le grand public est informé de la démarche. Seuls les territoires sur lesquels des PLM viennent d'être élaborés ou sont en cours d'élaboration ont donc été concertés sur le sujet récemment, cela représente une part limitée des Franciliens. Ceci explique sans doute que peu de remarques reçues lors de l'enquête publique portent sur ces plans.

Dans cette perspective, Île-de-France Mobilités accompagne les territoires pour les aider à construire des PLM opérationnels, les plus adaptés possible aux enjeux locaux et régionaux de mobilité. Le code des transports ne fixe pas de délai pour l'élaboration ou la révision de ces plans une fois le Plan des mobilités d'échelle régionale approuvé.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage apporte des précisions intéressantes sur l'état des 16 plans locaux de mobilité (PLM) existants ou en cours de révision ou d'élaboration, aux cas particuliers près (concept de PLD antérieur au PLM, modification de périmètres des intercommunalités). Le fait d'en donner la liste dans le Plan, comme l'a fait le maître d'ouvrage dans sa réponse, ne pourrait, aux yeux de la commission d'enquête, que renforcer l'efficacité, voire l'attractivité pour les intercommunalités qui n'en sont pas encore dotées, de cet outil participatif de déclinaison locale, dont la finalité et les modalités sont bien décrites dans la partie 5.3 du chapitre « Mise en œuvre » du PDMIF. A lire les contributions du public en réponse à la présente enquête, l'on peut aisément imaginer qu'elles prendraient plus encore leur sens à l'échelle d'un PLM, y compris en matière d'accessibilité comme le rappelle ultérieurement le maître d'ouvrage (réponse #26). Une cartographie ad hoc pourrait être ajoutée à celle figurant à la page 103 du Plan.

Question N°7.

➔ Il est mentionné à la mesure 1.1.4 du PDMIF qu'un dispositif de bonus/malus est intégré dans les contrats d'exploitation signés avec les opérateurs de transport de mass transit. Le maître d'ouvrage peut-il expliciter cette procédure ? Estime-t-il qu'elle donne des résultats satisfaisants qui pourraient être médiatisés auprès des usagers ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les contrats d'exploitation prévoient des incitations financières (bonus) ou des pénalités financières (malus) selon la performance réalisée chaque année.

Pour le contrat SNCF – le maitre d'ouvrage (couvrant la période 2020 – 2025), les grandes catégories d'indicateurs sont les suivantes :

1/ Mesure de la qualité de l'offre (ponctualité des voyageurs par lignes et axes de desserte), respect de la desserte en gare par rapport à l'offre commandée, respect des places par kilomètres sur les trains ayant circulé aux heures de pointe, performance du matériel roulant, départ à l'heure des trains dans leur gare origine).

2/ Mesure de la qualité de service (information voyageur statique et dynamique, en cas de travaux ou de grèves, de situation perturbée inopinée, disponibilité de fonctionnement des ascenseurs et escaliers mécaniques, qualité du contact voyageurs, disponibilité des équipements de sûreté, disponibilité des automatiques de vente, perception de la qualité par les voyageurs.

Le montant total de bonus possible pour l'opérateur est d'environ 100 M€.

Pour le contrat RATP – le maitre d'ouvrage (couvrant la période 2021 – 2024, contrat en cours de renégociation), les grandes catégories d'indicateurs portent sur la perception des voyageurs, la qualité produite, la régularité et la ponctualité avec des indicateurs spécifiques selon les

modes (métro, RER, tramway et bus). L'enveloppe totale d'incitation (bonus) est également d'environ 100 M€ par an.

La production par les opérateurs d'indicateurs, donnant lieu à bonus-malus permet à Île-de-France Mobilités de disposer d'une mesure précise de la qualité du service offert. Par ailleurs, l'incitation financière porte les opérateurs à offrir une bonne qualité de service.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage apporte des précisions intéressantes sur le contenu et les enjeux financiers des dispositifs de bonus/malus dans les contrats d'exploitation signés avec les opérateurs de mass transit, à ce stade essentiellement SNCF et RATP, mais pouvant être étendus à d'autres acteurs. Il ne répond toutefois pas à la question de la médiatisation éventuelle auprès des usagers des résultats de ces dispositifs.

Question N°8

➔ Existe-t-il une évaluation du nombre de minibus qui sont loués par la RATP à des collectivités locales de la Métropole du Grand Paris pour circuler sur des réseaux locaux propres à ces collectivités et qui sont, dans la plupart des cas, accessibles gratuitement aux usagers ? Cette activité est-elle rentable ou déficitaire pour la RATP ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Certaines lignes régulières d'intérêt très local sont déléguées par le maitre d'ouvrage aux collectivités concernées. Ile-de-France Mobilités verse aux collectivités une contribution pour le financement de ces services lorsque la tarification habituelle des transports collectifs franciliens est appliquée. Si besoin un complément est apporté par les collectivités afin que le bilan pour

[redacted]

avant, soit pendant la crise sanitaire. Le maître d'ouvrage envisage-t-il d

les actualiser avant

participe plus d'une démarche de révision au bout de cinq ans (révision d'un plan dont la durée était initialement collée à la décennie 2020-2030) que de véritable planification prospective.

Question 10.

➔ A quoi correspondent les idéogrammes F1 et F2 apparaissant dans les tableaux synthétiques présentant l'ensemble des réseaux de transport en Île-de- France (comme à la page 12 de l'annexe « Accessibilité ») sur la ligne « navette fluviale » ? La question pourrait être élargie aux idéogrammes C2, C3 et C4 sur la ligne « câble ».

Réponse du maitre d'ouvrage

La page 12 de l'annexe Accessibilité présente la nouvelle signalétique mise en place dans les transports collectifs pour faciliter son appropriation par les voyageurs. Cette charte graphique conçue pour être utilisable pendant de nombreuses années a intégré une potentielle réalisation de lignes de navettes fluviales et d'autres lignes de câbles en Île-de-France à long terme, représentés par les idéogrammes F1, F2 et C2, C3, C4.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'interrogeait sur la présence d'idéogrammes en F (fluvial) et en C (câble) dans la nouvelle charte graphique de l'ensemble des réseaux de transport en Île-de-France. Elle prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, lequel, à cette occasion apporte ici une réponse implicite positive sur la possibilité de création d'un réseau fluvial de transport utilisant les segments navigables des principaux cours d'eau de le maitre d'ouvrage , comme le suggèrent une vingtaine d'observations du public.

2.1.2 Régularité du trafic, fréquence, horaires

Pour inciter les franciliens à prendre les transports en commun, il faut qu'ils puissent compter sur un service fiable. Un nombre important de déposants font état de nombreux retards, trains annulés et horaires pas respectés. On demande une amélioration de la ponctualité et fiabilité des transports ; l'automatisation des lignes paraît pouvoir être une solution.

Obs 110 du registre numérique

« Depuis quelque temps l'offre de transport dans les villes Crosne, Montgeron, s'est dégradée. Bus supprimé (ancien E surtout), retard etc… nous faisant louper régulièrement les correspondances où l'heure dans les écoles ou autre… »

Obs 469 du registre numérique Mme SION SAUNIER

« …Cela fait une dizaine d'années que j'utilise le réseau de transport en commun, et je n'ai cessé de remarquer une dégradation du service proposé. Les horaires de bus sont quasi incompatibles avec une correspondance pour un train… »

Obs 599 du registre numérique de M. MILLOT

« …Je suis usager, pour ne pas écrire usagé, par cette ligne dont le trafic est de plus en plus perturbé par des pannes récurrentes, la fréquence anémique des trains, les voitures bondées et d'une propreté limite. Et ce n'est pas la rénovation des rames avec un peu de peinture, du film adhésif sur l'intérieur des portes en inox et les nouveaux sièges en plastique dur recouvert de tissus, solution anti hygiénique, qui améliore réellement le confort des passagers… »

Obs 619 du registre numérique une Anonyme

« …Concernant la fréquence des bus et les divers RER, la situation est très critique avec des temps d'attente, parfois, vertigineux, aux alentours de 30 minutes ! Quant aux RER, les retards,

les grèves, les incidents, techniques, etc., compliquent franchement les déplacements... «

Obs 626 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Il faut améliorer drastiquement la ponctualité et la fiabilité des transports (je suis personnellement utilisateur du RER B) - automatiser les lignes pour en finir avec ces grèves handicapantes. »

Obs 764 du registre numérique de Mme PEDEFLOUS

« ...Je suis directement concernée par la qualité du service de transport en commun. C'est pourquoi je souhaite formuler une proposition concernant le respect des horaires des bus.

Dans ma commune, il arrive fréquemment que les horaires de bus ne soient pas respectés, ce qui peut être très pénalisant, notamment quand les bus passent en avance. Cet état de fait entraîne parfois un repli sur la voiture pour éviter d'être en retard.

Je propose donc les mesures suivantes :

- *Instaurer un suivi public de la ponctualité réelle des bus en partenariat avec les opérateurs.*
- *Interdire tout passage anticipé : un bus ne doit jamais partir avant l'heure affichée à l'arrêt.*
- *Instaurer des pénalités pour les opérateurs en cas de non-respect répété des horaires.*
- *Associer les usagers dans l'évaluation des services, pour signaler les dysfonctionnements récurrents sur les lignes. »*

Obs 819 du registre numérique de Luis

« ... Je travaille dans la zone industrielle de Bussy-Saint-Georges et j'habite à Vincennes. Je prends les transports en commun tous les jours : d'abord le RER, puis le bus 2244. A certaines périodes, le bus n'est pas régulier et a de nombreux retards. J'ai même des collègues qui renoncent à le prendre à cause de ces dysfonctionnements. Nous avons déjà eu des retards quotidiens de 30 minutes pendant un mois complet. Je propose un suivi plus rigoureux du bus afin d'assurer un service fiable. En cas de retard prévu, il serait également important d'en être informé afin de pouvoir s'adapter. Cela encouragerait aussi certains collègues à privilégier le bus plutôt que leur voiture ... »

Obs 918 du registre numérique d'une Anonyme

« ... Les transports en commun sont aujourd'hui encore trop peu fiables (surtout type RER et métros avec de nombreuses pannes et retards) pour que les usagers soient à l'aise de les emprunter pour leur trajets domicile - travail. À mon sens, avant de mettre en place des actions pour essayer de réduire l'usage de la voiture il faudrait développer/mettre aux normes attendues les transports en commun. ..«

Obs 1028 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Circulation des bus RATP à Paris : Depuis la suppression des voies de bus, la circulation et la ponctualité des bus sont devenues un enfer. Je prends l'exemple du Bus 21 depuis Saint-Lazare, il n'est plus possible à ce bus de circuler normalement, exclusion des personnes à mobilité réduite ?? Aucun recours. La mairie de Paris ne veut rien entendre. ...»

Obs 1029 du registre numérique d'un Anonyme

« ... depuis environ 2 ans l'attente du bus 62 peut atteindre une demi-heure, et cela très fréquemment ; c'est absolument inadmissible car de surcroît le trajet de ce bus est très long, l'attente devrait être au maximum de 10 minutes... »

Obs 1083 du registre numérique d'une Anonyme

« ... Pour être honnête je ne prends plus les transports en commun car ils ne sont pas fiables. Ni sur les horaires ni sur le plan sécuritaire... »

Obs 1180 du registre numérique d'un Anonyme

« …Pendant les jeux Olympiques, les horaires étaient beaucoup plus respectés. Pourquoi ? Les primes accordées au personnel de transport ont-elles été de nature à responsabiliser le personnel de transport ? …«

Réponse du maitre d'ouvrage

Dans le cadre des contrats d'exploitation, la rémunération des opérateurs des réseaux de bus intègre des objectifs de qualité de service. En cas de non-respect de ces objectifs, des pénalités sont appliquées à l'opérateur de transport, ce mécanisme visant à inciter au respect des dispositions contractuelles. La mise en œuvre progressive des nouveaux contrats de délégation de service public se traduit par un suivi d'autant plus renforcé des opérateurs de transport et contribue à une amélioration globale du niveau de service des bus sur la région.

Un autre axe essentiel d'amélioration et de fiabilisation des temps de parcours des bus est la réalisation d'aménagements de voirie en faveur des bus, portée par la mesure 1.3.4. Les deux prescriptions inscrites à cette mesure invitent les gestionnaires de voirie à résorber les points durs de circulation bus lors de chaque aménagement de voirie et la priorité des bus aux carrefours sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, 2 sens confondus.

Commentaire de la commission d'enquête

Les observations du public constatant des irrégularités dans les fréquences, des retards et annulations de transports portaient aussi bien sur les bus et trams que sur les transports de mass transit (trains, RER et métros).

La réponse du maître d'ouvrage ne concerne que les améliorations attendues pour le réseau des bus ; les réponses concernant les transports de mass transit figurent ci-après sous le thème « Fiabilité du réseau de RER ».

Le Plan de mobilité contient en ce qui concerne le réseau des bus avec la mesure 1.3.4 deux prescriptions fixant comme objectif d'une part, un aménagement de la voirie permettant la résorption des points durs de circulation des bus sur des axes empruntés par plus de 300 bus par jour, d'autre part une deuxième prescription visant à assurer progressivement la priorité de bus aux carrefours. Ces deux mesures devraient permettre une amélioration de la régularité du trafic des bus.

La commission d'enquête a néanmoins pris connaissance de ce qu'un nombre significatif de collectivités territoriales a émis des réserves sur la mise en œuvre de ces aménagements pouvant se heurter à des contraintes pratiques sur place.

Un suivi et contrôle par le maitre d'ouvrage de la déclinaison de ces prescriptions dans les PLM et leur mise en pratique par les collectivités gestionnaires de voirie et par les communes ou EPCI, paraît particulièrement importante à la commission d'enquête.

La commission d'enquête prend également acte des dispositions de bonus/malus dans les contrats de délégation de service public avec les nouveaux opérateurs et du suivi renforcé du respect de leurs obligations contractuelles. Elle estime que l'amélioration de la régularité, accompagnée d'une meilleure information des usagers en cas de retard ou autres difficultés, sont des conditions indispensables pour inciter davantage de personnes à utiliser les transports collectifs au détriment de leur voiture.

- **Fréquence**

Un très grand nombre de personnes demandent un renforcement des fréquences des transports en commun, accompagné d'une augmentation de l'amplitude horaire et un fonctionnement 24h/24h, le weekend et la nuit.

Obs 125 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Nous avons besoin de plus de trains en direction de Paris et vers La Ferté-Sous-Jouarre. Ils sont toujours bondés. On note une claire augmentation du nombre des utilisateurs et habitants le long de cette ligne.

Nous avons urgemment besoin de trains après 22h depuis Paris, en semaine et les week-ends. Une ligne de bus très insécurisée et très longue ne suffit pas... »

Obs 137 du registre numérique de M. DOUMECQ-LACOSTE

« ...En effet : que ce soit pour le travail (restauration, ménage, événementiel etc...) il est impossible de rentrer chez soi après cette heure. Inconcevable. Pas d'offre de retour après les rencontres des J.O le soir à Paris cet été !!! Les personnes de retour de province via Flex bus ou train ne peuvent regagner leur domicile après cette heure. Impossible d'assister à un spectacle le soir ou un match sur Paris. Le remplacement par les bus ne convient pas. Trop long pas de sécurité... »

Obs 165 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Serait-il possible d'envisager (enfin) un fonctionnement de certaines lignes de métro la nuit, à l'instar de plusieurs villes du monde (New York, Copenhague, dont les métros ne s'arrêtent jamais) ? Ou au moins le week-end, comme à Washington, Berlin et Londres.

Pour être plus efficace, cela pourrait être couplé à un fonctionnement des Transiliens et RER la nuit (avec à minima 1 train par heure), ou à un renforcement des Noctiliens au départ des terminus de métro, ce qui permettrait aux personnes n'habitant pas Paris de se déplacer plus facilement en transport en commun la nuit (car ce sont celles qui sont le plus susceptibles de prendre leur voiture pour venir passer une soirée à Paris) ... »

Obs 181 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Fréquence de bus et de métro insuffisante. Il faut ajouter plus de fréquence à des métros et des bus. Les transports sont bondés en permanence... »

Obs 198 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Offre de TC le week-end et en soirée. La fréquentation des transports en commun est de plus en plus importante le week-end, et ceci depuis de nombreuses années, et l'offre ne suit pas : les RER sont bondés le samedi, et leur fréquence est très insuffisante : par exemple la branche Cergy du RER A en début de soirée et le week-end (ce qui impacte non seulement les trajets pour les loisirs mais aussi beaucoup de trajets pour le travail ou les études) ... »

Obs 258 du registre numérique de M. QUEIGE

« ...On veut des métros toute la nuit ! Non seulement pour ceux qui sortent, mais aussi pour ceux qui travaillent en horaires décalés, et ceux qui veulent rentrer chez eux, sans utiliser leur voiture... »

Obs 456 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Habitant dans le Val d'Oise, je me déplace occasionnellement sur Paris. Je souhaiterais que les trains et RER fonctionnent toute la nuit pour pouvoir se rendre à un spectacle et avoir un moyen de transport pour rentrer. Par ailleurs, pour les travailleurs aux horaires décalés, il est nécessaire d'avoir des transports qui fonctionnent la nuit... »

Obs 543 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Je demeure à Noisy le Sec et je me déplace exclusivement en transports en commun.

Mes demandes : Circulation du RER E avec des horaires plus étendus le soir (jusque 00h) ... »

Obs 676 du registre numérique du Pôle Ecologiste IDF

« ...Il est aussi nécessaire d'inclure ce qu'on appelle un « choc de l'offre », c'est-à-dire augmenter sensiblement l'offre en termes de fréquence et d'amplitudes horaires, pour vraiment

inciter au report modal. Cela signifie par exemple de garantir entre 6h et 23h une fréquence de 15 minutes minimum, pour les Transiliens et RER, quelle que soit la branche. C'est cette politique qui est appliquée avec beaucoup de succès en Suisse et qui fait le grand succès du train au quotidien… »

Obs 755 et 756 du registre numérique de M. MICHAU au nom du Groupe Local Marne-La-Vallée de The Shifters

«.. Notre groupe, engagé pour la décarbonation, y compris celle des mobilités, soutient l'ambition du Plan de Mobilité Île-de-France, notamment son Axe 1 visant à renforcer l'attractivité des transports collectifs.

Toutefois, un véritable report modal nécessite une offre plus dense, régulière et fiable, notamment en grande couronne et hors heures de pointe.

Aujourd'hui, la faible fréquence des trains et RER, les correspondances mal synchronisées et le manque de transports en soirée et le week-end maintiennent une forte dépendance à la voiture.

Nous proposons donc :

✅ *Augmenter la fréquence des transports en commun, y compris aux heures creuses.*

✅ *Améliorer les correspondances pour réduire l'attente en gares.*

✅ *Déployer les cars express avec voies réservées, dès leur lancement, avec une fréquence élevée.*

✅ *Prioriser la fréquence dans les investissements, au même niveau que l'extension des lignes.*

✅ *Assurer la compétitivité modale, pour que les transports collectifs rivalisent avec la voiture en temps et praticité.*

✅ *Étendre les horaires des bus en grande couronne, au moins jusqu'à minuit sur les axes principaux.*

✅ *Déployer massivement les transports à la demande (TàD), avec réservation simplifiée, accès numérique et téléphonique, et correspondances optimisées avec les derniers trains.*

✅ *Fixer des objectifs concrets et un échéancier pour ces mesures, absents du PDMIF.*

✅ *Garantir un service fiable et sécurisé, notamment pour les femmes et personnes vulnérables.*

Ces mesures sont essentielles pour réussir la transition vers une mobilité bas carbone en grande couronne… »

Obs 870 du registre numérique d'une Anonyme

« …Sur st germain en laye (78100), les bus devraient être améliorés : -il n'y a pas de bus scolaire, du coup le matin les bus sont bondés-il n'y a pas de bus le soir en semaine après 22h à part une "navette toute les heures" - le dimanche il y a un bus toutes les heures sans compter le manque de chauffeur qui rend les horaires aléatoires... »

Obs 872 du registre numérique d'une Anonyme

« …Nous habitons L'Ivry-sur-Seine (77), les horaires des bus ne sont pas adaptés aux horaires des collégiens et lycéens de la ville de Vaux le Pénil qui sont les établissements de secteur. Les élèves doivent, soit rentrer à pied ou doivent attendre pratiquement 30 minutes (pour le lycée) pour avoir un bus… »

Obs 919 du registre numérique de Mme NORGUET

« …Il faut des trains le week-end plus tard le soir (départ 23h) de manière à pouvoir faire une soirée théâtre sur Paris et pouvoir rentrer le soir… »

Obs 1107 du registre numérique d'un Anonyme

« … Il faudrait revoir la fréquence de la circulation des autobus en zone hypercentre et notamment à Paris. Les temps d'attente sont actuellement beaucoup trop longs (parfois plus de 30 minutes). Pour un service régulier qui donne envie de l'utiliser, le temps d'attente ne devrait pas dépasser 10 minutes (7 minutes ce serait idéal). Plus il y a d'autobus, plus on est incité à les utiliser... »

Obs 1355 du registre numérique d'un Anonyme

« L'Île-de-France est une métropole qui ne s'arrête pas après minuit. Pourtant, son réseau de transport nocturne est insuffisant, rendant les déplacements complexes, longs et souvent coûteux. Londres, Berlin, New York et Madrid disposent de services de nuit bien développés, permettant une mobilité fluide 24h/24. L'Île-de-France doit s'inscrire dans cette dynamique en mettant en place des solutions simples et rapides à déployer, qui constitueraient un premier pas vers un véritable réseau de nuit structuré. «

Obs 1222 du registre numérique de Mme COTTIN

« …J'habite à Voisins le Bretonneux et le week-end nous manquons cruellement de bus. Les aides à domicile ont beaucoup de mal à rejoindre leur lieu de travail et les jeunes doivent sans cesse solliciter leurs parents comme chauffeurs. En tant que Maire-adjoint, je reçois constamment des plaintes de nos habitants… »

Obs 5 du registre au siège du maitre d'ouvrage IDF du Pôle écologiste IDF

« …Extrait de la Proposition n°1 du Pôle Ecologiste :

Priorité aux lignes existantes & choc de l'offre.

Il convient donc de revoir cette fiche action (1.1.) pour que la priorité soit donnée aux lignes de mass transit existantes (RER, Transilien, Métro). Il s'agit en particulier de renouveler le matériel roulant, de réparer les infrastructures et faire les investissements nécessaires pour améliorer leurs circulations au quotidien.

Il est aussi nécessaire d'inclure ce qu'on appelle un "choc de l'offre", c'est-à-dire augmenter sensiblement l'offre en termes de fréquence et d'amplitudes horaires, pour vraiment inciter au report modal. Cela signifie par exemple de garantir entre 6h et 23h une fréquence de 15 minutes minimum, pour les Transilien et RER, quelle que soit la branche. C'est cette politique qui est appliquée avec beaucoup de succès en Suisse et qui fait le grand succès du train au quotidien. »

Réponse du maitre d'ouvrage

L'adaptation de l'offre de transports collectifs aux besoins de déplacements des Franciliens est l'un des objectifs poursuivis par le Plan des mobilités en Île-de-France 2030. L'évolution des modes de vie est constante et conduit à des changements des rythmes de déplacements avec des croissances en dehors des périodes de pointe habituelles. Ainsi des renforts de l'offre de métro, de tramway ou de bus sont régulièrement mises en œuvre en particulier en soirée ou le week-end.

Concernant les réseaux de train et de RER, les marges de manœuvre sont plus limitées car ces lignes partagent souvent les mêmes infrastructures que d'autres circulations ferroviaires.

Le développement de l'offre la nuit n'est pas envisageable sur le réseau ferré car ce sont les périodes qui sont utilisées pour réaliser les travaux de maintenance courante ou nécessaires à l'amélioration du réseau. Pour le métro par exemple, le réseau parisien ne comprend que deux voies (une par sens) pour chaque ligne. A New York, de nombreux tronçons comprennent 4 voies ce qui permet la réalisation de travaux sur certaines voies tandis que d'autres restent en service.

Le service de bus de nuit mis en place en Île-de-France (lignes Noctilien) a été considérablement développé ces dernières années, offrant la nuit des itinéraires comparables au réseau diurne. Il correspond globalement à la demande de transport qui est faible en plein cœur de la nuit.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du fait que le maitre d'ouvrage reconnait que le transport collectif doit s'adapter continuellement à l'évolution des modes de vie et aux demandes exprimées par les usagers. Un très grand nombre d'observations du public, mais également des personnes publiques demandent une augmentation des fréquences des transports collectifs, des horaires plus étendus et plus de transports le week-end.

Le Plan des mobilités contient plusieurs mesures qui répondent partiellement à ces demandes en ce qui concernent les lignes de bus.

La mesure 1.3.2 prévoit un élargissement de la plage d'horaire pour les bus « *pour répondre aux besoins de mobilité nocturne des Franciliens.* » (Voir à ce titre également la réponse plus détaillée apportée à la question N°1 sous 1.2.1 ci-après).

La mesure 1.5.3. vise, en ce qui concerne les territoires de la grande couronne, un renforcement de l'offre de transport à la demande le soir, après la fin de service des lignes régulières. Comme indiqué plus en détail ci-après en réponse à la question n°2, des bus de soirée sont mis en place afin d'étendre le service jusqu'à 00h voire jusqu'au dernier train en fonction du potentiel de fréquentation estimé. Un tableau avec la liste des gares concernées et des zones couvertes par ce type de services est joint à cette réponse.

En ce qui concerne les réseaux de train et de RER, le maître d'ouvrage évoque des contraintes liées à la particularité des infrastructures en Île-de-France qui limitent les possibilités de développer davantage une circulation la nuit. La principale difficulté mise en avant concerne les travaux de maintenance effectués sur les lignes ferrées la nuit.

La commission d'enquête prend acte de ces explications ; elle s'interroge néanmoins sur la possibilité d'un élargissement des horaires le week-end pour le mass transit, période moins concernée par les travaux mais plus par les sorties nocturnes des Franciliens.

- **Trains semi-directs**

Pour raccourcir les temps de trajets les déposants souhaitent la mise en place de trains semi-directs ou directs, au moins en heures de pointe et en particulier pour les lignes de transport de mass transit (RER et trains).

Obs 61 du registre numérique de M. QUIE

« …Rétablir des trains semi-directs. Serait-il possible de repérer des trains ayant pour missions de terminus lointains et régulièrement chargé (utilisation de l'indicateur de répartition de la charge qui est disponible sur certains quais), de les soulager de certains arrêts entre Paris / gares ayant surtout des entrants le soir jusqu'aux terminus intermédiaire / bifurcations entre 2 branches… »

Obs 105 du registre numérique

« …Je m'interroge en effet sur la possibilité de créer des missions semi-directes en heures de pointe. L'idée n'est pas de systématiser l'existence d'une desserte semi-directe dans la journée, mais plutôt de permettre la mise en place de quelques missions en heures de pointe ! …»

Obs 315 du registre numérique d'une Anonyme

« …Il y a semble-t-il un projet qui rendrait tous les trains semi-directs entre Plaisir et Paris. Cela aurait pour conséquence un allongement du temps de parcours de 30mn environ et dégraderait grandement la qualité de vie des habitants empruntant cette ligne quotidiennement. Quel intérêt d'utiliser les transports en commun et d'être contraint par des horaires à respecter,

si le temps de trajet devient comparable à celui en voiture ? ...»

Obs 631 du registre numérique d'un Anonyme

« ... J'ai voyagé dans le monde entier et toutes les grandes capitales ont un chemin de fer direct entre l'aérogare et le centre-ville sauf nous c'est fait exprès pour que l'on paye le taxi à près de 70 euros la course.

Entre Paris centre et Roissy Charles Gaulle il y a le RER mais qui s'arrête à toutes les gares en plus on ne peut pas mettre sa valise dans la rame. Qu'est-ce que vous attendez pour construire une ligne directe entre Roissy et Paris ?... «

Obs 703 du registre numérique d'un Anonyme

«.. Ligne N : On apprend aujourd'hui que nos semi-directs (46 min Orgerus-Montparnasse) pourraient devenir omnibus, rallongeant le temps de trajet de 30 minutes, matin et soir. Inimaginable. Plutôt que de construire des lignes et des gares dans tous les sens qui, comme toujours, vont se dégrader lentement faute de budget et de personnel pour leur entretien régulier, que l'on commence par (re)faire fonctionner correctement ce qui est en place... »

Obs 775 du registre numérique de Mme PERUJO

« ...Nécessité d'avoir des trains desservant les zones éloignées de Paris rapidement et cela même le week-end = non aux omnibus systématiques = a minima 2 directs par heure de pointe... »

Obs 869 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Train/RER : pas assez de direct direction Paris (1h minimum en RER, 30 minutes en TER), PROPOSITION : Rajouter des directs Paris toute la journée pour encourager à ne pas prendre sa voiture notamment en dehors des horaires de travail... »

Obs 894 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Je souhaite que de ce plan de mobilité 2030, soit corrigé la mauvaise déserte d'Evry qui n'a pas bénéficié du métro du Grand Paris, en faisant du RER D actuel la possibilité de créer une liaison directe à Paris en moins de 30 minutes... »

Réponse du maitre d'ouvrage

La conception de l'offre des lignes de train et de RER vise à prendre en compte l'ensemble de la demande de déplacements sur l'axe concerné en intégrant les contraintes techniques d'exploitation.

Sur une ligne donnée, les circulations de trains ne peuvent être positionnées que sur quelques créneaux horaires par heure. En effet, de nombreux créneaux horaires sont dédiés à d'autres types de services que les trains de voyageurs franciliens : trains grandes lignes, TGV ou Intercités, TER, trains de fret.

Par ailleurs, la demande d'arrêts a crû au fil des années en particulier avec le développement urbain de la petite couronne ou de la partie dense de la grande couronne, conduisant à une croissance de l'offre de missions de type omnibus.

Or, compte tenu des contraintes techniques exposées ci-dessus, il n'est pas toujours possible de conserver une mixité de missions : missions directes, semi-directes ou omnibus sur une même ligne. Lorsque des choix doivent être réalisés, ils le sont en concertation avec les élus locaux et les associations d'usagers. Les solutions sont définies au cas par cas.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par le maître d'ouvrage, réponse qu'elle aurait souhaitée plus précise en développant davantage de pistes d'amélioration.

Des contraintes techniques existent certainement et les demandes des usagers sont multiples et parfois contradictoires : plus d'arrêts sur une ligne et davantage de trains directs ou semi-directs.

Le Plan de mobilité contient néanmoins des éléments de réponse et de solutions à développer pour améliorer les performances des lignes dans le cadre des démarches de « Schéma directeurs » entre Île-de-France Mobilités, des opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructure.

La mesure 1.1.3 prévoit plusieurs pistes, comme par exemple : création de voies de garage, d'installations de retournement, et de nouveaux systèmes d'exploitation. Il aurait été utile de les rappeler et de les préciser davantage.

- **Fiabilité et saturation du réseau RER**

Les lignes de RER, réseau de mass transit classique et utilisé par de millions de voyageurs, font l'objet de nombreuses critiques et demandes d'améliorations. Plutôt que de construire de nouvelles lignes et gares, on demande de faire fonctionner correctement ce qui est en place.

Obs 157 du registre numérique d'un Anonyme

« …Depuis 40 ans, je prends le RER C pour me rendre sur mon lieu de travail à Paris. C'est de pire en pire : interruptions, perturbations. Motifs : panne sur installations du gestionnaire de réseau, panne de train, manque de conducteur en formation ou en vacances, sans compter les malaises de voyageurs (pas étonnant quand on est debout, serrés les uns sur les autres. «

Obs 169 du registre numérique de Mme BENFADEL

« …Depuis le prolongement du RER E vers Nanterre-la-Folie en décembre 2023, la qualité du service sur cette ligne s'est fortement détériorée. Les perturbations sont devenues quotidiennes, avec des retards récurrents, des suppressions de trains et une gestion des incidents inefficace… »

Obs 227 du registre numérique de M. SUREAU

« …RER B nord : Malgré les promesses et même les engagements de la Présidente de le maitre d'ouvrage Île de France, la situation pour le million d'usagers de cette ligne est catastrophique. Pannes, annulations, retards, suppression de trafic le week-end, conditions de transports inhumaines, et j'en passe … Les temps de trajet n'ont jamais été aussi long, les rames sont sursaturées. Aucune réponse à la hauteur de cette situation n'est réellement avancée dans le plan de mobilité du maitre d'ouvrage Île de France… »

Obs 366 du registre numérique d'une Anonyme

« …J'habite à Bures-sur-Yvette et je vais régulièrement à Paris le soir pour des spectacles ou pour danser. Le dernier RER B n'est pas suffisamment tard le vendredi et le samedi. Les bus de nuit sont bondés de jeunes de l'âge de mes enfants.

Je choisis donc, à contre cœur, de venir à Paris en voiture pour faciliter le trajet de retour. Je ne comprends pas pourquoi l'Ile de France ne propose pas un service plus adéquat le week-end comme peuvent le faire d'autres capitales européennes (par exemple Berlin) ou même certaines villes de France comme Toulouse.

Par ailleurs, les trains courts de la semaine à partir de 23h sont une vraie catastrophe : on est serrés comme en période de pointe avec le risque de rater le dernier RER faute de pouvoir rentrer dedans. Pourquoi si peu de wagons à partir d'une certaine heure ? ...»

Obs 402 du registre numérique de Mme FURSTOSS

« …Le RER C est une catastrophe. Fermé les WE et l'été, nombreux trains annulés ! On peut parfois mettre 2 heures pour rentrer à Saint Quentin en Yvelines, de Paris. C'est rédhibitoire !

La fréquence des trains pour Saint Quentin en Yvelines est insuffisante ! Avec la fréquence

actuelle (une heure les WE) et si train annulé, parfois 1h 30 de délai pour rentrer, hors des heures d'affluence… »

Obs 455 d du registre numérique e Mme PERNOIS

« …Usagée de la ligne B du nord depuis Aulnay-Sous-Bois jusque les Halles essentiellement, je dois vous dire que tout ne fonctionne pas souvent juste normalement. La fréquentation de cette ligne est toujours plus forte et les problèmes sont récurrents, au moins plusieurs jours par semaine, franchement c'est épuisant : Problèmes électriques, manque de personnel, matériels défectueux rames et réseaux, travaux, retard, malaises, suicides et j'en passe… »

Obs 457 du registre numérique d'un anonyme

« …Améliorer la fréquence et la régularité du RER D vers le Sud (presque pas de train en soirée en comparaison au RER A, ce qui n'incite pas à le prendre) … »

Obs 490 du registre numérique de M. BOURGEAOIS

« …Transport en commun (RER B) trop souvent en retard, matériel d'un autre temps, temps de voyage trop long depuis/vers Saint Rémy les Chevreuse - Paris, temps de parcours qui n'évolue pas depuis trente ans... »

Obs 528 du registre numérique de Mme AGNES

« …A quand une plus grande fréquence des trains en direction de Cergy par rapport à Saint Germain nettement mieux desservie… »

Obs 535 du registre numérique de M. VALERA

« …Le soir, le RER A vers Marne-la-vallée, n'a que 3 wagons, nous sommes comme des sardines, Pouvez-vous mettre des trains longs pour respecter les usagers… »

Obs 629 du registre numérique de Mme PILLOT

« …Le matériel roulant de la ligne RER B est vétuste : sale, manque de confort, sièges usés, sièges cassés, luminosité désagréable, pas toujours climatisé, … Merci de prévoir une rénovation de tout le matériel roulant pour plus de confort (sièges, luminosité, climatisation), un affichage lumineux et sonore, un cadre propre et accueillant… »

Obs 875 du registre numérique de M. BATY

« …Ma ville est très mal desservie par le RER B, vétuste, inconfortable, sans régularités, avec une gare très déshumanisée. Il n'y a peu de personnels, plus de guichets grande lignes depuis plusieurs années… »

Obs 936 du registre numérique d'une Anonyme

« RER D : comment améliorer sa régularité, et éviter les problèmes récurrents et faciles à anticiper (ex : problème de feuilles sur les voies, tous les automnes) Le week-end, et durant les heures creuses le manque de RER isole et incite à prendre la voiture. «

Obs 1120 du registre numérique de Mme WITTERSHEIM

« …Avis du Comité des usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB

1/ Au niveau du RER B, le retard pris sur le plan de la modernisation, alors que l'urbanisation du plateau de Saclay et du pôle de Massy arrive à son paroxysme, nuit considérablement aux voyageurs qui subissent un service inadapté à l'affluence croissante.

Il devient ainsi urgent que le service soit amélioré sur tous les points suivants :

- Renforcement de la ponctualité aux heures de pointe,

- Maintien des trains longs les soirs de semaine,

- Finalisation de la rénovation des vieux MI84 en juin 2025,

- Assurer, voire accélérer, le calendrier de modernisation pour des premières mises en circulation commerciale du MI20 avant 2030 ; … »

Obs 1218 du registre numérique d'une Anonyme

« …En tant qu'utilisateur de ligne E, je vous envoie mon profond mécontentement quant à la circulation des trains sur cette ligne. Impossible d'arriver à l'heure au travail, ni même de savoir quand circulent vraiment les trains. L'application n'est pas à jour, les trains sont systématiquement en retard, supprimés, inexistants. C'est tous les jours le même scandale ! 2 ou 3 trains par heure en fonction des horaires, et même pas à l'heure ! Quand ils ne sont pas purement supprimés, sans aucune annonce. Et les voyageurs attendent et s'entassent sur le quai. Quant aux soirs ou aux week-ends, il vaut mieux prévoir de… rester chez soi ! …»

Obs 1245 du registre numérique d'une Anonyme :

« …La fiabilité reste un point faible du réseau de RER. Elle doit être améliorée et contrôlée par des indicateurs crédibles. La régularité, la fréquence et la sureté sont les 3 facteurs pour favoriser l'usage des transports collectifs… »

Réponse du maitre d'ouvrage

Les observations rassemblées dans cette partie concernent essentiellement les RER B, C et E. Elles sont bien connues des services d'Île-de-France Mobilités, des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures concernés qui agissent pour améliorer la situation.

Pour les RER B et C, les schémas directeurs en cours de mise en œuvre visent à apporter des solutions concrètes aux difficultés rencontrées. En plus de ces démarches de moyen / long termes qui impliquent la réalisation de travaux et le renouvellement des matériels roulants, un suivi rapproché des performances des lignes est effectué par Île-de-France Mobilités auprès des opérateurs.

Concernant le RER E, il connaît depuis la mise en service de son prolongement à Nanterre La Folie des difficultés d'exploitation liées notamment aux circulations de deux types de matériels roulants différents. La situation, qui s'est déjà nettement améliorée en quelques semaines, est un sujet prioritaire de l'exploitant et des équipes d'Île-de-France Mobilités.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage a bien connaissance et est conscient des difficultés rencontrées par les usagers des lignes de RER et que des démarches sont en cours pour apporter des solutions.

La mesure 1.1.3 « Développer le réseau de mass transit et conforter la fiabilité et la résilience » y fait référence en énumérant les schémas directeurs de lignes en élaboration ou en revoyure et des projets d'aménagement et d'amélioration sur les différentes lignes.

Le maître d'ouvrage indique d'ailleurs dans ses réponses aux personnes publiques (commune de Pontoise, Val d'Oise par exemple) que le schéma directeur du RER D, élaboré en concertation avec les territoires concernés, a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décembre 2023, permettant des améliorations de la performance de la ligne.

La version finale du Plan des mobilités sera modifiée en ce sens.

- **Améliorations demandées pour la ligne N**

La ligne N de la SNCF vers Montparnasse fait l'objet d'un nombre important d'observations qui font état d'un service dégradé (retards, annulations de trains) et qui demandent plus de trains.

Obs 68 du registre numérique de Mme SIBILLE

« ...Avis sur la ligne N trajet Montfort-L'amaury – Paris.

Je prends la ligne N depuis que j'ai changé de travail il y a 4 ans. Je vous avoue que ces transports ont été usants du fait des incidents répétitifs et des travaux perpétuels qui suppriment des trains les soirs et les week-ends, à regretter de préférer les transports en communs aux trajets en voiture. J'aspire à :

- des trains plus fréquents (au moins toutes les 15 min en heure de pointe et toutes les 1/2 h en journée)

- des trains plus rapides pour réduire les temps de trajets

- une plus grande fiabilité des trajets (beaucoup d'incidents avec des trains peu fréquents augmentent considérablement les temps de trajet)

- des travaux qui durent moins longtemps et qui n'arrêtent pas les trains durant le week-end et pendant des week-ends successifs... »

Obs 97 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Plus de trains sur la ligne N Paris Montparnasse Dreux. Il serait merveilleux d'avoir un train à la demi-heure sur cette ligne. Un train par heure en période creuse n'est pas suffisant et contraint beaucoup de personnes à prendre la voiture à contre cœur... »

Obs 99 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Un train plus tôt sur la ligne N Dreux Paris Montparnasse. Serait-il possible de mettre en place un train au départ de Dreux qui permettrait aux habitants de Dreux et toutes les gares jusqu'à Villiers Neauphle Pontchartrain d'arriver à Paris Montparnasse vers 05h30 ? »

Obs 701 du registre numérique de M DELATRONCHETTE

« ...Je souhaite exprimer mon mécontentement quant aux pannes, retards répétés sur la ligne N Paris-Dreux. Sans arrêts des soucis qui pénalisent les travailleurs chaque matin et chaque soir. »

Obs 703 du registre numérique d'un Anonyme

« Ligne N : ni plus, ni moins, mais que ça fonctionne.

J'aurai tout vécu sur cette ligne : retards fréquents, pannes à répétition (trains et infrastructures), communication déficiente (annonces farfelues, quand ce n'est pas inexistantes... la grande spécialité de la SNCF), travaux sans solution de substitution satisfaisante (2h30 pour rejoindre Montparnasse en bus), grèves, conducteurs absents, et j'en passe. ...»

Obs 953 du registre numérique de M. HADFIELD

« ...Habitant à Rambouillet, je constate que la mobilité vers Paris est un véritable calvaire au quotidien. La ligne N est sous-dimensionnée, notamment le matin : trop peu de trains, une fréquence insuffisante, et un trajet trop long avec de nombreux arrêts intermédiaires ... les usagers les évitent car le temps de trajet est dissuasif. »

Obs 985 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Utilisateur de la ligne N, c'est le meilleur moyen d'être en retard ou de rater un rendez-vous. Les trains supprimés à la dernière minute, des problèmes de signalisation, des trains dont le terminus est La Verrière alors qu'ils sont censés avoir Rambouillet comme terminus. Cette liste est loin d'être exhaustive. »

Réponse du maitre d'ouvrage

L'axe ferroviaire Paris Rive Gauche est marqué par une forte mixité des trafics, avec plus de 800 circulations chaque jour (Lignes C, N, U, TER, TGV et Fret). Si la régularité sur la Ligne N est bonne sur l'ensemble de la ligne (ponctualité moyenne de 95,6% en 2022 et, depuis lors,

la plupart du temps au-dessus des objectifs contractuels), la ligne est plus facilement touchée par des incidents à fort impact sur les circulations.

La poursuite de la mise en œuvre du Schéma Directeur des lignes N et U, prévue au Plan des mobilités, continuera à renforcer la robustesse de la ligne et la gestion des situations perturbées. En outre, le schéma directeur prévoit bien l'amélioration de la desserte sur la branche Dreux – Paris et une attention particulière est portée aux branches Dreux et Mantes-la-Jolie où l'offre est plus faible et, par conséquent, la dépendance plus grande pour les usagers.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte du fait le maitre d'ouvrage est bien conscient des difficultés évoquées sur la ligne N et de l'insuffisance de l'offre. Des améliorations et solutions à apporter étudiées dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur de cette ligne devraient pouvoir pallier les insuffisances constatées.

- **Insuffisance de transports collectifs pour les communes rurales**

Beaucoup d'habitants de communes et villages en 2ème couronne font état d'une insuffisance des services de transports en commun (bus en particulier), ce qui les isole et les contraint à l'utilisation de la voiture. Ils demandent l'ouverture de nouvelles lignes.

Obs 11 du registre numérique de M. PINSARD

« Aujourd'hui, en grande couronne francilienne et notamment dans les villages des Yvelines, il est compliqué voire impossible de se déplacer. Nous sommes fortement incités à nous déplacer en transports en commun, mais comment le faire sans ces dessertes ? Il serait intéressant que ces lignes de bus/car puissent desservir des villages pour pouvoir rallier une gare et à terme les hubs franciliens aujourd'hui quasiment impossible à rejoindre. »

Obs 39 d du registre numérique d'une Anonyme

« Vivant à l'ouest des Yvelines, et n'ayant que peu de transport régulier, ce serait intéressant de réfléchir à ouvrir d'autre lignes de bus dans le secteur de Houdan ou de renforcer celles actuelles. Malheureusement il n'y a qu'un bus chaque heure, et jusqu'à 21h donc limité lors des sorties ... »

Obs 119 du registre numérique de Mme FRICHET

« ...Trop d'habitants des zones périphériques de l'Ile-de-France sont laissés pour compte par rapport à la mobilité. Les transports en commun sont encore trop peu développés en zones rurales, malgré l'augmentation de leur population et la baisse de l'emploi dans certains bassins... »

Obs 691 du registre numérique de Mme MOREAU

« De ma commune (Marcq), il n'y a qu'une ligne de bus et seulement deux voyages le matin en direction de la gare de Villiers-Neauphle-Pontchartrain par jour, de ce fait je ne peux l'utiliser qu'occasionnellement ne pouvant s'assurer de la ponctualité des trains de la ligne N... »

Obs 705 du registre numérique de Mme AUBRY

« ... Dans notre village yvelinois d'environ 900 habitants, nous n'avons aucun transport, à part les bus scolaires le matin et le soir, hors vacances. Cette absence de transport représente une inégalité sociale : nos enfants ne peuvent pas participer aux activités ou faire du sport qu'ils souhaitent. En outre, les personnes âgées, ne pouvant pas conduire, se retrouvent coupées des commerces et des services essentiels... »

Obs 714 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Demeurant à Courances on aimerait bien se sentir concerné par ce projet. Mais il n'y a qu'une ligne de bus avec de rares passages et elle ne relie aucune gare de train ou RER.

Merci de penser à développer les réseaux aussi vers les petites communes où vivent des séniors qui aimeraient s'y maintenir ! ...»

Obs 986 du registre numérique de Mme VASSIE

« ... Habitant le sud seine et marne dans un village d'une centaine d'habitants, je peux témoigner que l'offre de transport est désertique. Impossible de rejoindre les gare TER de Nemours ou RER D de Malesherbes ou aller au marché, chez le dentiste ... »

Obs 1058 du registre numérique Mme BANOS, maire de Châtenay-sur-Seine

« ...A ce jour notre village ne bénéficie pas d'assez de transports en commun. En effet, avec un bus le matin et le soir, cette offre est largement en dessous de nos besoins quotidiens. Que ce soit pour les seniors qui doivent aller chez le médecin, faire des courses ou autre et

Nous ne demandons pas une ligne supplémentaire mais tout simplement plus de bus. Vous comprendrez qu'il est difficile pour mes administrés et l'ensemble du conseil municipal de comprendre pourquoi les villages autour de nous avec moins d'habitants sont plus desservis que nous. Nous sommes un village de plus de 1000 habitants avec une population qui rajeunit et les villages des moins de 500 habitants ont de vraies lignes de bus régulières alors que nous non... »

Obs 1061 du registre numérique de M. MONDO

« Je souhaite attirer votre attention sur l'insuffisance des services de transport en commun dans notre village. Actuellement, le nombre de bus est trop limité, ce qui complique considérablement les déplacements des habitants, notamment pour rejoindre les gares de Montereau et de Provins tout au long de la journée. Cette situation crée un réel frein à la mobilité, que ce soit pour des raisons professionnelles, scolaires ou personnelles. Une amélioration de la fréquence des bus serait bénéfique pour tous les habitants en rendant le village plus accessible et en facilitant nos déplacements quotidiens. »

Obs 1370 du registre numérique d'un Anonyme

« La moitié de l'IDF est rurale. Elle souffre d'un problème similaire au reste de la France à savoir que le réseau de déserte de bus rural est anémique, mal documenté et très difficile à utiliser. Il faut une loi nationale instituant un réseau intégré de lignes de bus cadencé à l'heure, avec des gares routières de correspondance efficaces sur tout le territoire à la façon d'une grille décentralisée de type métro. Seule une quantité minimale et une standardisation de la qualité attirera des voyageurs et permettra une rentabilité. »

Réponse du maitre d'ouvrage

En préambule, il convient de rappeler que le Plan des mobilités prévoit, à la mesure 1.3.2, que des adaptations d'offre bus peuvent se faire pour améliorer le maillage d'un territoire et la qualité du niveau d'offre, en cas de décalage avéré entre l'offre et la demande. Ainsi, si le Plan des mobilités, d'échelle régionale, n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires, il porte le développement des transports collectifs là où des besoins sont identifiés. Île-de-France Mobilités est en dialogue permanent avec les collectivités locales (notamment EPCI) afin d'identifier les besoins de desserte et, le cas échéant, adapter l'offre.

Par ailleurs, l'action 1.6 du Plan prévoit le développement de l'information voyageurs physique (plans de réseaux, information aux arrêts) et numérique (site et application Île-de-France Mobilités). Cela permettra d'améliorer l'attractivité et la lisibilité du réseau de transports collectifs, en particulier en zone rurale.

En outre, pour les territoires ruraux, Île-de-France Mobilités privilégie le développement de solutions adaptées aux besoins et aux réalités économiques (il est coûteux de faire rouler des bus presque vides), à commencer par le Transport à la demande dont le développement est prévu à

l'action 1.5 du Plan. Aujourd'hui, 71% des communes rurales sont desservies par le TàD en Île-de-France sur une quarantaine de réseaux. L'objectif, à horizon 2030, est bien de déployer des services de TàD là où un besoin est identifié.

Commentaire de la commission d'enquête

Le Plan de mobilité mentionne bien l'enjeu particulier des petites villes et communes rurales et la nécessité de proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux.

La commission prend acte du rappel par le maître d'ouvrage dans sa réponse des différentes mesures prévues dans le Plan de mobilité pour tenir compte des besoins spécifiques des communes rurales. Il s'agit en particulier d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment par la mise en place de services de transport à la demande dans toutes les zones où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié.

Le maître d'ouvrage rappelle utilement dans sa réponse les mesures prévues à ce titre ; tout en relevant que le Plan de mobilité n'a pas vocation à définir la desserte fine des territoires. Ce travail doit s'effectuer conjointement entre Île-de-France Mobilités et les collectivités locales et les opérateurs de transport.

- **Gazeran – Service de bus**

Des habitants de Gazeran et des villages environnants font état d'une insuffisance de l'offre de transports en train vers Paris et en bus vers Rambouillet, pénalisant en particulier les élèves se rendant à l'école.

Obs 78 du registre numérique de Mme BAILLON

« Habitante de Gazeran, il faudrait plus d'arrêt à la gare de Gazeran en journée en mettant le même nombre d'arrêt qu'à Rambouillet soit 1 par heure et non 1 toutes les 2h, obligeant les habitants à prendre la voiture et aller jusqu'à Rambouillet ou devoir rentrer en bus qui n'est absolument pas fiable faute d'arrêt à Gazeran. »

Obs 83 du registre numérique de Mme CHARLENT

« A Raizeux (78125), nous sommes à 15 minutes en voiture (13km) de Gazeran, première Gare IDF de la ligne Chartres - Paris Montparnasse.

Il y a plusieurs problèmes :

- parking auto de Gazeran très largement insuffisant en capacité (aucune place disponible au-delà de 7h00 du matin en semaine).

-fréquence des trains insuffisante : tous les trains de la ligne Chartres - Paris ne s'arrêtent pas à Gazeran contrairement à Épernon (28230, gare région centre), ou à Rambouillet (parking saturé et très onéreux). Donc à Gazeran 1 train toutes les 2h environ…

-les TAD ne fonctionnent pas avant 9h30 donc pas possible d'utiliser ce type de transport pour aller à la gare pour les gens qui travaillent à 8 h30-9h à Paris, ou même Versailles… »

Obs 461 du registre numérique d'un Anonyme

« Ma fille de 11 ans prend le bus 5230 à Gazeran pour se rendre au collège du Racinay à Rambouillet. Régulièrement (plusieurs fois par mois) le bus est complet, et des enfants sont laissés à l'arrêt. Il n'est pas autorisé de voyager debout pour des raisons de sécurité, donc le nombre de places est fixe, puisque l'on ne peut pas se 'tasser' dans le couloir. Des enfants de 10 ou 11 ans pour les plus jeunes sont donc laissés à l'arrêt de bus, et si les parents sont obligés de partir plus tôt qu'eux pour se rendre sur leur lieu de travail, ces enfants peuvent se retrouver à rentrer seuls chez eux sur des routes de campagnes non sécurisées… »

Obs 789 du registre numérique de M. DE GRAAF

« Je note, pour parler de la Gare, que la fréquence de passage est assez faible (passé 8h40 il n'y a plus de train avant 10h) et le soir il n'y a pas de régularité non plus. Par ailleurs il n'est pas rare d'avoir des trains cours aux horaires de pointe (matin comme soir) ce qui est très inconfortable au vu du nombre de passagers (voyager debout de Montparnasse à Gazeran debout dure 40 minutes). »

Obs 1244 du registre numérique d'une Anonyme

« Il y a un an, presque jour pour jour (le 1er mars 2024), Valérie Pécresse se déplaçait à Rambouillet pour se pencher sur le problème des transports dans le Sud Yvelines. Madame Pécresse avait porté une attention particulière aux problèmes des transports d'élèves qui représentaient alors la cause d'un taux d'absentéisme qui leur était préjudiciable.

Des promesses pour les usagers, des menaces pour Transdev…Un an plus tard, la situation n'a pas vraiment évolué.

Cette année scolaire 2024-2025 est un vrai calvaire pour les élèves et leurs parents sur certaines lignes : Passera, passera-pas ? Montera, montera-pas ? Ira au collège/lycée, n'ira-pas au collège/lycée ?

- À la rentrée, des 6e qui n'ont alors pour certains que 10 ans, ne peuvent pas monter dans le bus à l'arrêt du Racinay et ne peuvent pas rentrer chez eux (les plus grands ont l'habitude et ne se font pas avoir…).

- Et ceux déposés à l'arrêt de bus par leurs parents mais qui, lorsque le bus ne passe pas, ne peuvent pas rentrer chez eux car l'arrêt est trop loin de leur habitation (car oui il manque aussi d'arrêts de bus).

Nous pensions être à Gazeran les seuls dans cette situation mais après quelques recherches nous nous sommes rendus compte que le communes d'Émancé, de la Boissière école, de Mittainville… sont également touchées.

D'ailleurs les chiffres fournis par le collège du Racinay en témoignent : chaque mois depuis le début de l'année scolaire 2024-2025, c'est une centaine d'élèves (sur 654) qui est en retard ou absent pour raison de problèmes de transports !!!!! »

Réponse du maitre d'ouvrage

Si les questions de desserte à Gazeran sont de portée locale et ne relèvent pas du Plan des mobilités, les difficultés rencontrées par les habitants en matière de desserte bus sont bien identifiées et traitées en ce moment par les services d'Île-de-France Mobilités, en lien avec les collectivités locales et les opérateurs de transport. L'objectif est bien d'améliorer la desserte des établissements scolaires et l'accès au réseau ferré francilien pour les habitants de la commune et du secteur.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de ce que les difficultés évoquées par des habitants de la commune de Gazeran sont bien connues et des solutions recherchées en particulier pour améliorer et fiabiliser le transport des élèves.

2.1.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N°1

La question de la desserte nocturne, à tout le moins jusqu'à tard dans la soirée (minuit, 1 heure du matin) des réseaux de mass transit et de bus, est souvent évoquée soit par des particuliers, soit par des acteurs économiques (comme l'association ADOR). Ce peut être pour des raisons

professionnelles ou pour des raisons personnelles ; La demande augmente en fonction de l'éloignement de la capitale, et est donc forte en grande couronne.

Les dispositions prévues par le PDMIF en ce domaine ne sont pas des plus explicites : Mesure 1.3.2 : *En outre, le réseau de bus de nuit sera complété pour répondre aux besoins de mobilité nocturne des Franciliens, notamment de ceux travaillant en horaires décalés. Il s'agira en particulier de développer des liaisons en rocade afin d'assurer un Maillage étendu des petite et grande couronnes.*

Le maître d'ouvrage pourrait-il élaborer une réponse plus précise sur ce sujet **?** Une augmentation sensible de l'offre nocturne (soirée au-delà de 22.30 ou 23.00) est-elle réaliste ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le réseau de bus de nuit (Noctilien) est continuellement adapté en fonction des besoins de déplacements nocturnes identifiés sur le territoire (ajustements d'itinéraires, évolution des horaires, correspondances...), ou lors de la mise en service de nouvelles lignes de mass transit (comme récemment avec les renforts d'offre consécutifs aux prolongements des lignes 4 et 11). Ainsi, comme inscrit à la mesure 1.3.2 du Plan des mobilités, l'augmentation de l'offre nocturne est prévue et fait l'objet de travaux en cours.

A court terme, plusieurs créations de lignes sont prévues dans le cadre de la mise en concurrence des réseaux de petite couronne pour compléter le réseau. A plus long terme, Île-de-France Mobilités travaille d'ores-et-déjà à l'adaptation du réseau de bus de nuit dans le cadre de la mise en service du Grand Paris Express.

Commentaire de la commission d'enquête

La question de la desserte nocturne est également traitée sous le thème « Fréquence des transports » ci-avant. Le complément d'information apporté à la question n°1 n'appelle pas d'observations particulières de la part de la commission d'enquête.

2.1.3. Sécurité et confort des transports

Beaucoup de déposant font état des incivilités et réclament un renforcement de la sécurité par une présence accrue du personnel de contrôle.

Obs 67 du registre numérique de M. GAUTIER

« Sécurité néant et vidéo protection algorithmique inopérant, agent sur quai pour faciliter flux manque professionnalisme, agents guichets et machinistes ne prennent pas signalements, réclamations et déclarations obstacles (fichier sur ocarina à imprimer et donner à l'usager) et machiniste bus ne font pas respecter réglementation intérieure bus (priorités sièges invalides etc.) ni ne déclenche caméra en cas menaces contre passager à l'intérieur du bus... »

Obs 127 du registre numérique d'une Anonyme

« ...Des problèmes d'insécurité ou de fréquence de passage trop faible peuvent nous empêcher de prendre les transports le soir (1 RER par heure parfois seulement).

- Moderniser au plus vite les rames RER qui sont vétustes et sécuriser les lignes (beaucoup d'incivilités) ... »

Obs 454 du registre numérique de M. GOMEZ

« ... Les tensions dans la population ne font qu'augmenter que cela soit l'insécurité dans le métro ou dans les bus, où même les chauffeurs se font régulièrement insulter ou cracher dessus. Les droits de retrait sur les lignes sont régulièrement évoqués... »

Obs 458 du registre numérique d'un Anonyme

« Renforcer la sécurité, notamment pour les femmes, en engageant davantage de personnel

Réserver le wagon central des Métros et RER pour les femmes. Améliorer l'éclairage des stations, bus, tramways la nuit. Mettre davantage de caméras de surveillance. »

Obs 459 du registre numérique de Mme MAZIN

« ...un renforcement de la sécurité au niveau des métros, trains et gares serait bienvenu pour permettre aux femmes de se déplacer plus sereinement dans l'espace public et en transports en commun en soirée et la nuit : lumière, caméras et agents de sécurité, dépose à la demande pour les bus et ce notamment dans les villes de grande couronne. »

Obs 460 du registre numérique de M. DUCHOISELLE

« ...Avoir un contrôleur dans les trains aux parcours les plus longs plutôt que des brigades de contrôle massives en gare qui ne participent pas à la sécurisation du déplacement et à la lutte contre le vandalisme et le harcèlement... »

Obs N°567 du registre numérique M. JONISKI :

« Actuellement les contrôleurs font des opérations à bord des trains (longue distance et plutôt en heure creuse) et à la sortie des gares (plutôt en heure creuse aussi). Côté RATP, ça se limite aux couloirs, parfois aux entrées ou sorties de station. Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas de contrôle le long des quais des gares ou des stations pour le métro ?

Combien de mégots de cigarettes, de fumeurs, ou déchets sur les voies, les quais ?

Dans les métros, jamais aucune équipe de contrôleur ne remonte une rame. Alors que c'est fréquent à Londres et dans d'autres villes.

Sur la communication à propos des infractions :

À Londres, c'est très clair : carré bleu, écriture blanche = "Absence de titre = amendes xx £ et prosécution"

Idem à chaque arrêt de bus "Nous prenons très au sérieux toute agression contre notre personnel."

Ça a le mérite d'être clair. Une interdiction, une sanction. Et d'ailleurs ça se voit au quotidien :

- ✓ *Impossible de voir quelqu'un monter dans un bus sans avoir validé son titre ou alors c'est ... le conducteur qui vient voir le contrevenant*
- ✓ *-Les gens attendent en file indienne aux arrêts de bus fréquentés*
- ✓ *Dans les escalators, les gens se tiennent systématiquement sur le côté pour laisser le passage libre*
- ✓ *Les femmes ont moins peur des transports.*

En Ile de France, il n'y a pas de mise en garde franche, comme on peut en trouver à Londres, contre les resquilleurs et les individus agressifs.

Et pas vraiment de sanction à la hauteur du phénomène.

Et pourtant les tarifs sont bien moins chers. Et il y a des tarifs sociaux (je ne sais pas s'il y en a à Londres).

Pour les infractions de comportement (trottinette, tabac, cigarette électronique, déchets, traversée des voies), les quelques affiches Transilien ou RATP montrent une image, énoncent une règle.

Puis, en-dessous, en tout petit, un montant d'amende avec un astérisque "montant en vigueur au xx 2021".

La règle n'est pas toujours claire : on n'a pas le droit de fumer sur les quais d'une gare (même à l'air libre).

Un autre exemple : on doit faciliter la descente et faciliter la montée (ligne 13, ligne 9) mais les gens qui ne sont pas habitués ne savent pas que les métros s'arrêtent assez longtemps. Ils

peuvent donc descendre pour faciliter la descente des autres, puis remonter en ayant largement le temps. Mais il faut l'expliquer : les trains restent (ou devraient toujours) suffisamment de temps à quai pour faciliter les montées et descentes.

Par ailleurs, souvent, on trouve des valideurs en panne (dernièrement dans le tram 2, tous les valideurs avec une lumière rouge, comme si le conducteur était bénévole. . .)

Idem dans aux entrées de métro. Il n'y a même pas de valideur de secours ou de possibilité de valider avec son smartphone en l'absence de matériel qui fonctionne (c'est possible de s'autovalider, ça existe dans certaines villes d'ailleurs sur l'application Taxi Pass). Même si on est en règle, on se retrouve en fraude ».

Obs N°622 du registre numérique ANONYME :

« Sensibiliser aux risques. Il y a beaucoup de mauvais comportements des divers usagers qui souvent passent d'un mode à l'autre. Il en résulte de nombreux incidents avec parfois des blessés et des morts. Il est nécessaire au-delà de la séparation des flux de former dès le plus jeune âge aux bonnes pratiques de la mobilité

Obs 635 du registre numérique d'un Anonyme

« ...Pour ne pas hésiter à emprunter les transports en commun, la sécurité y est primordiale. Or ce n'est pas le premier ressenti que l'on peut avoir entre les nombreux drogués, les trafics aux sorties de gares, pickpockets... renforcer la présence de personnel de sécurité à bord des bus pour réduire les conflits voyageurs et faire respecter les règles (nombre de poussettes dépliées, trottinettes dépliées, chien dans les sacs fermés, montée par l'avant...) «

Obs 798 du registre numérique de Mme MERCIER

« Le PLM ignore totalement les violences, verbales, physiques, psychologiques, vécues par les femmes, les personnes âgées, fragiles, différentes, lors de leurs déplacements. La sécurité n'est vu qu'en terme de circulation routière. Le PLM doit être complété par l'écriture de cet enjeu majeur, la violence quel qu'elle que soit et pour toutes et tous, décliné en actions spécifiques visant à l'amélioration de la sécurité des personnes lors de leurs déplacements. »

Obs N°832 du registre numérique ANONYME :

« Les alentours des gares (notamment parisiennes) sont souvent embolisés parce que des automobilistes (VTC, familles) stationnent en double file ou sur des arrêts de bus pour déposer/récupérer des passagers, et ce même lorsqu'il existe des déposes minutes ou des parkings.

Pour prendre l'exemple de la gare de Lyon que je connais le mieux, des voitures stationnent devant la gare bd Diderot (jusqu'à la coulée verte), et rue de Chalon dans le tunnel.

Impact :

- *blocage du trafic puisqu'une file est inutilisable*
- *impossibilité pour les usagers PMR de monter dans les bus (puisque les bus ne parviennent plus au bord du trottoir)*

Dans la mesure où il s'agit d'un comportement systémique, seule une vidéo-verbalisation de ces comportements inciviques peut fonctionner (ex : La zone commerciale Aéroville à côté de l'aéroport Charles de Gaulle le met en œuvre avec succès).

Cette action permettrait de fluidifier le trafic autour des grands axes sur lesquels les gares sont posées, ainsi que de contribuer à l'accessibilité des bus (donc de la ville en général) ».

Obs 1388 du registre numérique d'un Anonyme

« Les métros automatiques sont tous équipés de portes palières, mais pas les métros en conduite manuelle, ni les lignes de train et de RER. Il faudrait équiper toutes les lignes anciennes de la qualité d'accessibilité et d'accès au quai de la ligne 14 et des futures lignes 15, 16, 17 et 18. (Ascenseurs, portes palières et accès de plain-pied aux trains.). Le plan de mobilité IDF n'évoque rien sur le sujet. »

Réponse du maitre d'ouvrage

La lutte contre la fraude est l'une des priorités d'Île-de-France Mobilités. En février 2025, Valérie Pécresse a présenté un plan de lutte visant à diviser par deux le taux de fraude et à recouvrer 300 millions d'euros. Ce plan comporte 4 axes : des actions de contrôle continu dans des secteurs où la fraude est importante (pendant plusieurs jours), des actions de sensibilisation (pour inciter à la validation et promouvoir la gamme de titres de transport), l'usage de la technologie (veille sur les fraudes massives sur internet), les moyens et incitations fixés aux opérateurs dans le cadre des contrats d'exploitation.

La lutte contre les incivilités et les violences sexistes et sexuelles dans les transports collectifs, tout comme la lutte contre la fraude, nécessitent le déploiement de moyens humains supplémentaires sur le réseau. C'est pour cela que le Plan des mobilités porte comme objectif le renforcement des équipes de sûreté sur les réseaux, avec 1 000 agents de sûreté supplémentaires à horizon 2027, la création d'une brigade des transports d'Île-de-France Mobilités et la poursuite du déploiement de la vidéo protection.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par le maître d'ouvrage ; réponse qui porte en grande partie sur la lutte contre la fraude, ce qui n'était pas la préoccupation principale exprimée par les déposants.

Si la fraude est, effectivement, un problème qui se doit d'être endigué par Ile-de-France Mobilités, son impact financier obérant des mesures plus constructives pour les voyageurs, le public a surtout manifesté son absence de quiétude lors de sa pratique des transports due aux incivilités et risques de violence.

Comme le maitre d'ouvrage l'indique, le Plan de mobilité contient avec l'action 1.7 plusieurs mesures ayant comme objectif une amélioration de la sécurité dans les transports en commun, en particulier par un renforcement et une meilleure coordination des équipes de sureté et la généralisation de la vidéo protection dans les espaces de transport et dans les véhicules.

La commission d'enquête accueille favorablement l'ensemble des mesures inscrites dans le Plan de mobilité à ce titre.

En ce qui concerne la lutte contre les incivilités et les violences sexistes dans les transports collectifs, il s'agit d'accroitre l'information sur l'existence du numéro d'alerte spécifique « 3117 » afin d'inciter les victimes à son utilisation.

- **Confort des voyageurs**

De nombreux témoignages déplorent l'absence de sanitaires dans les nouvelles rames et font état de problèmes de propreté et d'entretien du matériel roulant.

Obs 39 du registre numérique d'une Anonyme

« Vivant à l'ouest des Yvelines, je vois beaucoup de personnes ces derniers temps fumer en gare alors que c'est interdit et malheureusement des fraudes, des déchets, dégradation dans les transports, il faudrait qu'il y ait plus de vigile à ces sujets et de faire davantage respecter les règles. »

Obs 52 du registre numérique d'un Anonyme

« Pour le nouveau matériel roulant bus et rames de métro la diminution du nombre de places assises n'est pas à mon sens une bonne idée, la population vieillit et il est important de pouvoir s'assoir quand on est banlieusard avec de longs temps de trajet. Il serait plus efficace d'automatiser et d'augmenter le nombre de passages de rames de métro ou de bus..... »

Obs 65 du registre numérique de M. FERNANDEZ

« ...Je reviens juste d'un séjour au Japon :

- Propreté sans failles (Pas un tag, pas un mégot, pas un papier par terre, ni poussière ni autre saleté) pour info j'ai exceptionnellement pris le RER pour rentrer chez moi. La différence m'a tout de suite rappelé pourquoi j'évite les transports en commun.

- Ponctualité : tous les trains et métros sont super ponctuels et ce malgré les conditions climatiques... »

Obs 73 du registre numérique d'un Anonyme

« Ligne 6 du métro : mettre des nouvelles rames mp14 car les mp89 ne sont pas climatisés vue changement climatique comme il y a beaucoup de stations aériennes dans trop chaud Ligne 10 de métro prolonger à maison Alfort école vétérinaire... »

Obs 139 du registre numérique d'un Anonyme

« ...La priorité numéro 1 c'est bien sûr des transports en commun plus à l'heure, plus fréquents, plus sûrs : quand on voit la saleté, le fait que les transports puissent être bondés en dehors des heures de pointe, sont souvent perturbés par des "incidents", que les incivilités les rendent peu agréables à utiliser, qu'ils sont de plus en plus fermés pour des travaux'^, il ne faut pas s'étonner que les franciliens continuent d'utiliser leur voiture .... «

Obs 340 du registre numérique de Mme JOUSSET

« ...Les trains mis en services depuis quelques années ne comportent plus de toilettes, ce qui me semble totalement inadmissible : il me semble que l'accès aux toilettes est indispensable, surtout sur des trajets longs et en cas d'arrêt du tain. L'accès aux handicapés est aujourd'hui obligatoire, mais pas 'accès aux toilettes ... »

Obs 460 du registre numérique de M. DUCHOISELLE

« ...Améliorer le confort dans les trains : - L'arrivée du nouveau matériel constitue un retour en arrière terrible. La disparition des toilettes dans les trains alors que des parcours atteignent (hors retards) 1h30 et que les gares sont mal ou pas du tout équipées de toilettes (souvent en pannes même quand elles existent). Voyager avec des jeunes enfants ou des personnes âgées ou même le risque de tomber malade devient une source de stress.

Il faut absolument que les gares soient équipées rapidement de toilettes (qui d'ailleurs existaient partout dans le passé) en nombre suffisant pour permettre qu'au moins un reste accessible en cas de dysfonctionnement

Le confort des banquettes sur les nouveaux Transilien (qui sont trop dures et feraient regretter celles des petits gris des années 80) et la réduction du nombre de places assises dans le métro sont un mauvais signal envoyé : Il faut rendre les transports en commun désirables... »

Obs 462 du registre numérique de M. DUFLOT

« Au départ de la gare de Lyon les rames de la ligne R pour Montargis et Montereau ne sont plus équipées de toilette depuis leur remplacement par des rames neuves. Le trajet peut durer plus d'une heure. A noter que les toilettes des gares, peu nombreuses, aux conditions d'accès "complexes" sont très fréquemment hors service. Je souhaite que les rames actuelles soir modifiées pour être équipées de toilette afin que le train soit accessible à tous : Enfants, personnes âgées, malades, handicapées. »

Obs 629 du registre numérique de Mme PILLOT

« Le matériel roulant de la ligne RER B est vétuste : sale, manque de confort, sièges usés, sièges cassés, luminosité désagréable, pas toujours climatisé, … Merci de prévoir une rénovation de tout le matériel roulant pour plus de confort (sièges, luminosité, climatisation), un affichage lumineux et sonore, un cadre propre et accueillant. »

Obs 635 du registre numérique d'un Anonyme

« …Confort : Enfin, pour employer les transports en commun avec plaisir, il faudrait lutter davantage contre les incivilités du quotidien en verbalisant systématiquement et donc renforcer les équipes de contrôle / sécurité. (Fraude, pieds sur sièges, téléphone en haut-parleur, trottinette non-pliée, cigarette / vapoteuse sur les quais...) »

2.1.3.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

La mise en place de portes palières pour les anciennes lignes de métro paraît être un bon moyen pour améliorer sensiblement la sécurité et en même temps la régularité et la fréquence sur ces lignes. Est-ce qu'un programme d'investissement est prévu à ce titre ? Le PDMIF ne le mentionne pas.

Réponse du maitre d'ouvrage

A date, il n'est pas prévu de programme d'investissement pour la mise en place de portes palières de manière généralisée.

Des études sont engagées pour l'automatisation de la ligne 13 à un horizon 2035 (mesure 1.1.3). Elles incluront la mise en place de portes palières comme cela a été le cas lors de l'automatisation des lignes 1 et 4.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par le maître d'ouvrage. Elle s'interroge néanmoins sur la raison pour laquelle l'installation de portes palières est seulement prévue dans le cadre de l'automatisation d'une ligne. Elle considère que ce type de dispositif permettrait également sur des lignes non encore automatisées d'améliorer la sécurité dans les gares et de réguler la fréquence des lignes.

Question N° 2 :

L'absence d'un service de bus en grande couronne est constatée par de nombreux déposants. La mesure 1.5.3 prévoit la mise en œuvre des services de bus de soirée dans certaines gares structurantes. De quelles gares s'agit-il ?

Réponse du maitre d'ouvrage

En avril 2025, 54 "bus de soirée" existent à l'échelle francilienne, avec une dynamique soutenue de développement (voir tableau ci-dessous). Dans le cadre des contrats de DSP en grande couronne, des bus de soirée sont mis en place afin d'étendre le service jusqu'à 00h voire jusqu'au dernier train en fonction du potentiel de fréquentation estimé. La liste des gares concernées et des zones couvertes par ce type de services varie en fonction des besoins des territoires et des renouvellements de DSP.

Aubergenville	Les Mureaux	Plaisir - Grignon
Bouray	Louvres	Poissy Est
Boussy Saint-Antoine	Mantes-la-Ville	Poissy Ouest
Bretigny	Marne-la-Vallée Chessy	Provins
Brunoy Sud	Meaux Nord	Quincy-sous-Sénart
Bussy-Saint-Georges	Meaux Sud	Rambouillet
Carrières-sous-Poissy	Mennecy	Saint-Germain-en-Laye
Crosne	Mitry-Claye	Saint-Rémy-lès-Chevreuse
Domont	Mitry-le-Neuf	Survilliers - Fosses
Draveil	Montereau Nord	Tournan-en-Brie
Ecouen - Ezanville	Montereau Sud	Val d'Europe
Etampes	Montgeron	Vernouillet-Verneuil
Fontainebleau Avon	Moret - Veneux les Sablons	Versailles Chantiers
Garges-les-Gonesse	Nangis	Vigneux-sur-Seine
Gonesse	Nemours - Saint-Pierre	Villecresnes
Goussainville	Ozoir-la-Ferrière	Villeparisis
Gretz-Armainvilliers	Parc Haut Val d'Oise	Yerres Nord
Lagny-Thorigny	Persan Beaumont	Yerres Sud

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de la réponse apportée par le maître d'ouvrage.

2.1.4. Moyens d'information des usagers

S'il est reconnu que l'information du public, notamment en matière de circulation, s'est améliorée, il est toutefois relevé, dans un grand nombre d'observations, l'imperfection ou l'absence d'affichage, de signalement de retards, voire d'annulation du passage d'un transport en commun.

L'absence de fiabilité des transports, signalée par ailleurs, est amplifiée par le défaut de communication des réseaux. Cette carence affecte le parcours des usagers dont la confiance dans les transports est altérée.

Obs. n° 20 du registre numérique : Anonyme.

« Je suis usagère de la ligne de train L Saint-Lazare-Bonnières pour me faire le trajet Maison (Bonnières) - travail (Levallois) du lundi au vendredi. Je vous passe les détails sur les nombreux retards et les suppressions de train auxquels les usagers sont confrontés, créant un stress terrible. « Ceux sur Twitter-X arrivent trop tard, l'application SNCF-Connect est imprécise ».

Cette personne fait des propositions concrètes : « *Meilleur partage de l'information en cas de retard - meilleur partage d'information en cas de suppression de train ou de desserte pour les solutions de repli envisagées - plus de réactivité en cas d'incident - des bus qui s'adaptent aux avaries et changements de la SNCF* ».

Ces manifestations sont récurrentes :

Obs. N° 146 du registre numérique : Anonyme.

« Les bus circulent à des horaires aléatoires : l'affichage en effet ne correspond pas toujours à l'horaire de passage réel, parfois on a même l'impression qu'il y a des bus fantômes sur l'affichage car on ne les voit jamais passer. Aussi les horaires de passages changent, parfois +2 min, parfois -5 min, etc. cette situation est également source de stress : passera, ne passera pas, déjà passé ?

Cette personne fait également la remarque que des évènements ponctuels nécessitent une information immédiate :

« Dans les cas de manifestations sportives ou autre, proposer des solutions claires et faciles de transports. Les organisateurs de ces manifestations devraient avoir les informations pour les déviations et les transports à fournir aux riverains, éventuellement un flyer ou un QR code à scanner pour avoir une carte ».

Obs. n°169 du registre numérique : Mme BENFADEL

« Communication insuffisante : Les usagers se retrouvent souvent sans information claire, avec des annonces tardives sur les suppressions ou retards de trains. Impact direct sur les usagers : Retards au travail, difficultés pour récupérer les enfants, stress accru... »

Obs. n°219 du registre numérique : M. DELIGNY de THOMERY.

« Il faudrait impérativement améliorer la ligne R, et surtout les moyens d'information. Quand tout va bien tout va bien, mais dès qu'il y a un imprévu c'est silence radio, aucune information en gare, aucune information dans les trains, les applications ne sont pas plus utiles, et c'est seulement sur X/Twitter (quand les CM ne sont pas débordés) que l'on peut avoir des informations. Mais tout le monde n'a pas X, ni envie de sortir son téléphone en permanence, donc il faudrait que les écrans à bord des trains puissent se mettre à jour (en cas de problème ils continuent d'afficher les horaires théoriques...) ou au moins demander aux conducteur/trices de communiquer ».

Obs. n°222 du registre numérique : M. DELIGNY.

« Depuis la reprise par Transdev, c'est encore pire qu'avant. Lignes 3433 et 3439 par exemple. Au menu : les bus qui ne passent pas du tout (sans prévenir et sans aucun moyen de remonter l'information : "ah bah je ne sais pas moi ».

Au quotidien, c'est usant pour tout le monde ».

Obs. n° 251 du registre numérique : Anonyme.

« Afin de favoriser l'interconnexion avec la gare RER, il s'agit de renforcer la ponctualité sur cette ligne ainsi que l'information des voyageurs ».

Obs. n° 353 du registre numérique : Anonyme.

« Affichage en gare de Neuilly Porte Maillot : « Depuis l'ouverture de la ligne de RER E, les écrans télé d'affichage ne sont plus adaptés aux besoins des passagers. La plupart des usagers font une connexion entre les lignes 1, E et C dans la gare. Ils ont donc besoin que tous les prochains départs de toutes les lignes soient affichés sur le même écran, sur tous les écrans de la gare. Il est inutile d'avoir seulement une seule ligne de transport sur un écran, avec ce seul écran à côté du quai de la ligne en question. Si on lit cet écran, c'est qu'on a déjà eu l'information de l'heure des prochains départs sur une application du téléphone pour savoir s'il fallait courir ou non pour avoir son train ou métro. Quitte à avoir des écrans plein la gare, autant qu'ils servent : pour savoir si j'ai le temps de traverser toute la gare ou non. Dans une gare SNCF de trains longues distances, les panneaux d'affichage annoncent bien plusieurs lignes de train, et les usagers en maitrisent la lecture ».

Obs. n° 407 du registre numérique : Mme DELAETRE - Conseil municipal de la commune des Loges-en-Josas.

« L'information des voyageurs est en bonne voie d'amélioration. Il reste néanmoins à améliorer la cohérence de l'information entre l'application IDF Mobilités, les informations en gare et la réalité de la situation du trafic ».

Obs. n° 434 sur le registre numérique : Anonyme.

« - Permettre d'échanger avec les opérateurs de transport en direct sans passer par une plateforme externe (aujourd'hui X-Twitter).

- Uniformiser à terme : les bornes d'informations, les horaires aux stations, les horaires sur application, l'information voyageurs.

- Avoir une borne d'informations numériques (type E-paper avec capteur solaire) à chaque arrêt de bus/car avec une information en temps réel.

- Pouvoir suivre sur l'application le maitre d'ouvrage la position des bus/car/tram/métro/RER.

- Informer les touristes des heures creuses et heures de pointes pour optimiser leurs voyages et ceux des usagers quotidiens ».

Obs. n° 471 sur le registre électronique : Mairie de Mennecy.:

« Améliorer la communication et les solutions de remplacement pendant les travaux ou ruptures de service impactant le RER D et les réseaux de bus et développer des équipements liés à l'information voyageurs dynamique en temps réel ».

Obs. n° 475 sur le registre électronique : Mme GASMI. *« J'habite rue du Clos à Plaisir. La ligne 5327 (ex 7) est gérée par TRANSDEV. Le bus est toujours propre et les chauffeurs courtois et bons conducteurs. En revanche, la gestion de la ligne est catastrophique. Il n'y a pas assez de passages même en heure de pointe, pas de communication sur la suppression des bus et notre arrêt ne bénéficie pas d'abri. Donc il y a des matins où l'on peut attendre indéfiniment le bus sous la pluie sans que celui-ci ne passe et aucune information n'est indiquée sur l'application IDF Mobilité ou autre (City Mapper par ex). Nous n'avons pas d'alternative à part la voiture et ceux qui n'en ont pas c'est marche d'au moins 30mn... »*

L'intéressée propose ;

« - L'envoi d'une notification sur l'appli IDF pour tout changement d'horaires ou suppression du bus 5327 : cela permet de s'organiser à l'avance pour du covoiturage,

-Indiquer les heures de passage du bus 5327 sur les écrans dans la gare de Plaisir GRIGNON (toujours noté "indisponible").

-Indiquer les heures de passage du bus 5327 sur les écrans dans la gare de Plaisir GRIGNON (toujours noté "indisponible") ».

Obs. N° 557 sur le registre électronique : Mme LACRIS.

« Demeurant à Palaiseau je me suis déplacée ce matin à la mairie pour demander que des informations précises soient distribuées aux palaisiens sur tous les bus cars navettes mis en place sur notre commune et communes avoisinantes soient publiées.

Nous avons beaucoup de transport mais aucune information précise sur plans des lignes horaires etc. De plus la gare de Massy tgv draine énormément de transport mais aucune info globale sur l'ensemble, uniquement du cas par cas ».

Obs N° 763sur le registre électronique : Mme PEDEFLOUS.

« Je réside en grande couronne (Bussy-Saint-Georges en Seine-et-Marne), et j'utilise fréquemment les transports en commun, en particulier les bus, pour mes déplacements. Je suis donc directement concernée par la fiabilité de l'information voyageur. L'incertitude sur les temps d'attente me force parfois à préférer la voiture aux transports en commun pour certains trajets afin d'éviter le stress d'être en retard (par exemple pour un rendez-vous médical).

Aujourd'hui, de nombreux arrêts de bus en grande couronne ne sont équipés que d'un panneau papier indiquant des horaires théoriques qui ne sont souvent pas respectés. Je formule donc les propositions suivantes :

- *Généraliser l'équipement des arrêts de bus en panneaux d'information affichant les temps d'attente en temps réel.*
- *Garantir la fiabilité des applications d'information voyageurs, avec une coordination en temps réel. »*

Obs. N° 774 sur le registre électronique : Anonyme.

Évoque les évènements particuliers qui affectent les transports :

« Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit : Les lignes R et RER D ont connu de nombreux week-ends de travaux ces dernières années. Elle déplore l'absence d'information en amont des week-ends et la programmation des travaux lors d'un week-end d'élections ».

Obs. N° 658 sur le registre électronique : M. EZA.

Pose le problème de l'information sur la disponibilité et les tarifs de parkings proches d'un RER ;

« Rejoindre un RER est parfois pertinent mais sélectionner la gare, être assuré d'avoir une place de stationnement (qui plus est à un tarif correct) est un véritable frein à la mobilité !!! Et au désenclavement de la grande banlieue. Ces parkings, s'ils disposaient de la possibilité de réserver des places en avance et / ou feraient état du nombre de places libres visibles sur une application (tarif abordable avec une contremarque par exemple d'un ticket de transport) car les parkings existent mais trouver les bonnes informations sur le tarif, la disponibilité des places est quasiment impossible. »

Obs. N° 920 sur le registre électronique : Anonyme.

« Usager quotidien de la ligne RER E, je remarque une hausse des incidents empêchant un trajet rapide et agréable dans les gares de Saint-Lazare ... et les instructions données aux voyageurs sont peu claires et contradictoires. Dans les trains ne marquant pas l'arrêt au prochain arrêt, les informations ne sont parfois pas données par le conducteur de train ».

Obs. N° 1022 sur le registre électronique : M ALIBERT.

« Le nouvel accès au RER E construit au bout de l'avenue Gambetta à Courbevoie : Aucune information au public n'y figure en tout cas sur place à ce sujet, alors que ledit public a déjà dû supporter depuis près de cinq ans je crois les lourdes nuisances dues au creusement du prolongement de cette ligne. »

Obs. N° 1094 sur le registre électronique : M EDOUARD.

« Le plan des mobilités en IDF reste trop timide sur les informations aux usagers en cas de dégradation du service. A l'heure actuelle, les informations préalables à des chantiers programmés ne sont pas systématiquement affichées dans les rames du RER B. Et les informations a posteriori lors d'incidents ne sont pas non plus systématiquement mentionnées sur le blog du RER B ».

Obs. N° 1172 sur le registre électronique : Mme AUCHENE.

« Des informations plus fiables lorsqu'il y a des "incidents" engendrant des retards, des stationnements de rames dans une station,

Mettre à disposition des usagers en temps réels des informations sur les pics de fréquence de toutes les lignes d'IDF. »

Obs. N° 1177 sur le registre électronique : M. PIERCY.

« L'information voyageurs aux arrêts de bus est d'une grande pauvreté. Le temps d'attente estimé (quand l'affichage fonctionne). Les déviations de trajet par ligne et autres aléas (météo...) ne sont diffusés ni sur les arrêts, ni sur les réseaux sociaux ni même sur les applications. »

Obs. N° 1309 sur le registre électronique : M. JOFFRE.

« C'est une chose d'avoir des bus, métros, trams et trains, encore faut-il savoir quand ils passent et où ils vont. Usager régulier du RER B, je suis malheureusement forcé de constater les trop nombreux dysfonctionnements du système d'informations voyageurs sur cette ligne : de plus en

plus souvent, les écrans qui tombent en panne ne sont pas réparés, les haut-parleurs à bord des trains crépitent, grésillent ou ne fonctionnent pas du tout. Et dès qu'une perturbation survient sur la ligne, le système se met à raconter n'importe quoi : trains pas signalés, incohérence entre la desserte affichée à quai et à bord des trains, changements de desserte annoncés très tardivement voire pas du tout, ou bien annoncés mais pas respectés...

Enfin, je tiens à rappeler qu'une bonne information des voyageurs passe avant tout par des lignes de bus claires. La renumérotation globale du réseau de bus engagée par le maitre d'ouvrage est une très bonne chose, mais restera insuffisante si on continue d'avoir des services qui n'ont rien à voir entre eux regroupés sous un même numéro. Souvent des lignes contiennent deux branches qui ne partagent qu'un terminus et un tronçon de voie sans arrêt (comme la ligne 91-08 et ses deux « branches » Les Ulis ↔ Vélizy et Polytechnique ↔ Vélizy), ou bien contiennent un service scolaire n'ayant pas grand-chose en commun avec le service régulier (comme la nouvelle ligne scolaire entre le rond-point Camille Claudel. »

Obs N° 1312 sur le registre électronique : Anonyme.

« Sur le RER - L'information est divisée sur le RER D : une partie sur le blog, une autre sur le calendrier des travaux mais uniquement à J+30 ce qui est clairement insuffisant lorsqu'on a besoin de voyager. Bref à quand un site/page qui regroupe toutes les informations ? ».

Obs. N° 1326 sur le registre électronique : Anonyme

« Les trajets en bus supprimés sans information préalable pour des élèves des écoles, travailleurs, travaux de nuit qui n'en finissent pas sur nos deux lignes SNCF...) »

Obs. N° 1341 sur le registre électronique : M. BRUYERE.

« Bornes d'information voyageurs (BIV) défaillantes, affichages erronés, panneaux tout simplement hors service et qui n'affichent plus rien, sont monnaie courante sur le réseau de bus RATP. A quand un système d'informations fiable ? »

Obs. N° 1378 sur le registre électronique : Mme BOISROIUX, Présidente de l'Association Versailles Environnement Initiative.

« Information voyageur bus : les panneaux numériques sont fort utiles, mais n'existent pas partout et sont parfois en panne ou perturbés. L'affichage papier dans les abribus reste utile mais a une hauteur correcte et avec des caractères de plus grosse taille ».

Obs. N° 1 sur le registre papier de Goussainville ; Mme FLAUX signale l'interruption d'une ligne sans aucune information préalable :

« Nous avions depuis des années un minibus (ligne 12) qui desservait les communes de Luzarches à Goussainville, Bellefontaine, Lassy, Plessis Luzarches, Chatenay en France, Puiseux en France.

Cette ligne s'est arrêté un lundi d'avril 2023. Tout le monde attendait aux arrêts de bus et, lors de mon appel téléphonique, nous avons appris que la ligne était supprimée. Cette dernière n'a été remise en service que 6 mois après l'intervention des maires concernés ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Les observations du public concernant l'information voyageurs confortent l'importance accordée par le maitre d'ouvrage et par le Plan des mobilités à cette thématique. L'action 1.6 fixe la trajectoire d'amélioration de cette information de manière très concrète. Les mesures qui sont en cours de mise en œuvre permettront d'atteindre en 2030 :

- 100 % des gares, stations de métro et stations de tramway équipées d'information dynamique
- 100 % des points d'arrêt bus équipés d'information statique : plan de ligne, plan de réseau et horaires de passage théoriques

- 20 à 25 % des points d'arrêt bus équipés d'information dynamique (soit 6 à 7 000 arrêts sur les 28 000 existants en Île-de-France)
- 100 % des véhicules (tous modes de transports en commun confondus) équipés d'information statique
- 100 % des bus équipés d'information dynamique
- 100 % des trains, métros et tramways équipés d'information dynamique

Ces mesures sont bien en phase avec les difficultés rencontrées par les voyageurs et retranscrites dans les observations.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête a, effectivement, pris connaissance des projets d'amélioration prévus par le maitre d'ouvrage en matière d'information des voyageurs ; ce problème est le cumul complexe d'évènements fortuits et d'usagers aux trajets différents n'ayant pas les mêmes attentes et les mêmes moyens d'accès à cette information.

Il est vrai que l'information dynamique permet en temps réel l'évolution des évènements : retards, annulations, accidents, en ce qui concerne les transports. Néanmoins il conviendrait que cette information revête plusieurs supports : affichage, communication audio, connexions réseau individuelles, pour que chacun, selon les circonstances, bénéficie de la même information, sans risque d'une défaillance informatique telle qu'un téléphone absent ou déchargé qui conduit à un isolement total de l'individu.

Des modes interactifs personnalisés plus performants permettraient la meilleure mise en œuvre d'un trajet pour les utilisateurs.

Il est indispensable que les informations (plans de transports, mesures de sécurité, travaux), puissent également être accessibles par des dispositifs permanents, sans nécessité d'une connexion numérique.

Ces deux modes d'information : dynamique et statique, doivent être complémentaires, voire redondants, afin qu'aucun usager ne soit exclu de l'information qu'il est en droit d'attendre.

2.1.5. Accessibilité pour tous les usagers

L'accessibilité des usagers dans son acception la plus large inclut des approches pouvant être traitées dans tous les autres thèmes de ce présent document.
L'accessibilité à laquelle l'on pense généralement le plus souvent est celle des personnes à mobilité réduite, handicapées, âgées, malades, chargées de famille, même s'il n'est pas rare qu'elles soient accompagnées et aidées dans leurs déplacements, ce qui contribue à surmonter un certain nombre de difficultés. C'est évidemment cette accessibilité évoquée, de manière sympathique, via l'observation

Obs N° 685 du registre numérique les élèves de Seconde 2 du Lycée La Source de Meudon : « *Nous élèves de 2nde2 souhaitons faire les propositions suivantes : en premier lieu, nous voudrions davantage de rampes d'accès / d'ascenseurs qui fonctionnent dans les stations de métro pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite et des poussettes* ».

La liste des personnes concernées ne saurait toutefois être réduite puisqu'il suffit d'être chargé de bagages pour constater, à bien des reprises, dans les gares, sur les quais, et dans les différents moyens de transports collectifs, que tout un chacun peut être confronté à un problème d'accessibilité aux transports selon les circonstances de la vie, comme le disent

beaucoup d'intervenants. On peut d'ailleurs relever que l'accessibilité tient parfois à peu de choses :

Obs N° 725, Mme Daniel, : « *Étant handicapée, je suis surprise et choquée que les chauffeurs de bus ne prennent pas la peine de ralentir aux arrêts de bus si on oublie de lever la main. De fait, j'ai dû demander à d'autres personnes de tendre la main pour moi mais ce n'est pas toujours possible lorsque je suis seule. Peu de respect des personnes âgées et accélération brutale, les chauffeurs transportent des êtres humains, parfois ils l'oublient* **».**

De nombreux témoignages généraux ont été déposés :

Obs n° 30 du registre numérique Mme ROGER : « *Quid des escalators partout à chaque station de métro ? Quid des ascenseurs dans certaines stations de métro qui aideraient les personnes comme moi en situation de handicap et ne pouvant pas monter les escaliers (ou les descendre) ? L'année 2024 était l'année de la cause nationale du "handicap" : je n'ai rien vu de réel* **».** Idem : **Obs N° 43 M. VINCENT**.

Obs N°59 Mme SEBBAH :

« L'entretien de ces machines (tourniquets, etc.) doit coûter un argent dingue chaque année ! Supprimons les tourniquets et autres machines de ce genre du métro et des RER ! ».

Obs N° 168 Anonyme : *« La mise en accessibilité de l'ensemble du réseau devrait être un de vos points de préoccupation majeur, notamment pour réduire la place de la voiture de façon pertinente et non excluante. J'ai vu des athlètes des jeux paralympiques devoir descendre les escaliers de porte de la Chapelle en se tirant dans les escaliers à la force de leurs bras ».*

Obs N° 170 M. JANNET : *« Ce plan très technocratique ne prend pas en compte la situation des personnes âgées (ou avec des enfants en bas âge) qui, sans être en situation de handicap, ne se déplacent pas en vélo, ont une mobilité à pied réduite, et pour qui le recours en banlieue aux transports collectifs est mal aisé : fréquence faible, plus de bus après 21h, etc... la pénalisation des déplacements en voiture est vécue comme une vraie punition (stationnement onéreux, réduction de la capacité des voies de circulation, allongement des temps de parcours, etc..) Il s'agit pour eux d'une écologie punitive. On facilite les petites voitures à faible émission mais sans jamais prendre en compte les personnes fragiles ! ».*

Obs N° 215 M. MIKOL *« Autobus et surtout le métro sont des moyens de transports parfaits lorsque l'on est valide. Mais essayez de rejoindre la Maternité de Necker Enfants Malades, enceinte ou avec une poussette, en prenant le métro. Aucun ascenseur. Aucun escalator. Une série d'escaliers. Vous êtes seule avec votre gros ventre qui vous fait souffrir ou avec le bébé dans sa poussette et vous restez sur le quai. Et pourtant, c'est un hôpital spécialisé pour les soins aux enfants ! Valide, il y a beaucoup trop de déplacements que vous ne pouvez faire qu'en voiture, notamment lorsque vous êtes chargé et déplacez du matériel pour faire une conférence : PC, rétroprojecteur... Enfin, faire 600 mètres à pied pour aller au métro ou à la station du RER est sans problème à 20 ans. A partir d'un certain âge, même sans être officiellement handicapé, la marche se fait plus difficile. Et la voiture est la solution pour continuer à avoir une vie sociale ».*

Obs N° 861 du registre numérique Mme BAUDOT : *« Cependant, je n'ai pas trouvé de chapitre concernant les mobilités spécifiques pour les personnes en situation de handicap, quels sont les projets d'adaptation pour ces publics ? Au niveau de l'accessibilité et mobilité ? ».*

Obs N° 3 du registre déposé en mairie de Montreuil Mme LEGRAND : *« Rendre accessible l'accès au Tram par des espaces végétalisés et perméables non bitumés permettant aux personnes en situation de handicap/marche à pied/poussettes etc…d'accéder sans chute (due à l'absence d'entretien) et sans difficulté ».*

Obs N° 856 du registre numérique FNAUT :

« Mettre *en œuvre une politique pragmatique, visant à répondre aux attentes réelles des usagers. Ainsi, la priorité doit être donnée à l'accessibilité, des bus de préférence au réseau de métro historique, notamment de la ligne 6.*

Renoncer à une politique d'affichage, au moins à Paris, consistant à considérer que les lignes de bus sont accessibles dès lors que 70% des arrêts le sont, bien que des points d'arrêt majeurs de ces lignes, Gare Montparnasse sur la ligne 92 par exemple, ne le soient pas toujours.

Le rythme d'équipement en escalators des stations de métro doit être significativement renforcé. Passer de 2 à 4 par an comme cela est envisagé ne nous paraît pas acceptable car complètement insuffisant.

Il faut bien identifier les besoins. Ceux des personnes à mobilité réduite au sens large, environ 4 000 000 de personnes en France à cause d'une déficience motrice. Plus les autres causes de mobilité réduite temporaire comme le port de charges lourdes, l'utilisation de poussettes d'enfant, soit beaucoup d'usagers, notamment avec l'augmentation de l'âge moyen des Franciliens, y compris en activité. Et ceux des personnes en fauteuil roulant heureusement moins nombreux : environ 1 000 000 de personnes en France entière sont utilisatrices non temporaires de fauteuil roulant fin 2019. Tous les équipements qui permettent rapidement d'améliorer le quotidien des personnes à mobilité réduite doivent être réalisés ».

De manière plus précise, des suggestions d'améliorations locales sont proposées.

Obs N°4 du registre numérique Anonyme : « *Améliorer l'accessibilité à toutes les gares de la Ligne H en commençant par Taverny et Vaucelles* ».

Obs N° 2 du registre papier déposé au Raincy M. PIQUART : « *Mise en accessibilité des stations métro P. Picasso L5 et Fort d'Aubervilliers L7 : elles ont besoin de rampes d'accès PMR en complément des ascenseurs existants* ».

Obs N° 79 Mme JUDITH : « *Gare de Cormeilles-en-Parisis non accessible pour poussette. Espace de détente avec points de charge et tables jamais ouverts* ».

Obs N° 164 Anonyme : « *Améliorer les correspondances trop longues. Avec des tapis roulants. Exemple, Franklin. Étoile. Gare de Lyon. Ou celles s'effectuant par la voie publique. On attend un tunnel entre M 14 et Pont Cardinet* ».

Obs N° 250 Anonyme : « *Défaut d'escaliers mécaniques à la Gare de l'Est à Paris* ».

Obs N° 275 Mme GODARD : « *La gare de Gonesse Arnouville Villiers-le-Bel n'a pas été rénovée depuis 20 ans. Les ascenseurs dysfonctionnent depuis 25 ans* ».

Obs N° 280 Anonyme, « *Créer des entrées sorties supplémentaires à la gare RER B de Bourg-La-Reine. Idem à la gare Parc de Sceaux* ».

Obs N° 349 M. VERBIZH : « *Création d'un tapis roulant souterrain jusqu'à Sully-Morland (M7) depuis la station à réhabiliter Arsenal sur la L 14. Idem entre les stations Le Pelletier (M7) et Notre Dame de Lorette. Idem entre Ségur et Sèvres-Lecourbe. Idem entre gare d'Austerlitz et gare de Lyon sous la Seine* ».

Obs N° 471 Mairie de Mennecy : « *Intégrer la gare de Mennecy 91 du RER D dans le SDA* ».

Obs N° 544 Anonyme : « *Je propose des règles de stationnement de trains courts en gare d'Épinay et la réhabilitation d'une ancienne passerelle en gare de Massy, permettant une meilleure accessibilité entre RER B, RER C, T2 et gare TGV* ».

Obs N° 612 Ville d'Ivry-sur-Seine : « *Recherche solution de financement pour la future passerelle au-dessus des voies ferrées entre les rues Gunsburg et Fouilloux* ».

Obs N° 615 Anonyme : « *A Meulan-en-Yvelines, sur les lignes J et L du Transilien, la correspondance à Conflans Fin d'Oise est souvent longue et le déplacement du quai haut au quai bas est surchargé en heure de pointe le matin* ».

Obs N° 620 M. FRANCK : « *Manquent des abris de bus à la gare Villiers-Neauphle-Pontchartrain, ainsi que le long de la ligne bus 7818 et au Lycée Viollet-le-Duc* ».

Obs N° 1022 M. ALIBERT « *Le nouvel accès au RER E à Courbevoie, au bout de l'avenue Gambetta, devrait aussi donner accès au RER A et à la ligne de métro M1. L'information passive est insuffisante* ».

Obs N° 1311 Mme SAVELIEFF : « *La gare SNCF de Cormeilles-en-Parisis 95 est inaccessible aux PME* ».

Obs N° 1331 M. BOURGEOIS : « *La gare de Massy, névralgique, dispose d'accès insuffisants : il faudrait une passerelle côté Nord, ce qui rendrait l'accès plus facile pour les usagers venant du centre-ville de Massy* ».

Obs N° 1385. M. MAUGER : « *Mise en accessibilité.et en sécurité de la gare Chemin d'Antony du RER C, où il est recommandé d'utiliser le passage souterrain, qui est en fait impraticable aux PMR, poussettes et cycles* ».

Des témoignages précis sont donnés par des personnes à mobilité réduite ou surmontant un handicap et sont repris dans des analyses d'ensemble.

Obs N° 5 du registre déposé à Saint-Ouen Pôle écologiste IDF : « *Le réseau doit accélérer son calendrier de mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et tous les chantiers de modernisation des gares doivent inclure des aménagements largement accessibles [...]. Le précédent des travaux de modernisation de la gare d'Austerlitz menés entre 2020 et 2025 pour 50 millions d'euros d'argent public et n'incluant pas de mise en accessibilité au prétexte que la ligne 5 n'est pas inscrite au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) ne peut plus se reproduire à l'avenir* ». « *Nous regrettons qu'en dépit de la grande cause régionale qui fut celle du handicap l'année dernière, des assises du « métro pour tous » organisées à l'Hôtel de Région, et de l'objectif ici affiché, le budget alloué en 2025 aux investissements de mise en accessibilité du réseau passent de 24M€ à seulement 15M€ pour 2025. Pourtant, des mots même de la Présidente, la mise en accessibilité du réseau historique de métro coûterait plusieurs milliards... Attention également aux interconnexions du Grand Paris Express (GPE) avec les lignes existantes : on nous promet des nouvelles lignes 100% accessibles, mais pourra-t-on y accéder depuis le réseau existant ?* ».

Obs N° 445 du registre numérique M. LEMOINE « *Si j'ai bien compris, les plans locaux de mobilité vont adapter le Plan des Mobilités dont traite le registre numérique aux territoires. Si c'est bien le cas, pourrait-on rendre obligatoire dans ces PLM la production d'une carte des espaces de mobilité active à traiter. Un diagnostic général des endroits où les modes doux sont dangereux : trottoirs de mauvaise qualité ou pas assez larges pour les PMR, interruption des pistes cyclables, traversées piétons à refaire, manque de passage piéton, visibilité très réduite pour les cyclistes, chaussée en qualité dégradée, quai bus non adapté, etc... Par ce biais, les citoyens pourraient également se mobiliser pour aider les pouvoirs publics en concertation à trouver ces endroits qui posent "problèmes". L'objectif d'un tel diagnostic est de prioriser l'action sur les endroits dangereux ou difficiles pour les administrés les plus vulnérables : PMR, enfants, piétons, cyclistes.* ».

Obs N° 1005 Anonyme : « *Je peux témoigner en tant qu'handicapée. Tram : rien à dire, mais ils démarrent parfois trop vite, je suis déjà tombée ; ils sont pratiques grâce au même niveau entre le quai et la rame. Bus : théoriquement accessibles à 100 %, mais en pratique l'arrêt ne se fait pas toujours au ras du trottoir, je dois être aidée, la validation du titre de transport est*

compliquée quand il n'y a pas d'autre borne de badgeage que celle à proximité du conducteur. PAM : une catastrophe depuis la régionalisation ; les taxis ne sont pas adaptés pour les PAM, sièges trop bas, espaces trop petits ».

Obs N° 1175 M. PANSU, Association versaillaise Vélo VGP : *« Les ascenseurs en panne rendent aléatoire la mobilité des PMR notamment dans les gares ».*

Obs N° 1177 M. PIERCY *« Sans assurer une accessibilité universelle, le développement des escaliers mécaniques pourrait soulager une frange significative des PMR ».*

Obs N° 1334 du registre numérique Gauche communiste, écologiste et citoyenne :

« Concernant l'accessibilité physique, la mise en accessibilité de l'espace public et des arrêts de bus doit être poursuivie. Le taux de subvention du maitre d'ouvrage en faveur des maîtres d'ouvrage ne peut pas être revu à la baisse.

Concernant la mise en accessibilité du réseau ferré, le projet de « métro pour tous » annoncé par Valérie Pécresse - et repris en mondovision lors de la cérémonie de clôture des Jeux Paralympiques - ne figure pas dans le PMIDF. Or, il s'agit d'un engagement fort au bénéfice des personnes à mobilité réduite et de tous les publics. La mise en accessibilité du métro, proposée par notre groupe par voie d'amendement lors de l'examen du projet de PDMIF, plusieurs mois avant l'engagement de Valérie Pécresse, doit figurer au PDMIF. Par ailleurs, l'actualisation du schéma directeur d'accessibilité doit être prévue et annexée au PDMIF pour tenir compte de l'état d'avancement de la mise en accessibilité du réseau ferré.

Les dysfonctionnements du service de transport spécialisé PAM à la suite de sa régionalisation sont passés sous silence. Or, te recours à plusieurs prestataires pour assurer le service et le transfert des services départementaux vers le maitre d'ouvrage ont sensiblement dégradé sa disponibilité. Il convient d'affirmer un droit à la mobilité pour les usagers du PAM, y compris par l'extension du service PAM la nuit ».

- **Autres aspects de l'accessibilité**.

Plusieurs contributions appellent l'attention sur des volets divers de l'accessibilité piétonne :

Bancs sur les quais :

Obs N° 37, Anonyme : *« Réinstallation de bancs qui ont été retirés sur les quais du RER C à Neuilly Porte Maillot et Pereire-Levallois ».*

Abris de bus, notamment dans la grande couronne.

Portes palières (qui régulent l'accès aux rames et offrent une plus grande sécurité sur les quais) :

Obs N° 1388 Anonyme : propose d'équiper toutes les lignes de métro anciennes et les futures lignes GPE de portes palières.

- **Régulation de l'accès des vélos et trottinettes dans les transports en commun, en particulier les trains et les métros** :

Obs N° 18 du registre numérique, Anonyme : appelle l'attention sur la place que prennent ces « engins » qui empêchent les autres voyageurs debout de s'assurer de leur sécurité et entravent la bonne circulation dans les wagons. IDEM : **N° 624 Mme JEST,** N° **634 Anonyme**.

Obs N° 38, Anonyme : *« Pas assez de contrôle quant à la montée de passagers avec vélos ou trottinettes aux gares d'Ermont-Eaubonne et Gros-Noyé- Saint-Prix sur RER C ».*

Obs N° 865 du registre numérique M. BESNARD : propose une signalétique sur les quais de gare permettant de localiser des emplacements où les détenteurs de deux roues attendraient spécifiquement la montée dans les emplacements de deux-roues dédiés dans les rames.

Obs N° 194 M. HACHETTE : « *Pas assez d'espace d'accrochage des vélos dans les Transiliens. Absent sur le RER C* ». Idem : **Obs N° 240 Mme CHAULIAC**, **N° 242 Mme LESAFFRE**.

Des contributions proposent des dispositifs de rangement des vélos en épi dans les rames de Transilien.

Toilettes.

Leur nécessaire disponibilité, en gare et dans le Transilien où les trajets peuvent être longs, est rappelée par plusieurs contributions.

Vélos en free-floating abandonnés sur la voie publique

Obs N° 1113 M. EDOUARD « *Les vélos des free-floating abandonnés dans l'espace public sont des obstacles pour les PMR et sont dangereux pour les personnes avec handicap visuel* ».

Câbles électriques de recharge.

Obs N° 473 Anonyme : « *Les branchements sauvages de recharge électrique en travers des trottoirs sont une atteinte à la sécurité des piétons et à l'accessibilité des PMR* ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Rendre accessible pour tous l'ensemble de la chaîne de déplacements est une obligation fixée par la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les observations listées ci-dessus apportent des témoignages concrets des difficultés encore rencontrées en Île-de-France. Le Plan des mobilités recense l'ensemble des mesures déjà en cours ou à venir pour améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs francilien et de l'espace public dans l'axe 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements et dans l'annexe accessibilité.

Ces mesures s'adressent aux personnes en situation de handicap mais également plus généralement aux personnes qui connaissent des situations de mobilité réduites (personnes âgées, femmes enceintes, personnes accompagnées d'enfants en bas âge, personnes ayant des difficultés temporaires de mobilité).

Pour les transports collectifs, elles portent sur l'ensemble des champs d'actions : accessibilité des matériels roulants, accessibilité des gares, accessibilité de l'information voyageurs. L'effort financier correspondant est extrêmement important, nécessitant une priorisation qui a été réalisée dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité puis du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) établis par le maitre d'ouvrage en concertation avec les associations de personnes en situation de handicap et l'ensemble des partenaires concernés.

Pour la voirie, la mise en accessibilité relève des collectivités gestionnaires de voirie. Les communes de plus de 1000 habitants ou les EPCI ayant pris la compétence ont l'obligation d'établir des plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public, comportant une programmation pluriannuelle de travaux à cet effet. Le Plan des mobilités les incite également à le faire dans le cadre des plans locaux de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage rappelle l'obligation légale (Loi du 11 février 2005) de rendre accessible pour tous, l'ensemble de la chaîne de déplacements et relève que les témoignages apportés par les intervenants à l'enquête publique confirment les difficultés encore rencontrées en ce domaine. Il rappelle que l'ensemble des mesures en cours ou à venir sont inscrites à l'Axe 3 du PDMIF et cite plus particulièrement le Schéma directeur d'accessibilité, devenu Schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité (SD'AP) établis par le maitre d'ouvrage en concertation avec les associations et partenaires concernés.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse de principe qui ne pouvait évidemment pas aborder les nombreux cas particuliers signalés par le public, lesquels pourraient être utilement examinés dans le cadre des plans locaux de mobilité quand ils existent, comme le suggère le maître d'ouvrage. La commission d'enquête relève néanmoins que la réponse ne mentionne pas d'évaluation et a fortiori de planification financières des mesures prévues pour l'accessibilité. (CF Thème N°5)

2.1.5.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1.

Pourquoi le schéma de la page 6 de l'annexe Accessibilité du PDMIF, intitulé « Les principaux jalons de la mise en accessibilité en Île-de-France » s'arrête-t-il en 2024 et n'est-il pas projeté vers le futur ? Les carrés qui y figurent et qui commencent par « Echéance » (échéance pour l'accessibilité des points d'arrêt de bus en 2021, échéance pour l'accessibilité des gares en 2024) doivent-ils être compris comme des points d'arrivée ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le schéma présente les jalons fixés par les lois successives portant sur la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs ou de la voirie. Il n'y pas de nouveau jalons au-delà de ceux indiqués. Pour autant, il importe de continuer la mise en accessibilité qui n'a pas encore été atteinte quand bien même la loi ne fixe pas de nouvelles échéances. Le titre du schéma sera clarifié dans la version finale du PDMIF.

Commentaire de la commission d'enquête

En réponse à la commission d'enquête qui s'interrogeait sur une possible actualisation du schéma de la page 6 de l'annexe Accessibilité du PDMIF, schéma s'arrêtant à 2024, le maître d'ouvrage précise qu'il n'y a pas de jalon à ajouter (dès lors notamment qu'il n'y a pas d'évolution législative) mais qu'il reste évidemment essentiel de poursuivre les mises en accessibilité qui n'ont pas encore été atteintes. Il se propose de compléter dans cet esprit le titre du schéma dans la version finale du PDMIF, ce qui serait de fait opportun, estime la commission d'enquête.

Question N°2.

Les lignes du GPE seront-elles effectivement toutes accessibles aux PMR, comme l'est la ligne 14 ? Y aura-t-il un plan prioritaire pour rendre accessibles aux PMR les lignes des autres réseaux de mass transit avec lesquelles elles seront connectées ?

Réponse du maitre d'ouvrage

L'ensemble des lignes du GPE seront effectivement accessibles aux PMR. S'agissant de lignes en cours de construction, leur réalisation a intégré les exigences règlementaires en vigueur. Les gares des lignes de RER et train en correspondance avec les lignes du GPE sont toutes déjà accessibles ou en cours de mise en accessibilité dans le cadre du SD'AP.

En revanche, ce n'est pas le cas pour le métro historique, c'est l'un des enjeux du projet Métro pour tous qui doit faire l'objet d'études.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage confirme que les lignes du Grand Paris Express seront toutes accessibles aux PMR et que celles des RER et Transiliens en correspondances le seront également à terme, après notamment réalisation des opérations prévues par le SD'AP. En revanche, les lignes du métro historique en connexion avec le GPE devront être progressivement aménagées dans le cadre du projet Métro pour tous.

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

Question N°3.

Le PDMIF indique que l'objectif du Schéma Directeur d'Accessibilité approuvé en 2009 et confirmé en 2015 est de rendre accessibles 268 gares SNCF et RATP. Est précisé que 202 gares sont accessibles au 1er janvier 2023, 30 gares en voie d'achèvement, 20 dans une phase de travaux actifs, ce qui signifie que l'on s'achemine vers une pleine réalisation du SDA. Un nouveau SDA est-il envisagé ? Pourrait-il inclure la ligne 6 du métro ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Institué par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le schéma directeur d'accessibilité (SDA) établi par Île-de-France Mobilités a été approuvé en 2009. Cette loi a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 pour permettre aux autorités organisatrices de transport de poursuivre en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP). Le SD'AP a été approuvé par Île-de-France Mobilités le 8 juillet 2015, et approuvé par chaque préfet de département et par le préfet de région en mars 2016.

Le programme ferroviaire du SDA (accessibilité de 268 gares) devrait être achevé à l'horizon 2030. Le métro historique a bénéficié d'une dérogation, en contrepartie de laquelle l'ensemble du réseau bus parisien et de petite couronne a été mis en accessibilité, afin d'offrir une solution aux usagers en situation de handicap moteur. Le métro est néanmoins accessible aux usagers en situation de handicap sensoriel ou cognitif.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage, après avoir rappelé le cadre législatif et réglementaire du SDA (schéma directeur d'accessibilité) devenu SD'AP en 2015, confirme que l'accessibilité de 268 gares devrait être achevée à l'horizon 2030. Il mentionne le cas particulier du métro historique, dont la ligne 6, qui ne pourra entrer que partiellement dans cet horizon (sauf pour les usagers en situation de handicap sensoriel ou cognitif), raison pour laquelle le réseau bus a été, lui, mis en accessibilité à Paris et en petite couronne.

Question n°4

Dans son mémoire en réponse à la MRAe, le maître d'ouvrage indique que des compléments pourront être ajoutés au PDMIF, à l'issue de l'enquête publique, s'agissant des avancées de la proposition de la présidente V. Pécresse relatives au « Métro pour tous ». Le maître d'ouvrage peut-il confirmer cette intention ? En particulier : le comité de suivi du programme a-t-il été installé ? Quelle est sa composition ? S'est-il donné des objectifs ? Pour établir un programme de travail et une méthode ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le programme Métro pour tous est en cours de déclinaison entre plusieurs projets en cours. Le premier projet comporte des études d'approfondissement relatives à la mise en accessibilité de la ligne 6 du réseau métropolitain parisien. Les équipes d'Île-de-France Mobilités travaillent également à l'élaboration du cahier des charges d'une étude plus globale de scénarisation de la mise en accessibilité des lignes du métro historique. Enfin, le programme Métro pour tous se décline en objectifs fixés à la RATP, opérateur du métro historique, dans le cadre du contrat qui le lie avec Île-de-France Mobilités. L'objectif est d'installer le comité de suivi de ce programme en 2025, visant à rassembler les financeurs, l'autorité organisatrice et pilote du programme, Île-de-France Mobilités, et le maître d'ouvrage. La première réunion d'installation de ce comité permettra de fixer ses objectifs et sa méthode de travail.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage confirme que plusieurs dispositions, dont certaines sont contractuelles avec la RATP, ont déjà été prises pour commencer à activer le programme Métro pour tous. Pour la commission d'enquête, il est souhaitable que ce programme ait une forte visibilité et, en conséquence, que son comité de suivi soit installé sans tarder.

2.2. THÈME N° 2 PARTAGE DE LA VOIRIE

Ce thème regroupe principalement les observations liées au vélo, et à la marche. Il arrive en 2ème position du nombre d'observations formulées.

L'usage du vélo est plébiscité au travers un très large nombre d'observations concernant principalement le développement des aménagements cyclables (pistes et stationnements) en ville et en milieu péri-urbain/rural. Les conflits d'usages liés à l'essor récent du vélo sont également soulignés.

Concernant la marche, beaucoup regrettent qu'elle n'ait pas été traitée de façon aussi détaillée et opérationnelle que les autres modes, malgré son importance. L'insécurité des piétons et l'absence d'aménagements adaptés (piétonisation, végétalisation, trottoirs.), sont les principaux problèmes soulevés par les déposants.

2.2.1. Usage du Vélo

Le thème de l'usage du vélo concentre à lui seul un nombre très élevé d'observations très largement favorables. La très grande majorité concerne les pistes cyclables. La plupart des observations souhaitent l'extension de ces aménagements cyclables, et du réseau VIF notamment. De nombreux déposants font état du manque de stationnements vélos et de la nécessité de les développer massivement (cf thème 6). La prise en compte des spécificités des zones rurales et péri-urbaines est une demande souvent formulée par les déposants. Le cas particulier de la liaison Larchant-Nemours dans le 77, fait à lui seul l'objet d'environ 80 observations.

Les conflits d'usages et les problèmes de comportements d'usagers de certains aménagements cyclables sont souvent mentionnés par les déposants comme étant problématiques.

Un certain nombre de déposant sollicitent des aménagements pour pouvoir voyager dans les transports en communs avec leur vélo (cf. thème 1). Enfin, quelques observations concernent les systèmes de location de vélo, Vélib' et Veligo, dont l'extension des dispositifs est jugée souhaitable.

- **<u>Pistes cyclables</u>**

Le nombre d'observation liées aux aménagements de pistes cyclable est considérable (plus de 300). La plupart des déposant est favorable au développement de l'usage du vélo et demande l'accélération de l'extension du réseau, en particulier du VIF et le long des départementales. De nombreux déposants mentionnent précisément un tronçon de piste cyclable manquant qu'ils souhaitent voir réaliser. Le traitement des discontinuités cyclables est souligné comme prioritaire. Enfin, le sujet de l'accompagnement des collectivités en charge de la mise en œuvre opérationnelle des tronçons apparait comme un élément clé selon les déposants.

<u>Obs N°49 du registre numérique un anonyme</u>

« … L'absence d'aménagement qualitatif et sécuritaire est certainement le principal frein à l'utilisation de mobilités actives. Le projet de RER-Vélo […] doit se concrétiser au plus vite… »

<u>Obs N°115 du registre numérique M PICOT</u>

« … Accélération dans l'aménagement du réseau VIF pour sécuriser les déplacements domicile-travail en vélo... »

Obs N°246 du registre numérique une anonyme

« … A propos de l'inaction du département des Yvelines concernant les aménagements cyclables, alors même que la région propose des subventions qui peuvent être importantes (Cf le réseau VIF), comment la région peut-elle agir pour que les aménagements dont la décision est laissée aux collectivités locales, municipalités ou départements, soient réalisés alors que les responsables de ces collectivités les refusent ?»

Obs N°387 du registre numérique une anonyme

« … L'accélération du réseau cyclable VIF dans les départements de la petite et grande couronne est indispensables […]. Ce réseau devra bien sûr permettre aux franciliens de déposer leurs vélos dans des parkings sécurisés. Nous sommes nombreuses et nombreux à souhaiter privilégier les mobilités douces, mais pas au prix de notre sécurité et de celle de nos deux-roues… »

Obs N°460 du registre numérique M DUCHOISELLE

« … Faire de véritables pistes cyclables en site propres ou en voie verte, avec un revêtement de qualité (pas en gravillon ou en stabilisé) mais en véritable enrobé et surtout bien les entretenir ce qui n'est pas toujours le cas !»

Obs N°578 du registre numérique une anonyme

« … SECURISATION des déplacements en vélo : pour les vélos ET les piétons

Les déplacements en vélo devraient être correctement pris en compte : il est actuellement dangereux de se déplacer en vélo en Couronne compte tenu du nombre de voiture. […] Les mentalités sont en train de changer pour adapter les mobilités mais les infrastructures restent encore faites pour le tout voiture… »

Obs N°758 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« … Le Plan des Mobilités met en avant le développement du vélo, mais il reste centré sur une approche technique, sans vision intégrée des bénéfices écologiques. Pourtant, les aménagements cyclables peuvent aussi jouer un rôle dans la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité.

Nous proposons donc d'associer systématiquement au développement des pistes cyclables la plantation de haies végétales diversifiées. Cette mesure offre plusieurs bénéfices :

✓Protection contre le vent, les intempéries et la chaleur, améliorant le confort des cyclistes.

✓Réduction du bruit et captation des particules polluantes.

✓Stockage de carbone, contribuant à l'objectif de réduction des émissions de GES.

✓Création de corridors écologiques, renforçant la biodiversité.

Un aménagement cyclable ne doit pas être un simple couloir, mais une infrastructure verte multifonctionnelle, au service d'une transition à la fois modale et écologique… »

Obs N°778 du registre numérique un anonyme

« … Il y a un manque flagrant de pistes et aménagements cyclables dans certaines villes de banlieue car la volonté de la mairie de faire des voies séparées de la chaussée n'est pas réalisable sans reprendre le plan de circulation. En tant que cycliste, je souhaite à minima des tracés au sol, c'est toujours mieux que rien, ainsi que des panonceaux. La volonté de certains maires de privilégier le « tout voiture » dans notre région n'est pas raisonnable... »

Obs N°869 du registre numérique Mme LINTANE

« … créer des pistes cyclables favorisant l'utilisation du vélo pour faire ses déplacements en ville, aménager des espaces pour garer son vélo au niveau des lieux, supprimer les obstacles rendant compliquer le passage d'un vélo... »

Obs N°987 du registre numérique une anonyme

« … généraliser les panneaux permettant au feu rouge de tourner à droite, et d'aller tout droit dans la plupart des cas. Si cela est trop coûteux en termes d'achat et pose de ces panneaux, il pourrait être prévu que par défaut, le vélo peut tourner à droite ou aller tout droit (comme par défaut, il peut prendre toute rue limitée à 30 km en contresens), sauf indications contraires... »

Obs N°1049 du registre numérique M LEMAHIEU

« … Il y a trop de tronçon de pistes cyclables qui ne sont pas reliés en eux. Les collectivités locales se gargarisent avec ces tronçons sans voir l'usage fait en réalité.

La priorité est de relier ses tronçons de pistes cyclables pour avoir un parcours continu en sécurité qui permettra de développer l'usage du vélo… »

Obs N°1064 du registre numérique un anonyme

« … Il faut accélérer le développement des infrastructures cyclables et des transports en commun, car la voiture individuelle est une impasse mortifère pour laquelle nous continuons de sacrifier notre santé et l'espace public.

Par ailleurs pour garantir le succès de ce changement, les aménagements cyclables doivent être réalisés avec soin, trop de nouvelles pistes sont mal conçues, discontinues ou bosselées, l'attention portée à leur conception et fabrication devrait être le même que celle apportée aux voies réservées aux véhicules motorisés aujourd'hui… »

Obs N°1070 du registre numérique M KOWALSKI

« … Faire une vraie piste cyclable sécurisée le long de la N7 et des grands axes avec passerelles pour traverser la seine ou voie ferrée et dans l'urgence gérer proprement les fins de pistes cyclables... »

Obs N°1090 du registre numérique M WEULERSSE

« … Pas assez d'ambition pour le vélo : Le plan de mobilité vise 2,4% de part modale en 2030 alors qu'elle est déjà de 2,6 en 2021 !!! Le vélo se développe presque tout seul (il y a aussi les efforts de certaines collectivités). Avec des efforts de tous, son usage explosera… »

Obs N°1208 du registre numérique M SOULIER-THOMAZEAU

« … Les pistes cyclables doivent continuer à être développées en particulier sur les routes départementales de 1e couronne qui sont des grandes transversales N/S E/O pour les déplacements de grande ampleur.

Il y a une forte envie citoyenne de transformation des mobilités, il faut s'appuyer dessus… »

Obs N°1212 du registre numérique un anonyme

« … - la poursuite et l'accélération des aménagements cyclables est une action essentielle pour améliorer la santé et les déplacements. Les actions proposées sont adaptées mais un focus sur les déplacements interterritoriaux semble à pousser… »

Obs N°1216 du registre numérique un anonyme

« … Le déplacement à vélo est une bonne solution pour de courtes distances dans la région mais il demande de renforcer la sécurité des cyclistes grâce à d'importants aménagements qui pourraient être inspirés par les pays nordiques... »

Obs N°1304 du registre numérique Mme CHABAL

« … La Région ne sert que de portefeuille pour le plan vélo VIF, il faut maintenant passer à la vitesse supérieure : "mettre la pression" sur les élus qui trainent du pied pour avoir une infrastructure cyclable chez eux, en subventionnant moins d'autres choses... »

Obs N°1311 du registre numérique un anonyme

« … Gros manque d'infrastructures cyclistes sécurisées de qualité pour se déplacer de Cormeilles vers Sartrouville, Herblay, Argenteuil (rd348). Gros manque de continuité… »

Obs N°1356 du registre numérique Association The Shifters – Groupe local Paris

« … Le vélo est LE moyen décarboné de déplacement à moyenne distance. La Région doit contribuer à valoriser le vélo qui est une solution pragmatique et efficace, tout à la fois bonne pour la planète, bonne pour la santé et bonne pour les finances publiques. Ce mode de transport devrait bénéficier d'un "choc d'offre" qui facilitera le triplement de son usage, au détriment de la voiture : par exemple, l'organisation des rabattements autour des gares avec des voies cyclables accueillantes et des solutions de stationnements bien dimensionnés pourraient être des réalisations marquantes, Il y a une grande marge de progression, la "portée" de ce mode de transport étant de 10 voire 20 km… »

Obs N°1359 du registre numérique une anonyme

« … D'autre part, développer les pistes cyclables, les assortir de lieux de garage, et mettre en place un permis de circuler à bicyclette… »

Obs N°1362 du registre numérique Mme HENRYON

« … Favoriser le vélo et l'intermodalité. Favoriser les voies vertes pour créer des trames vertes et bleues contour agréable et écologique à nos déplacements. Penser nécessitée de préservation de zones humides, d'îlot de fraîcheur… »

Obs N°1397 du registre numérique M LENGLET

« … Pour ce qui est du vélo, il faut aboutir à un réseau structurant qui dépasse les centres-villes et relie les communes entre elles : faire du vélo sur les départementales, c'est actuellement du suicide... »

Question N°7 réunion publique posée à l'oral par M BOLLE, conseiller municipal d'Epône

« … Le financement des infrastructures cyclables est prévu à hauteur de 300 M€ jusqu'en 2030, avec une prise en charge des aménagements par les gestionnaires de voirie, accompagnée d'une contribution d'le maitre d'ouvrage et de le maitre d'ouvrage. Ce montant semble faible sur cinq ans. Quel sera le taux de participation de le maitre d'ouvrage aux travaux nécessaires pour ces aménagements ?»

Obs N°4 du registre papier région Ile de France Avis communauté agglomération de Cergy Pontoise

« … Dans le cadre de l'achèvement des 11 itinéraires cyclables du réseau VIF du Plan des Mobilités d'Ile-de-France, la CACP rappelle que la réalisation de l'itinéraire au nord de la forêt de Saint-Germain pose plusieurs sujets opérationnels. La CACP alerte sur l'effet de discontinuité pour l'extrémité de la ligne V4 ouest, si la liaison n'est pas assurée sur ce secteur… »

Réponse du maitre d'ouvrage

L'axe 4 du Plan des mobilités en Île-de-France s'inscrit parfaitement dans la volonté de promouvoir des infrastructures cyclables de qualité, sans discontinuité, afin de conforter l'usage actuel croissant du vélo comme mode de transport quotidien. La région Île-de-France accompagne le développement d'infrastructures cyclables continues dans tout le territoire francilien par le biais de deux politiques complémentaires.

Le réseau Vélo Île-de-France (VIF) constitue un projet de création de 750 kilomètres, à échéance de 2030 de pistes cyclables continues, confortables, sécurisées, disposant d'une signalétique spécifique. Financé et coordonné par le maitre d'ouvrage, le réseau est le fait des collectivités territoriales gestionnaires de réseau qui définissent de manière collégiale et participative les tracés et aménagements à mettre en œuvre. Le collectif vélo Île-de-France est

partenaire du projet et développe des approches constructives afin de travailler avec les élus locaux et de mobiliser le tissu local associatif dans une perspective de partage des savoirs.

Pour toutes les voiries qui ne se situent pas sur le réseau Vélo Île-de-France, le maitre d'ouvrage accompagne les collectivités territoriales via le Plan Vélo Régional. Son objectif d'aider les gestionnaires de réseau à développer une vision planificatrice sur le devenir de leurs réseaux, en lien avec toutes les parties prenantes (collectivités territoriales voisines, associations locaux, usagers) pour développer ce dernier de manière cohérente. A ce titre, le Plan Vélo Régional, subventionne la création de schémas cyclables communaux ou intercommunaux, condition nécessaire au subventionnement des infrastructures.

Dans ce cadre, la politique régionale en matière de vélo s'appuie sur un volet de subvention complet, permettant d'accompagner tous les gestionnaires de réseau à travers l'Île-de-France pour développer des aménagements cyclables continus et de qualité, participant in fine à l'augmentation de la part modale du vélo. Ainsi, le traitement des discontinuités peut être accompagné financièrement par le maitre d'ouvrage. Ce dernier volet de la politique "vélo" Régionale permet notamment de compléter le maillage cyclable et d'accompagner la résorption des coupures urbaines

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des actions prévues pour développer le réseau cyclable en Ile de France (poursuite du déploiement du réseau VIF, Plan vélo régional, financement spécifique lié au traitement des discontinuités notamment).

Ces actions donnent un cadre approprié pour la mise en œuvre du réseau cyclable en Ile de France. Elles apparaissent de nature à poursuivre la dynamique déjà impulsée et augmenter significativement la part modale du vélo.

Toutefois, le triplement des déplacements en vélo d'ici 2030 passe par la mise en place d'un réseau d'infrastructures cyclables complet, qualitatif, continue et maillé sur l'ensemble des territoires à cette échéance. Or les nombreuses observations et les fortes attentes des usagers sur ce sujet démontrent que le réseau cyclable n'offre pas encore ces caractéristiques, en particulier sur les axes départementaux encore dangereux pour les vélos, et les secteurs ruraux encore très peu équipés en pistes cyclables. Par ailleurs, les difficultés de mise en œuvre de ces infrastructures semblent ralentir considérablement le déploiement du réseau de pistes cyclables.

La commission d'enquête est consciente que la mise en œuvre opérationnelle des projets de pistes cyclables incombe aux gestionnaires de voirie.

C'est pourquoi elle invite le maitre d'ouvrage à renforcer son accompagnement technique des projets et son appui institutionnel aux gestionnaires de voirie pour accélérer le déploiement des infrastructures cyclables et garantir leur mise en œuvre à l'échéance 2030. Il lui paraitrait également souhaitable de prioriser les axes départementaux et les zones rurales (en particulier les zones de rabattement vers les gares et bourgs) pour combler le retard existant sur ces secteurs clés et assurer la sécurité des cyclistes sur ces axes.

- **Aménagements cyclables en zones rurales**

A l'image de l'aménagement d'une piste cyclable en grande couronne entre Larchant et Nemours (77) demandée par 81 déposants, le problème du développement des infrastructures cyclables en zones rurales et péri-urbaines est mentionné à de multiples reprises. Les déposants déplorent l'insécurité routières pour les cyclistes dans ces secteurs et demandent l'accélération des aménagements cyclables, en particulier le long des départementales en direction des bourgs et des gares.

Obs N°49 du registre numérique un anonyme

« ... L'absence d'aménagement qualitatif et sécuritaire est certainement le principal frein à l'utilisation de mobilités actives. Le projet de RER-Vélo [...] doit se concrétiser au plus vite... »

Obs N°115 du registre numérique M PICOT

« ... Accélération dans l'aménagement du réseau VIF pour sécuriser les déplacements domicile-travail en vélo... »

Obs N°246 du registre numérique une anonyme

« ... A propos de l'inaction du département des Yvelines concernant les aménagements cyclables, alors même que la région propose des subventions qui peuvent être importantes (Cf le réseau VIF), comment la région peut-elle agir pour que les aménagements dont la décision est laissée aux collectivités locales, municipalités ou départements, soient réalisés alors que les responsables de ces collectivités les refusent ?»

Obs N°387 du registre numérique une anonyme

« ... L'accélération du réseau cyclable VIF dans les départements de la petite et grande couronne est indispensables [...]. Ce réseau devra bien sûr permettre aux franciliens de déposer leurs vélos dans des parkings sécurisés. Nous sommes nombreuses et nombreux à souhaiter privilégier les mobilités douces, mais pas au prix de notre sécurité et de celle de nos deux-roues... »

Obs N°460 du registre numérique M DUCHOISELLE

« ... Faire de véritables pistes cyclables en site propres ou en voie verte, avec un revêtement de qualité (pas en gravillon ou en stabilisé) mais en véritable enrobé et surtout bien les entretenir ce qui n'est pas toujours le cas !»

Obs N°578 du registre numérique une anonyme

« ... SECURISATION des déplacements en vélo : pour les vélos ET les piétons

Les déplacements en vélo devraient être correctement pris en compte : il est actuellement dangereux de se déplacer en vélo en Couronne compte tenu du nombre de voiture. [...] Les mentalités sont en train de changer pour adapter les mobilités mais les infrastructures restent encore faites pour le « tout voiture »... »

Obs N°758 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« ... Le Plan des Mobilités met en avant le développement du vélo, mais il reste centré sur une approche technique, sans vision intégrée des bénéfices écologiques. Pourtant, les aménagements cyclables peuvent aussi jouer un rôle dans la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité.

Nous proposons donc d'associer systématiquement au développement des pistes cyclables la plantation de haies végétales diversifiées. Cette mesure offre plusieurs bénéfices :

✓Protection contre le vent, les intempéries et la chaleur, améliorant le confort des cyclistes.

✓Réduction du bruit et captation des particules polluantes.

✓Stockage de carbone, contribuant à l'objectif de réduction des émissions de GES.

✓Création de corridors écologiques, renforçant la biodiversité.

Un aménagement cyclable ne doit pas être un simple couloir, mais une infrastructure verte multifonctionnelle, au service d'une transition à la fois modale et écologique... »

Obs N°778 du registre numérique un anonyme

« ... Il y a un manque flagrant de pistes et aménagements cyclables dans certaines villes de banlieue car la volonté de la mairie de faire des voies séparées de la chaussée n'est pas réalisable sans reprendre le plan de circulation. En tant que cycliste, je souhaite à minima des

tracés au sol, c'est toujours mieux que rien, ainsi que des panonceaux. La volonté de certains maires de privilégier le « tout voiture » dans notre région n'est pas raisonnable... »

Obs N°869 du registre numérique Mme LINTANE

« ... créer des pistes cyclables favorisant l'utilisation du vélo pour faire ses déplacements en ville, aménager des espaces pour garer son vélo au niveau des lieux, supprimer les obstacles rendant compliquer le passage d'un vélo... »

Obs N°987 du registre numérique une anonyme

« ... généraliser les panneaux permettant au feu rouge de tourner à droite, et d'aller tout droit dans la plupart des cas. Si cela est trop coûteux en termes d'achat et pose de ces panneaux, il pourrait être prévu que par défaut, le vélo peut tourner à droite ou aller tout droit (comme par défaut, il peut prendre toute rue limitée à 30 km en contresens), sauf indications contraires... »

Obs N°1049 du registre numérique M LEMAHIEU

« ... Il y a trop de tronçon de pistes cyclables qui ne sont pas reliés en eux. Les collectivités locales se gargarisent avec ces tronçons sans voir l'usage fait en réalité.

La priorité est de relier ses tronçons de pistes cyclables pour avoir un parcours continu en sécurité qui permettra de développer l'usage du vélo... »

Obs N°1064 du registre numérique un anonyme

« ... Il faut accélérer le développement des infrastructures cyclables et des transports en commun, car la voiture individuelle est une impasse mortifère pour laquelle nous continuons de sacrifier notre santé et l'espace public.

Par ailleurs pour garantir le succès de ce changement, les aménagements cyclables doivent être réalisés avec soin, trop de nouvelles pistes sont mal conçues, discontinues ou bosselées, l'attention portée à leur conception et fabrication devrait être le même que celle apportée aux voies réservées aux véhicules motorisés aujourd'hui... »

Obs N°1070 du registre numérique M KOWALSKI

« ... Faire une vraie piste cyclable sécurisée le long de la N7 et des grands axes avec passerelles pour traverser la seine ou voie ferrée et dans l'urgence gérer proprement les fins de pistes cyclables... »

Obs N°1090 du registre numérique M WEULERSSE

« ... Pas assez d'ambition pour le vélo : Le plan de mobilité vise 2,4% de part modale en 2030 alors qu'elle est déjà de 2,6 en 2021 !!! Le vélo se développe presque tout seul (il y a aussi les efforts de certaines collectivités). Avec des efforts de tous, son usage explosera... »

Obs N°1208 du registre numérique M SOULIER-THOMAZEAU

« ... Les pistes cyclables doivent continuer à être développées en particulier sur les routes départementales de 1e couronne qui sont des grandes transversales N/S E/O pour les déplacements de grande ampleur.

Il y a une forte envie citoyenne de transformation des mobilités, il faut s'appuyer dessus... »

Obs N°1212 du registre numérique un anonyme

« ... - la poursuite et l'accélération des aménagements cyclables est une action essentielle pour améliorer la santé et les déplacements. Les actions proposées sont adaptées mais un focus sur les déplacements interterritoriaux semble à pousser... »

Obs N°1216 du registre numérique un anonyme

« ... Le déplacement à vélo est une bonne solution pour de courtes distances dans la région mais il demande de renforcer la sécurité des cyclistes grâce à d'importants aménagements qui pourraient être inspirés par les pays nordiques... »

Obs N°1304 du registre numérique Mme CHABAL

« … La Région ne sert que de portefeuille pour le plan vélo VIF, il faut maintenant passer à la vitesse supérieure : "mettre la pression" sur les élus qui trainent du pied pour avoir une infrastructure cyclable chez eux, en subventionnant moins d'autres choses... »

Obs N°1311 du registre numérique un anonyme

« … Gros manque d'infrastructures cyclistes sécurisées de qualité pour se déplacer de Cormeilles vers Sartrouville, Herblay, Argenteuil (rd348). Gros manque de continuité… »

Obs N°1356 du registre numérique Association The Shifters – Groupe local Paris

« … Le vélo est LE moyen décarboné de déplacement à moyenne distance. La Région doit contribuer à valoriser le vélo qui est une solution pragmatique et efficace, tout à la fois bonne pour la planète, bonne pour la santé et bonne pour les finances publiques. Ce mode de transport devrait bénéficier d'un "choc d'offre" qui facilitera le triplement de son usage, au détriment de la voiture : par exemple, l'organisation des rabattements autour des gares avec des voies cyclables accueillantes et des solutions de stationnements bien dimensionnés pourraient être des réalisations marquantes, Il y a une grande marge de progression, la "portée" de ce mode de transport étant de 10 voire 20 km… »

Obs N°1359 du registre numérique une anonyme

« … D'autre part, développer les pistes cyclables, les assortir de lieux de garage, et mettre en place un permis de circuler à bicyclette… »

Obs N°1362 du registre numérique Mme HENRYON

« … Favoriser le vélo et l'intermodalité. Favoriser les voies vertes pour créer des trames vertes et bleues contour agréable et écologique à nos déplacements. Penser nécessitée de préservation de zones humides, d'îlot de fraîcheur… »

Obs N°1397 du registre numérique M LENGLET

« … Pour ce qui est du vélo, il faut aboutir à un réseau structurant qui dépasse les centres-villes et relie les communes entre elles : faire du vélo sur les départementales, c'est actuellement du suicide... »

Question N°7 réunion publique posée à l'oral par M BOLLE, conseiller municipal d'Epône

« … Le financement des infrastructures cyclables est prévu à hauteur de 300 M€ jusqu'en 2030, avec une prise en charge des aménagements par les gestionnaires de voirie, accompagnée d'une contribution d'le maitre d'ouvrage et de le maitre d'ouvrage. Ce montant semble faible sur cinq ans. Quel sera le taux de participation de le maitre d'ouvrage aux travaux nécessaires pour ces aménagements ?»

Obs N°4 du registre papier région Ile de France Avis communauté agglomération de Cergy Pontoise

« … Dans le cadre de l'achèvement des 11 itinéraires cyclables du réseau VIF du Plan des Mobilités d'Ile-de-France, la CACP rappelle que la réalisation de l'itinéraire au nord de la forêt de Saint-Germain pose plusieurs sujets opérationnels. La CACP alerte sur l'effet de discontinuité pour l'extrémité de la ligne V4 ouest, si la liaison n'est pas assurée sur ce secteur… »

Réponse du maitre d'ouvrage

L'axe 4 du Plan des mobilités en Île-de-France ne fait pas l'économie de traiter des enjeux spécifiques aux espaces franciliens les moins densément urbanisés et promeut dans ces derniers le déploiement d'infrastructures continues, prérequis au développement du vélo comme mode de transport du quotidien. En effet, la mesure 4.1.2 tend à prioriser le rabattement vers certaines centralités, dont les pôles gare dans les zones les moins denses. La région Île-de-France accompagne le développement d'infrastructures cyclables continues dans tout le territoire francilien par le biais de deux politiques complémentaires. A ce titre, elle a investi plus de 100 millions d'euros entre 2020 et 2024 en grande couronne permettant la concrétisation de plus de 315 projets cyclables. Pour autant, le déploiement d'infrastructures cyclables reste de la responsabilité des gestionnaires de voirie.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt les actions de l'axe 4 et leur déploiement spécifique sur les secteurs moins densément urbanisés. En particulier les mesures liées aux rabattements vers les bourgs ou les gares.

Toutefois, la commission d'enquête ne peut que constater le nombre considérable d'observations regrettant le retard de développement des infrastructures cyclables dans ces secteurs et les problèmes d'insécurité qui en découlent pour les cyclistes. Le report modal vers le vélo dans ces territoires est actuellement largement plafonné par ce manque d'infrastructures cyclables.

La commission d'enquête estime important de prioriser ces secteurs et les axes à plus forts enjeux, notamment en termes de sécurité, pour combler le retard et y déployer les infrastructures cyclables nécessaires au report modal vers le vélo sur ces territoires.

- **Stationnements vélos**

De nombreux déposants font état du manque de stationnements vélos et de la nécessité de les développer massivement, en particulier à proximité des gares/stations/pôles d'échanges. (Cf. thème 6)

Obs N°104 du registre numérique M DE SIMON

« … De plus, pour que les enfants puissent se rendre en vélo à l'école (et ce dès la maternelle), pourquoi ne pas rendre obligatoire l'installation de parking à vélo dans ou devant toutes les écoles ?»

Obs N°388 du registre numérique un anonyme

« … Afin de privilégier le mode de déplacement doux travail-maison, à l'instar de villes belges comme Gand, il serait bien de pouvoir créer des parkings à vélo à étages de grande capacité, verrouillés et surveillés près des gares RER et du grand Paris. Continuer à développer la mise en place de plus d'arceaux à vélo dans le paysage urbain le long des pistes à vélo et dans les centres villes afin de pouvoir garer son vélo sans empiéter sur les trottoirs… »

Obs N°470 du registre numérique Mme LOUAGE

« … Plus de vélo, c'est aussi plus de parkings à vélo ou points d'accroches sécurisés (idem ceux-ci sont souvent pleins ou inexistants sur certaines portions) … »

Obs N°793 du registre numérique Mme HAMERSTEHL Avis de la ville de Corbeil-Essonnes

« … La ville donne un avis favorable avec une réserve concernant l'évolution significative du règlement sur le stationnement des vélos sur la voirie, jugée inadaptée aux caractéristiques de

la ville (le projet prévoit l'obligation d'aménager 1 place vélo pour 2 places voitures sur voirie). Il conviendrait de l'adapter en fonction de la densité des zones urbaines… »

Obs N° 1042 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« … Stationnement vélo sécurisé : Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, insiste sur l'importance d'un véritable maillage de stationnements vélo sécurisés en Île-de-France. De nombreux usagers combinent vélo et transports en commun, mais l'absence d'infrastructures fiables freine cet usage. Le vol et le vandalisme restent des obstacles majeurs, insuffisamment pris en compte dans le Plan des mobilités.

Nous appelons à des engagements précis et contraignants pour garantir des stationnements réellement sécurisés :

✓ Définir une cible obligatoire de places sécurisées par gare et pôle d'échange, avec un calendrier précis.

✓ Conditionner les financements régionaux à un cahier des charges exigeant (abris couverts, accès contrôlé, surveillance).

✓ Rendre obligatoire l'équipement en stationnements sécurisés dans chaque gare, au prorata de la population locale.

✓ Assurer la maintenance et la gestion des infrastructures via une coordination entre Île-de-France Mobilités, les collectivités et SNCF/RATP.

L'essor du vélo passe par une confiance totale des usagers… »

Obs N°1139 du registre numérique M CHAUMARD

« … Il serait bien que le plan de mobilités permette de fixer une quantité obligatoire de stationnements vélo réellement sécurisé par départements (les arceaux ne sont pas la solution), car la peur du vol est la première cause de renoncement à l'utilisation du vélo devant les intempéries) … »

Obs N°1384 du registre numérique un anonyme

« … Bravo Madame Pécresse pour la prescription sur le stationnement vélo en gare et le ratio stationnement vélo/voiture, voilà du courage politique… »

Question N°9 réunion publique posée à l'oral par M Thomas

« … L'objectif de 140 000 places de stationnement vélo en gare d'ici 2030 représente une forte accélération par rapport aux 50 000 places actuelles. Comment cette montée en charge sera-t-elle assurée ? Des projets inspirés des Voies Lyonnaises sont-ils envisagés dans le PDMIF ?»

Réponse du maitre d'ouvrage

Pour atteindre l'objectif de part modale fixé pour le vélo, il est important de déployer du stationnement, dans l'espace public et dans les espaces privés.

Concernant le stationnement vélo dans les espaces privés :

Le Plan des mobilités définit des prescriptions de normes à inscrire dans les PLU(i) pour la construction d'espaces vélo dans les logements, bureaux, équipements publics, commerces, etc. Ces normes sont pour la plupart équivalentes à la réglementation nationale, et sont plus volontaristes pour les immeubles de bureaux.

Concernant le stationnement vélo sur voirie :

La prescription du Plan des mobilités a été fortement renforcée par rapport à celle du PDUIF pour tenir compte de l'essor récent du vélo. Toutefois, au vu des nombreuses remarques de personnes publiques associées sur le caractère trop ambitieux de cette prescription, un travail est en cours pour mieux adapter l'expression de la norme et son niveau aux réalités des

territoires et des tissus urbains. Cette prescription pourrait donc évoluer dans la version finale du PDMIF.

Concernant le stationnement vélo en gares et stations :

En Île-de-France, 400 gares sont soumises à l'obligation d'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos, instaurée par le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021. Ce décret fixe également le nombre minimal de places à réaliser pour chaque gare, ainsi que les caractéristiques de ces places.

Le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Île-de-France Mobilités (SDSV), adopté en 2020, fixe également des objectifs d'équipement et de dimensionnement de parking vélo pour l'ensemble des gares et stations, sous le label Parking Vélos Île-de-France Mobilités. L'objectif d'ici 2030 est d'équiper toutes les gares d'Île-de-France de stationnement en libre-accès (de type arceaux) et en stationnement sécurisé (de type consigne).

Le déploiement des 140 000 places prévues, dont 40 000 dans les gares du Grand Paris Express, se fait progressivement en lien avec l'accroissement de la demande et la réalisation des aménagements cyclables permettant la desserte des gares.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités harmonise progressivement la gestion de tous les équipements de stationnement vélo qu'elle finance et labellise, en limitant notamment le nombre de gestionnaires et la diversité des montages contractuels.

Île-de-France Mobilités accompagne tant techniquement que financièrement :

- Les opérateurs de transports (SNCF et RATP) dans le déploiement des parkings vélos ;
- Les collectivités territoriales souhaitant s'engager sur leur territoire.

Les projets de fourniture, pose et d'exploitation des parkings vélos sont subventionnés par Île-de-France Mobilités lorsqu'ils respectent le SDSV et le Cahier des Références Techniques :

Pour l'investissement :

- 100% du montant lorsque la SNCF ou la RATP sont maîtres d'ouvrage, dans le cadre des contrats,
- 70% du montant lorsque les collectivités territoriales sont maîtres d'ouvrage (dans le respect du pourcentage maximum autorisé par le Code général des collectivités territoriales).

Pour l'exploitation :

- 100 % des coûts annuels pour la SNCF ou la RATP
- 100% des coûts annuels des stationnements sécurisés pour les collectivités territoriales

Les recettes, le système de qualité de service et de bonus à la fréquentation vient ajuster le montant de la subvention d'exploitation.

Île-de-France Mobilités prend également la maitrise d'ouvrage des parkings vélos en intégrant des clauses relatives à la fourniture, à la pose et à l'exploitation de ces équipements aux contrats de délégation de service public ayant pour objet l'exploitation des réseaux de transports de surface (bus en grande couronne) et l'exploitation des lignes de métro du Grand Paris Express.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les éclairages apportés par cette réponse et partage l'importance de la mise en place massive de stationnements vélos sécurisés sur l'ensemble du territoire.

Concernant les stationnements vélos dans les espaces privés et les prescriptions de normes à intégrer aux PLU(i), les mesures prises semblent appropriées.

Concernant les stationnements vélos en gares et en stations, la commission d'enquête note l'attention apportée à leur mise en place systématique et harmonisée sur l'ensemble des sites.

Elle constate néanmoins que le schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Ile (SDSV) de France Mobilités date de 2020, avant l'essor actuel de ce mode déplacement, et semble partiellement caduc. Il pourrait être pertinent de l'actualiser pour consolider la stratégie d'action opérationnelle sur ce sujet et l'adapter aux objectifs du PDM.

La commission d'enquête est bien consciente que la mise en œuvre des stationnements vélos en stations incombe à de nombreux autres acteurs. Néanmoins elle ne peut que partager avec le maitre d'ouvrage l'importance d'une coordination rapprochée et d'une assistance technique et financière renforcée pour accélérer leur mise en œuvre et garantir l'atteinte des 140 000, Objectif défini par le PDMIF, stationnements vélos en gares et stations en 2030.

Concernant les stationnements vélos sur voirie, la commission d'enquête estime, à l'instar du maitre d'ouvrage, que la mesure prescriptive du nombre de stationnements vélos en voirie ne peut être appliquée comme telle dans sa formulation et sa répartition territoriale actuelle (mesure 4.2.3). Les ratios et les zonages proposés se révélant inadaptés aux réalités et à la finesse des spécificités territoriales, une mesure de cette nature sur le stationnement vélo en voirie apparait toutefois nécessaire pour la réalisation des objectifs du PDM.

- **Comportement et conflits d'usage**

Un certain nombre d'observations fait état de conflits d'usages sur l'espace public en lien avec le développement du vélo. Les comportements de certains usagers à vélos, en trottinette, en voiture ou sur d'autres véhicules, sont identifiés comme problématiques. Certaines solutions sont esquissées par quelques déposants (code vélo, verbalisation…).

Obs N°142 du registre numérique M KOWALSKI

« … Entente piéton/vélo /voiture : Il est indispensable que les vélos respectent la signalisation (moi-même cycliste). Les piétons ne supportent plus l'incivilité des cyclistes et tous les cyclistes sont stigmatisés. S'il vous plait mettez plus d'amende aux cyclistes… »

Obs N°172 du registre numérique un anonyme

« … Le développement des usages du vélo au détriment des piétons et automobilistes, et l'irrespect dont ils font preuve dans l'espace public, mettant l'ensemble des autres modes de déplacements en danger nécessite que les vélos soient immatriculés, […]. Il faut remettre les piétons en priorité au cœur des sujets, et non les vélos qui se prennent maintenant pour les maîtres de la route. Il faut imposer un "code vélo" à tous les cyclistes pour leur apprendre à minima les règles de comportement lorsqu'ils sont sur le domaine publique et les sanctionner lorsqu'ils sont en infraction. Et ne pas créer des pistes cyclables à tour de bras pour un usage plus que restreint. Si chacun respecte les règles la cohabitation est possible (elle l'est depuis des décennies). Les caisses sont vides donc inutiles de faire des travaux coûteux qui nous endettent. On ne peut pas axer route une politique de mobilité sur le vélo, si on ne développe pas en parallèle les règles et les sanctions associées… »

Obs N°189 du registre numérique une anonyme

« … De nombreux automobilistes ne respectent pas les règles de circulation, mettant en péril piétons et cyclistes. Il est impératif d'augmenter les contrôles et d'automatiser davantage les sanctions pour les infractions aux passages piétons, stops et feux rouges. Un véritable effort en faveur du vélo et de la sécurité routière encouragera une mobilité plus durable et apaisée en Île-de-France... »

Obs N°214 du registre numérique un anonyme

« … La culture de respect des autres manque parmi certains cyclistes mais j'espère qu'avec le temps (et qq amendes ?) nous allons améliorer ces comportements incivils. Paris est une ville magnifique et parfaite pour le cyclisme… »

Obs N°363 du registre numérique un anonyme

« … Danger des vélos : J'ai peur maintenant de sortir tant les cyclistes font n'importe quoi : ils ne respectent pas les feux tricolores, roulent sur les trottoirs, slaloment entre les piétons, etc.… »

Obs N°612 du registre numérique anonyme

« … mise en place d'une réflexion autour de la problématique de l'augmentation des engins de déplacement personnel motorisés due notamment aux compagnies de services de mobilités partagées type free floating, au vu des conflits d'usage et d'espace avec les piétons … »

Obs N°645 du registre numérique Mme MOMO

« … Verbaliser, oui, car prévus pour rouler à 25 km/h, débridés, ce sont des bombes roulantes qui enfreignent toutes les règles du code de la route, roulant sur les trottoirs, à contre sens au milieu de la route, ignorant les feux rouges et fonçant sur les piétons qui, s'ils ne vont pas assez vite, se font copieusement insulter. A deux dessus, ce qui est interdit etc., etc..... »

Obs N°648 du registre numérique M DUBOIS

« … Faire respecter le code de la route protégeant les circulations douces : Actuellement, toutes les polices municipales sont soit submergées, soit laxistes envers les stationnements non réguliers. Pour prétendre favoriser les circulations douces, il faut appliquer une politique de sanction drastique envers ces stationnements… »

Obs N°720 du registre numérique un anonyme

« … Etant donné le nombre d'infractions réalisées par les cyclistes à Paris et leur manque de respect total vis à vis des autres usagers et en particulier les piétons, il serait vraiment salutaire d'imposer aux cyclistes de mettre une plaque d'immatriculation à leurs vélos… »

Obs N°769 du registre numérique M NOEL

« … J'ai vu l'explosion de la fréquentation des rues. C'est une excellente chose, mais les grands axes sont complètement saturés déjà. Une seule, observation donc concernant Paris, il faudrait

1 refaire les pistes les plus utilisées pour faire de l'uni directionnel

2 faire le ménage dans les trottinettes et vélos trop rapides car cela devient dangereux : déjà 2 accidents pour moi en 2025... »

Obs N°1103 du registre numérique un anonyme

« … Faire respecter le code de la route par tous et verbaliser les vélos qui ne respectent pas les règles (feux de circulation, priorité à droite, passages piétons, …) … »

Obs N°1304 du registre numérique Mme CHABAL

« … Mettre en place un "certificat de savoir rouler à vélo en sécurité" pour les lycéens. Ceux qui ont réussi les tests peuvent être récompensés par une petite somme d'argent qu'ils peuvent utiliser pour : acheter un vélo, payer un cours d'auto-école, payer un abonnement de transport... »

Réponse du maitre d'ouvrage

Le respect du code de la route n'est pas du périmètre du PDMIF et relève par ailleurs des pouvoirs de police des autorités compétentes. Les dispositifs d'accompagnement régionaux en matière d'aménagements cyclables s'appuient sur les recommandations du CEREMA qui permettent d'éviter les conflits d'usages et de mauvaises compréhensions des aménagements par les usagers.

La question du partage de la voirie et de l'espace public entre les différents modes de déplacement est au cœur du Plan des mobilités. Ce dernier vise ainsi une meilleure répartition de l'usage au profit de modes plus durables, mais aussi une meilleure cohabitation entre les modes, notamment en milieu urbain où la voirie est très sollicitée : entre piétons et cyclistes, entre cyclistes et circulation routière, etc. En effet, il n'est pas toujours possible de dédier un espace en propre à chaque mode et il convient de concevoir des aménagements et de définir des règles permettant à l'ensemble des usagers de l'espace public de se déplacer de façon sécurisée.

C'est l'objet de l'axe 8 consacré au partage de la voirie urbaine. L'action 8.1 émet ainsi des recommandations pour définir des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires. L'action 8.2 porte la pacification de la voirie, qui permet la cohabitation entre les modes sur un même espace par un apaisement de la circulation automobile. Les mesures relatives à la réalisation de plan piétons, au développement des infrastructures cyclables ou à la généralisation de la limitation à 30 km/h sur la voirie locale contribuent à cet objectif.

Les cyclistes sont tenus, comme les autres usagers, au respect des règles du code de la route. Des contrôles peuvent être effectués notamment par les polices municipales.

Par ailleurs, les actions de sensibilisation proposées dans l'axe 14 visent à faire évoluer les comportements des usagers, par une meilleure connaissance des règles de circulation, ou encore l'apprentissage du vélo notamment via le dispositif « Savoir rouler » créé par l'Etat pour les écoles primaires. Les collectivités peuvent développer ce type d'action, par exemple dans le cadre de leur plan local de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des points de clarification portant sur les conflits d'usages en lien avec le partage de la voirie et de l'espace public. Elle a bien conscience que le respect du code de la route relève des compétences des pouvoirs de police.

La commission d'enquête note toutefois qu'il s'agit d'un sujet de préoccupation important pour les usagers. Elle accueille ainsi avec intérêt la proposition de traiter ce sujet au travers des actions de sensibilisation décrites dans l'axe 14 lié à l'évolution des comportements, en particulier les mesures 14.1 dédiées à la sensibilisation des pratiques de mobilités.

- **Vélos dans les transports en communs**

Les déposants sont nombreux à demander des aménagements pour qu'il soit possible de prendre les transports (train, RER, Métro, tram, bus) avec son vélo à l'instar de d'autres régions et pays frontaliers (Cf thème 1).

Obs N°232 du registre numérique Mme BEHIER

« … Pour prendre le vélo dans les transports c'est le parcours du combattant ; dans d'autres régions, il existe des rampes au niveau des escaliers qui permettent de ne pas avoir à porter son vélo… »

Obs N°265 du registre numérique Mme PARDIEU-DUTHIL

« … Ma principale attente pour le plan des mobilités en île de France est l'intégration beaucoup plus importante des mobilités douces et notamment des vélos dans le parcours en améliorant : - l'accès aux rames dans les gares avec un vélo

- la disponibilité d'espaces dédiés aux vélos beaucoup plus importants dans les rames… »

Obs N°388 du registre numérique un anonyme

« … Mettre des supports à vélo sur l'avant des bus, ou réserver plus d'espaces dans chaque premier wagons de TER ou RER, permettre d'embarquer son vélo dans le métro aux heures creuses comme cela se fait dans les villes nord-américaines de Vancouver, Toronto, Ottawa ou encore Seattle… »

Obs N°476 du registre numérique M GRENETIER

« … - pas de possibilité de mettre un vélo dans les trams ou les bus ou les cars alors que cette possibilité est populaire dans certains pays surtout pour les communes rurales... » « … Mieux exploiter le potentiel de la combinaison transports en commun et vélo.

La combinaison des transports en commun et du vélo bien organisée permet de s'affranchir de la voiture, de gagner beaucoup de temps, de faire des économies et de réduire les nuisances engendrées par les véhicules personnels. Les possibilités existent déjà en Ile de France. En particulier la combinaison entre transports en commun et Vélib' est très pratique. Mais on sent la volonté de limiter la présence du vélo personnel dans les transports, sans doute pour des raisons de places disponibles pour les passagers… »

Obs N°515 du registre numérique M ROGER

« … Les transports en commun lourds (train, RER) doivent permettre de voyager avec son vélo dans un espace dédié, suffisamment large et identifié afin de limiter les conflits avec les autres usagers… »

Obs N°816 du registre numérique M JOUVE

« … La société évolue vers la mobilité douce et c'est super. Afin d'accompagner ce changement sociétal, il serait très intéressant d'offrir plus de places pour les vélos dans les trains,

Obs N°624 du registre numérique Mme JEST

« … J'utilise le vélo et le train pour aller travailler. Les accès aux trains avec vélos ne sont pas assez favorisés. Il y a trop peu de wagons pour vélos (ou trottinettes). Ce serait bien s'il y avait concertation entre le développement des transports en communs et du plan vélo. Et pas assez de pistes cyclables sécurisées… »

Obs N°661 du registre numérique Mme BUISSON

«… . Il serait opportun d'unifier les règles afin qu'on puisse emporter son vélo dans les tramways et sur la ligne 15 (en évitant les heures de pointe) … »

Obs N°814 du registre numérique un anonyme

« … Mettre plus de compartiment à vélo comme dans la moyenne européenne... »

Obs N°1162 du registre numérique Mme TBO

« … je souhaite : - Plus de trains sur la ligne coulommiers et -Plus de place pour les vélos dans ces trains... »

Obs N°1075 du registre numérique M JEANMART

« … J'observe que malgré quelques progrès, peu de places sont disponibles pour voyager avec son vélo, notamment les week-ends pour rejoindre les différents parcs naturels régionaux. Cela est bien dommage, car plus de places permettrait d'éviter de prendre sa voiture.

Quand on compare avec ce qui se fait dans d'autres régions, parfois sur du matériel plus vieux, la région IDF fait figure de parent pauvre. Et on est très, très, loin de ce qui se pratique dans les pays frontaliers… »

Obs N°1176 du registre numérique un anonyme

« … Sur la place du vélo, il me paraît important de mentionner que la possibilité d'un emport du vélo dans les modes de transport lourd n'est jamais considérée… »

Obs N°1233 du registre numérique M RIGAUD

« … Développer l'intermodalité signifie permettre aux cyclistes se déplaçant en région de pouvoir embarquer leur vélo dans les transports en commun (train, RER, bus) de le maitre d'ouvrage Ile-de-France… »

Obs N°1266 du registre numérique Mme BOIS :

« Nous constatons que les pistes cyclables sont bien souvent interrompues. La priorité serait donc de compléter ces pistes cyclables, particulièrement pour accéder aux transports en commun ou pour rejoindre les lieux de loisir (forêt, parcs.).

Par exemple, il manque un tronçon entre la sortie de La Queue en Brie et la mairie de Pontault Combault sur la route de Combault, ce qui permettrait d'aller à la gare de Pontault (RER E) en toute sécurité. Un autre sur le chemin des Marmousets entre la RD4 et la piste cyclable existante. La RD 4 présente aussi une interruption entre Pontault et la cuvette de Champlain où une piste cyclable est prévue par le département.

La route de La Queue en Brie à Noiseau est dangereuse pour les vélos, une piste cyclable est nécessaire. Les voies cyclables devraient comporter des haies de séparation qui permettent de sécuriser ces voies, apportent un bien -être visuel et atténuent les effets des émissions de gaz d'échappement.

Les stationnements vélos manquent dans de nombreux endroits. A la gare de Pontault, devant toutes les administrations, dans les centres commerciaux. Nous avons recensé les stationnements vélos existants à La Queue en Brie avec les propositions d'attaches, dans un dossier transmis à GPSEA mais aucune réponse ne nous a été apportée ».

Obs N°1343 du registre numérique un anonyme

« … Je suis convaincu de la combinaison train + vélo en région parisienne. Malheureusement la SNCF n'y met pas du sien et les emplacements vélos sont beaucoup trop rares sur la ligne R par exemple... »

Réponse du maitre d'ouvrage

Le Plan des mobilités met l'accent sur les actions en faveur de l'intermodalité vélo / transports collectifs, que ce soit dans l'axe 2 consacré au vélo ou dans l'axe 6 consacré à l'intermodalité. L'emport du vélo à bord des véhicules de transport en commun n'étant pas toujours possible, la priorité est donnée à l'intermodalité train puis vélo par le développement de la possibilité de stationner son vélo en gare (mesures 6.1.4 et 4.2.2).

L'emport du vélo dans les trains est toutefois possible à certaines périodes horaires et selon les modalités fixées par les opérateurs. De manière générale, le transport de vélo est autorisé les jours de la semaine dans les RER et les trains, mais uniquement en dehors des heures de pointe pour des raisons de place disponible (avant 6h30, entre 9h et 16h puis après 19h pour la RATP ; avant 6h30, entre 9h30 et 16h30 puis après 19h30 pour la SNCF). Les week-ends et les jours fériés ne sont pas concernés par cette restriction. A bord de certains trains (lignes A, B, C, D, H, K, J, L et certains trains sur les lignes P, R, D, E), les vélos doivent être entreposés dans les espaces repérés par des pictogrammes « vélo » placés sur les portes. Ces emplacements sont accessibles dans la limite des places disponibles et ne peuvent être réservés. Concernant le métro, il est possible d'emporter son vélo dans la ligne 1 le dimanche et les jours fériés jusqu'à 16h30. De façon générale, pour le confort de l'ensemble des voyageurs, il est obligatoire de veiller à ce que cette possibilité n'entrave pas le bon fonctionnement des trains dans un contexte de forte fréquentation.

Pour ces mêmes raisons, il n'est pas possible d'emporter son vélo dans le métro (autres que la ligne 1), les bus et les tramways. Des expérimentations sont toutefois en cours. A la suite de remontées d'usagers, le tramway T10 (Clamart – La Croix de Berny) expérimente l'emport des vélos à bord en heures creuses pour une durée d'un an depuis le 1er avril 2025. Depuis juillet 2024 et pour une année d'expérimentation également, la ligne de car express 95-04 dans le Val d'Oise est équipée de porte-vélos à l'arrière.

Inaugurée en décembre 2023, la ligne V qui traverse la Vallée de la Bièvre en reliant Massy Palaiseau à Versailles Chantiers est équipée à date d'un matériel roulant de type Z2N disposant à titre expérimental de dispositifs permettant l'emport des vélos à bord. Une expérimentation

de rehaussement partiel de quais sur certaines gares devrait être prochainement menée, afin de faciliter l'embarquement des vélos à bord.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note des précisions faites sur l'emport des vélos dans les transports en communs.

Si l'emport des vélos est actuellement indiqué comme possible sur certains horaires très précis et certaines lignes spécifiques, sa mise en œuvre dans les faits reste marginale et complexe.

Un nombre significatif d'observations ont été émises sur ce sujet pour demander des aménagements pour permettre l'emport des vélos dans les transports.

Toutefois, la commission d'enquête constate qu'aucune mesure ne figure dans le PDMIF sur ce point.

Les cas de réseaux de transports similaires à l'étranger ou cet emport est généralisé sont nombreux et montrent que cela peut être possible. Ils peuvent être sources d'inspiration.

La commission d'enquête observe avec intérêt que des expérimentations plus poussées sont en cours (T10, cars express) et que la L1 du métro permet d'ores et déjà cet emport de vélo. Elle note aussi avec intérêt la démarche de Transilien Ligne V qui dès son ouverture a adapté son matériel roulant et ses gares pour permettre cet emport.

La commission d'enquête considère comme essentiel pour l'atteinte des objectifs du PDMIF, notamment en termes de report modal vers le vélo, que le sujet soit mis à l'étude et que des actions favorisant les aménagements permettant l'emport des vélos dans les transports en communs soient mises en place.

- **Vélib'/Veligo**

Quelques déposants sollicitent l'extension de la durée de location Veligo. D'autres demandent l'extension de Vélib' à l'ensemble de la banlieue et grande banlieue.

Obs N°196 du registre numérique un anonyme

« … Mesure 4.3.3 Il est important de développer Vélib' à l'ensemble de la région afin de permettre des déplacements entre les différentes collectivités et encourager la mobilité cyclable. Une politique d'offre adossée aux gares permettrait de favoriser les rabattements, diminuer le transport de vélos dans les trains et de partager les vélos (pour diminuer les besoins de stationnement... »

Obs N°591 du registre numérique une anonyme

« … pour les zones péri-urbaines comme la nôtre, il serait intéressant de creuser l'idée d'un "vélib" des banlieues qui ne soit pas une énième startup. La grande banlieue mériterait aussi d'avoir un forfait type vélib' avec des stations accessibles… »

Obs N°1113 du registre numérique M EDOUARD

« … Les offres de free-floating devraient être découragées ou interdites, les vélos abandonnés sur l'espace public sont des obstacles à la circulation des piétons… »

Obs N°1354 du registre numérique une anonyme

« … J'aimerais que la région IDF généralise leur dispositif Veligo qui est très bien. J'aimerais qu'on puisse louer les vélos plus lgt (36mois) et qu'on ait la possibilité d'avoir des vélos cargo-vélos adaptés aux enfants… »

Obs N°1384 du registre numérique un anonyme

« … Location Veligo long terme et pas uniquement court terme…»

Réponse du maitre d'ouvrage

Le dispositif Véligo Location, porté par Île-de-France Mobilités, est déjà disponible pour l'ensemble de la région. Ce service permet à tous les Franciliens de louer différents types de vélos, en particulier des vélos à assistance électrique dont le prix d'achat est élevé. Chaque Francilien peut ainsi louer un vélo pour une durée longue (jusqu'à 6 mois), le récupérer dans l'un des 274 points de location répartis dans toute la région et l'utiliser sur cette période comme un vélo personnel (24h/24 7j/7). L'objectif est de permettre à tous de tester ce type de mobilité avant d'investir le cas échéant dans l'achat, Île-de-France Mobilités proposant également un dispositif de subvention ad hoc. Une location de plus longue durée n'est pas possible, l'objectif de Véligo Location est avant tout de permettre à tous les Franciliens qui le souhaitent de découvrir le VAE sur une longue durée et de faciliter, à long terme, la transition vers ce mode de transport dans toute l'Île-de-France. Des vélos de différents types sont disponibles : vélo à assistance électrique, vélos-cargo, vélos pour le transport d'enfants. Dans le cadre du nouveau contrat, la flotte proposée sera diversifiée, incluant des vélos mécaniques, des vélos pliants et des vélos adaptés à différents types de handicaps.

Vélib' est un service de location courte durée avec stations, déployé dans 65 communes du cœur de l'agglomération. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise dispose également d'un tel système. A la différence de Véligo location, le vélo ne peut être loué que pour une courte durée et doit être pris et redéposé que dans des stations réparties sur le périmètre équipé.

Concernant les services en libre-service sans station (dits « en free-floating »), déployés par des opérateurs privés, ils peuvent être soutenus par les collectivités par différents moyens : appel à manifestation d'intérêt, expérimentation, marché public, délégation de service public. Dans tous les cas, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public doit être délivrée. Certaines collectivités franciliennes ont permis le développement de ce type de service sur leur territoire.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les précisions apportées par cette réponse et comprend l'esprit du dispositif Véligo pensé comme un « tremplin » vers l'achat d'un VAE subventionné.

Elle constate toutefois la fréquente difficulté à convertir la location Véligo en achat de VAE en fin de contrat. Le PDMIF ne propose pas d'action spécifique d'accompagnement pour permettre cette passerelle vers l'achat de VAE subventionnés.

Concernant Vélib', la question de la généralisation du dispositif à l'ensemble de la petite couronne (secteur « cœur d'agglomération ») reste posée.

2.2.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N° 1 :

La possibilité d'utiliser les transports en communs lourds (trains, RER, métro, Tram…) avec son vélo pour favoriser l'intermodalité ne fait pas l'objet de mesures dans le plan de mobilité. Qu'est-il prévu par le maitre d'ouvrage pour développer cet axe ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage propose de se rapporter à la réponse n° 34 à la vue de la similarité entre les deux questions.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de cette réponse. Elle demande sur ce point de se reporter à ses appréciations précédentes et réaffirme l'importance de ce sujet pour favoriser l'intermodalité et le report modal vers le vélo.

Question N° 2 :

L'apaisement des autoroutes urbaines situées en « cœur d'agglomération » ne fait pas l'objet d'un traitement spécifique dans le plan de mobilité malgré les études approfondies réalisées, notamment par l'Institut Paris Région. Qu'est-il prévu par le maitre d'ouvrage pour développer cet axe ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le devenir du réseau magistral, composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du Boulevard périphérique, est traité dans l'axe 7.

La mesure 7.1.1 en particulier précise que l'évolution potentielle de la vocation de certains axes su réseau magistral, visant notamment à réduire la place de la voiture, ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation. Ainsi, l'apaisement des autoroutes urbaines ne peut être envisagé avant cet horizon.

Le Plan des mobilités prévoit toutefois des évolutions du réseau magistral à plus court terme, par l'optimisation de l'utilisation de sa capacité grâce à une utilisation plus multimodale, en particulier avec la mise en place de voies réservées aux transports collectifs et aux véhicules en covoiturage (action 7.3). Par ailleurs, des expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes de ce réseau, dans un objectif de sécurité ou de meilleure régulation du trafic sont prévues (mesure 7.1.2).

De façon plus générale, la réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit être recherchée, en particulier dans le cœur de l'agglomération, notamment par la protection contre les nuisances sonores. C'est l'objet de la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités. Outre l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), des secteurs prioritaires de bruit routier ont été identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études phoniques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires. 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires vont ainsi être traités dans le cadre du Plan anti-bruit de le maitre d'ouvrage Île-de-France.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les mesures prévues par le maitre d'ouvrage concernant les autoroutes urbaines :

- La mise en place de voies réservées aux transports en communs et covoiturage
- Des expérimentations de régulation de vitesse sur certains axes
- L'élaboration et la mise en œuvre de plan de prévention du bruit dans l'environnement contre les nuisances sonores

La commission d'enquête note que le maitre d'ouvrage n'envisage pas l'apaisement des autoroutes urbaines avant la mise en service de l'ensemble de la L15 du Grand Paris Express.

Les autoroutes urbaines du « cœur d'agglomération » sont pourtant un enjeu de santé publique et d'environnement majeur. Elles ont des caractéristiques très spécifiques telles que leur proximité directe avec des zones densément peuplées et leur impact considérable sur la santé des populations. Elles sont un sujet de préoccupations majeures des populations et des acteurs. A tous ces titres, elles nécessitent un traitement particulier et des mesures dédiées.

La commission d'enquête considère que les mesures proposées sur les autoroutes urbaines sont insuffisantes pour atteindre les objectifs environnementaux et sanitaires du PDMIF en 2030 (objectifs principaux du plan). Le PDMIDF ne trace pas de perspective claire et ni de stratégie globale d'apaisement de ces autoroutes urbaines de cœur d'agglomération.

La commission d'enquête considère que le traitement spécifique de ces autoroutes urbaines est une condition de réussite du PDMIF et d'atteinte de ses objectifs.

La commission d'enquête observe avec intérêt les études réalisées par l'Institut Paris Région sur la transformation des autoroutes urbaines. Elle considère essentiel de s'en inspirer pour définir une stratégie dédiée à ce sujet et tracer dès aujourd'hui une voie vers l'apaisement de ces autoroutes urbaines.

Question N° 3 :

Le réseau cyclable VIF apparait comme un élément clé du plan de mobilité mais sa mise en œuvre se révèle complexe. Qu'est-il prévu par le maitre d'ouvrage pour accélérer son déploiement et appuyer les collectivités en charges de sa mise en œuvre opérationnelle ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le réseau Vélo Île-de-France est un projet ambitieux et innovant. Depuis son lancement en octobre 2020, ce seront près de 300 km qui ont été mis en service sur l'ensemble du territoire régional. Au cours de l'année 2024, un jalonnement spécifique (panneaux de signalisation, marquage au sol), fruit d'un partenariat avec le CEREMA, a été approuvé par l'ensemble des collectivités territoriales partenaires. Couplé à un investissement de 300 millions d'euros jusqu'à la finalisation du réseau en 2030, l'application d'une identité visuelle fait partie des éléments qui permettront au VIF de marquer son environnement. L'année 2025 marque également le démarrage de la phase 2 du projet (300 kilomètres supplémentaires) et la mobilisation de nouveaux acteurs, sur d'autres territoires avec une plus grande efficacité attendue (capitalisation sur l'expérience acquise sur la phase 1 du projet).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête accueille favorablement ces éclaircissements sur la mise en œuvre du réseau VIF. Les éléments mentionnés attestent de la bonne prise en compte du retour d'expérience de la phase 1 du projet de réseau VIF et du souci apporté à l'homogénéité de l'ensemble du réseau VIF nécessaire à son efficacité.

Ce réseau VIF a des objectifs ambitieux de mise en service d'ici 2030 et concentre de nombreuses attentes de la part des usagers. Sa mise en œuvre est complexe et relève des gestionnaires de voirie.

La commission d'enquête considère néanmoins que la réalisation de cette infrastructure cyclable est essentielle pour l'atteinte des objectifs du PDMIF à 2030.

C'est pourquoi elle invite le maitre d'ouvrage à renforcer son accompagnement technique, financier et institutionnel aux gestionnaires de voirie sur ce projet en particulier pour garantir son déploiement à l'échéance de 2030.

2.2.2. La marche

La marche fait l'objet d'un nombre relativement important d'observations. La plupart déplorent que le sujet ne soit pas traité avec le même niveau de détail ni la même attention que les autres modes dont les actions sont nettement plus décrites. Les déposants demandent en grande majorité plus de sécurité et d'aménagements adaptés aux piétons (piétonisation, végétalisation, trottoirs…). La prise en compte des spécificités des déplacements piétons en milieu rural apparait aussi comme une préoccupation des déposants.

- **Demande que la marche soit traitée de façon détaillée, complète et équivalente aux autres modes dont les actions sont nettement plus décrites**

Un certain nombre de contribution regrettent que la marche ne soit pas plus traitée alors qu'elle constitue le moyen de déplacement le plus utilisé. Ils constatent la différence de niveau de détail entre ce mode et les autres.

Obs N° 5 du registre papier Région Ile de France les élus du pole écologiste IDF

« … Les politiques piétonnes : Un angle trop souvent mort des politiques publiques des mobilités est celui de la marche, premier « moyen de locomotion » des Franciliens Le présent PDMIF ne fait malheureusement pas vraiment exception, en témoigne la singulière légèreté de l'axe associé au sein du document… »

Obs N° 35 du registre numérique un anonyme

« … Tout d'abord, le plus important me parait de préserver les plus de 40% de part modale de la marche à pied. C'est déjà largement pris en compte par les politiques publiques, néanmoins chacun à son niveau (élu local, maire, député francilien, forces de police...) devrait travailler à rendre plus sûr le trajet des piétons. …»

Obs N° 152 du registre numérique une anonyme

« … Cet axe est traité comme un parent pauvre alors qu'encore une fois il s'agit du premier mode de déplacement : 2 pages pour décrire toutes les mesures de cet axe ! Pourquoi ne pas avoir travaillé un peu plus le sujet ? […] Il aurait fallu y consacrer plus de moyens en le traitant comme un vrai sujet.

On constate également le manque d'ambition : Aucune mesure pour redonner de la place au piéton, il doit juste continuer à s'insérer dans le réseau dévolu aux modes de transport des motorisés. »

Obs N° 434 du registre numérique une anonyme

« … Renforcer une mobilité souvent oubliée : la marche, le piéton est de nos jours souvent oubliés. Sous dimensionnement des trottoirs, code de la route non respecté par certains cyclistes ou usagers de trottinettes électriques… »

Obs N° 645 du registre numérique Mme MOMO

« … Dans votre expertise, la place du piéton semble réduite à la portion congrue. …»

Obs N° 1104 du registre numérique M EDOUARD

« … La mobilité des piétons est absolument fondamentale (tout le monde commence et termine un trajet en tant que piéton). Certains aspects sont insuffisamment formalisés. Ainsi, la mobilité piétons implique que l'espace public comporte des moyens de repos et de service (sièges, toilettes, points d'eau, ombrages…). Le piéton et le cycliste doivent avoir des espaces distincts, la vitesse du second est un risque pour le premier. Parmi les piétons, les personnes à mobilité réduite (personnes en situation de handicap mais aussi personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec des enfants en poussettes, etc.) doivent avoir des cheminements non seulement sans obstacles permanents mais aussi sans obstacles temporaires fréquents (poubelles, par ex.) …»

Obs N° 1255 du registre numérique M MACH Association 60 Millions de Piétons

« … 60 Millions de Piétons a rencontré un membre de la Commission d'enquête le 26 mars à Versailles .L'Association pose le problème de la mobilité piétonne : - que recouvre cette notion ? – demande qu'un budget dédié ; - demande également qu'un contrôle de conformité soit mis en place dans les marchés publics sur la conformité ; - pose le problème de la sécurité des piétons (éclairage public, mobilité touristique, aménagements de la voirie …) ; - demande la création d'un réseau piétonnier régional avec un financement identique aux vélos ; - l'Association souhaite participer aux différents comités concernés par la mobilité piétonne ; - demande à la commission d'enquête d'inclure un volet « mobilité piétonne » dans son rapport.»

Obs N° 1356 du registre numérique The Shifters – groupe local de Paris

« … La marche est le premier moyen pour les courtes distances. Ce mode paraît pourtant oublié du PDMIF. Nous demandons que la problématique de la mobilité piétonne soit intégrée de manière systématique dans les projets d'aménagement urbain afin d'améliorer systématiquement les conditions de déplacement piéton en concertation avec les habitants, associations locales et acteurs économiques. L'objectif doit être que la marche soit encouragée par la mise en place d'un espace public de qualité au sein duquel le trafic automobile est fortement réduit compte tenu de ses nombreuses nuisances (vitesse, insécurité routière, bruit, pollution de l'air). »

Réponse du maitre d'ouvrage

La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens (plus de 40 % des déplacements des Franciliens un jour donné se font à pied) car elle bénéficie d'un espace public adapté à sa pratique, avec la présence de trottoirs sur une grande partie du linéaire de voirie urbain. Contrairement à la marche, de nombreuses actions diversifiées doivent encore être menées pour améliorer l'usage des transports collectifs ou au vélo : développement d'infrastructures adaptées, stationnements vélo, aménagements des pôles gares, amélioration de la fiabilité des transports, développer les services, etc. Concernant la marche, l'enjeu consiste avant tout à remettre le piéton au centre de la conception de l'aménagement urbain et à améliorer le confort et la sécurité des cheminements (largeurs des trottoirs, végétalisation, pacification de la voirie, etc.). Les mesures à prendre sont donc moins diversifiées. En outre, la mobilité piétonne doit être pensée en lien avec les politiques menées pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (axe 3 du plan).

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à être un guide technique, pour cela les publications du Cerema sont de très bonnes références en ce qui concerne les recommandations pour la mise en œuvre d'aménagements favorables au piéton.

En outre, la mise en œuvre d'une politique en faveur du piéton ne relève pas du niveau régional, mais revient aux communes et aux EPCI. C'est pourquoi le plan renvoie la définition des actions aux Plans locaux de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt la réponse du maitre d'ouvrage et partage avec lui l'enjeu principal de remettre la marche et le piéton au centre des aménagements urbains.

La commission d'enquête considère également que la marche relève de l'échelle locale des déplacements et que son traitement est du ressort des PLM.

Néanmoins, elle partage l'étonnement de certains lecteurs sur la différence de traitement accordé à cet axe au regard des autres.

Ces compléments fournis par le maitre d'ouvrage pourraient faire l'objet d'un développement plus détaillé dans le PDMIF pour expliquer et justifier auprès du public la différence de niveau de détail entre la marche et les autres modes de déplacements.

- **Demande de plus de sécurité pour les piétons**

Les déposants mentionnent quasi systématiquement le problème de la sécurité comme étant le point à traiter prioritairement. Certains font des propositions spécifiques (pédibus.

Obs N° 57 du registre numérique Mme AWAD

« … À plusieurs reprises, alors que je circulais à pied sur un trottoir avec mon enfant, nous avons failli être renversés par des voitures – à plusieurs reprises. Comment cela est-il possible ?»

Obs N° 339 du registre numérique une anonyme

« … Protection des piétons : […] il serait souhaitable de prendre en considération plus fortement la place et la grande vulnérabilité des piétons en centre-ville face aux transports et diverses mobilités (véhicules à moteur comme automobiles, cyclisme, trottinettes etc.).

Il faudrait réaffirmer leur priorité absolue et pouvoir sanctionner lourdement les contrevenants... »

Obs N° 407 du registre numérique Mme DELAETRE

« … La multiplication des usages des trottoirs par des deux-roues variés a dégradé la sécurité des piétons… Il faut revenir à un bon niveau de sécurité pour les transports à pied. »

Obs N° 761 du registre numérique M MICHAU The Shifters groupe local Marne la Vallée

« … Nous proposons que le Plan des mobilités intègre un programme régional structuré de développement des pédibus (accompagnement collectif à pied des enfants vers l'école). Cette solution simple et peu coûteuse répond aux objectifs de l'axe 14 sur l'éco mobilité scolaire.

✅ *Moins de trafic et d'émissions aux abords des écoles.*

✅ *Une meilleure santé pour les enfants grâce à l'activité physique.*

✅ *Un gain de temps pour les parents, avec un encadrement organisé.*

✅ *Une dynamique sociale renforcée entre familles d'un même quartier.*

Le pédibus permet d'éviter une part significative des trajets en voiture de moins de 3 km, sans nécessiter d'infrastructures lourdes. Il doit devenir une priorité opérationnelle du Plan des mobilités… »

Obs N° 768 du registre numérique Mme PEDEFLOUS

« … je souhaite formuler comme proposition l'instauration de pédibus à l'échelle de la région.

Ce système non coûteux a l'avantage de faire marcher les enfants et les parents afin d'améliorer leur santé, de renforcer les liens sociaux au niveau du quartier et de limiter la pollution atmosphérique et les nuisances sonores liées à l'utilisation de la voiture… »

Obs N° 800 du registre numérique M MERCIER

« … Le piéton doit être prioritaire sur la voirie urbaine et le PLM doit prescrire clairement des obligations pour le vivre ensemble avec les modes individuels motorisés : … »

Obs N° 1085 du registre numérique une anonyme

« … Marcher est la mobilité la plus douce qui soit. Malheureusement à Paris, la marchabilité de la ville est mauvaise. Les piétons sont laissés pour compte car ils doivent trop souvent partager l'espace public donc l'espace pour et appartenant à tous, avec des vélos ou trottinettes ou plus rarement solo-wheels, autres mobilités dites douces mais qui, ne respectant pas le code de la route ni celui de la rue, deviennent un danger permanent entre elles et pour les piétons, surtout lorsque ces piétons sont des personnes âgées, handicapées, ou des familles avec enfants en bas âge… »

Obs N° 1249 du registre numérique une anonyme

« … Je constate une détérioration notable des conditions de sécurité des piétons à Paris depuis ces dernières années notamment en raison de voirie partagée vélo / piétons à proximité d'un square, de pistes cyclables en double sens avec des cyclistes qui ne respectent pas les arrêts au feux rouges, d'arrêt de bus pour lesquels la descente n'est plus sur le trottoir mais sur la piste cyclable...

L'axe 2 "placer le piéton au cœur des politiques de mobilité" doit se décliner avec un objectif de priorisation de la sécurité du piéton (et non de la praticité du trajet pour le cycliste). …»

Réponse du maitre d'ouvrage

La sécurité de tous les usagers, et notamment des plus vulnérables, est au cœur des enjeux du Plan des mobilités, qui fixe un objectif de réduction de moitié des tués sur les routes et dans les rues d'Île-de-France à l'horizon 2030. L'aménagement de la voirie, et notamment sa pacification (réduction des vitesses autorisées en zone urbaine), contribuera de manière importante à l'atteinte de cet objectif. Sa mise en œuvre relève de l'action des gestionnaires de voirie. Ces mesures sont d'autant plus efficaces en matière de sécurité si elles sont accompagnées d'actions de contrôle du respect du code de la route, réalisées par les forces de l'ordre, dont les polices municipales.

Les observations listées évoquent également les pedibus, démarches intéressantes permettant de développer la pratique de la marche en sécurité pour les plus jeunes (élèves d'école maternelle et primaire). Cette mesure, évoquée dans l'action 14.2, ne peut être mise en place qu'à une échelle très locale car leur organisation doit être adaptée au contexte de chaque établissement scolaire et nécessite l'implication de tous (parents d'élèves notamment).

La Région Île-de-France par son Plan Route de Demain propose de financer, sur des linéaires dimensionnants, répondant à de forts enjeux de sécurité, une étude de sécurité routière multimodale. En effet, la sécurité des usagers lors de leurs déplacements doit être traitée de manière transversale, sans s'arrêter sur un seul mode de transport, afin de penser la multitude des mouvements réalisables (à vélo, à pied, en voiture, avec des véhicules logistiques, etc…) sur un même espace. La réalisation d'une telle étude permet également aux collectivités territoriales gestionnaires de voirie de bénéficier d'un soutien financier du maitre d'ouvrage dans la mise en œuvre des aménagements nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière sur le périmètre étudié.

Commentaire de la commission d'enquête

Concernant la prise en compte de la sécurité des déplacements piétons, la commission d'enquête considère que les réponses apportées par le maitre d'ouvrage sont cohérentes et de nature à répondre aux préoccupations exprimées par les déposants

Aménagements plus favorables aux piétons

Les déposants jugent nécessaire la création d'aménagements favorables aux piétons en ville. Ils établissent un lien direct entre le développement de la marche et l'amélioration du cadre de vie (végétalisation, ilots de fraicheur, piétonisation…).

Obs N° 57 du registre numérique Mme AWAD

« …Piétonisation de certaines rues résidentielles afin de limiter toutes formes de pollution… »

Obs N° 654 du registre numérique Mme DUDAL

« … Repenser un éclairage public flexible adapté aux saisons, aux usages, aux horaires d'affluence, aux économies d'énergie.

Faire pousser dans l'espace public des îlots de végétation adaptés à la biodiversité, durables, réconfortants, créant de l'ombre en période estivale où il ferait bon se donner rendez-vous, s'asseoir et échanger, emmener les enfants, ou pour les temps interscolaires, etc. »

Obs N° 942 du registre numérique une anonyme

« … Tous les trottoirs de nos villes sont en mauvais état et ne permettent pas aux personnes âgées, personnes accompagnées d'enfants ou de poussettes, ou personnes en état de handicap, […] de se déplacer en sécurité… »

Obs N° 1022 du registre numérique M ALIBERT

« … Qualité des chaussées et trottoirs et accès à La Défense : Je me déplace souvent à pied, mais là non plus les déplacements ne sont pas confortables : les trottoirs sont le plus souvent

trop étroits en ville pour permettre des croisements aisés, pour peu qu'on soit chargé d'n simple sac à provision. ...»

Obs N° 1106 du registre numérique M EDOUARD

« ... Non aux trames urbaines pour piéton, il ne s'agit pas de contenir le piéton dans des piéto-routes, l'intégralité de l'espace public (sauf les chaussées et les voies cyclables) doit être accessible aux piétons (en général, tout trajet commence et se termine par un cheminement piéton). ...»

Obs N° 7 du registre papier Région Ile de France M le Maire de Coulommiers

« ... · L'amélioration de la mobilité piétonne passe par des aménagements sécurisés et adaptés de l'espace public, la requalification de rues, la végétalisation et la création d'îlots de fraîcheur...»

Obs N° 5 du registre papier Région Ile de France les élus du pole écologiste IDF

« ... Proposition n°4 : Ajouter une action dédiée au développement des rues aux écoles

À Paris, les "rues aux écoles'' rencontrent un vif succès. Les « rues aux écoles » consistent en la piétonisation des voies aux abords d'écoles maternelles et primaires. Elles ont vocation à sécuriser le chemin maison-école pour les enfants, mais aussi à lutter contre la pollution.

Des barrières amovibles sont installées lorsque cela est possible. [...] Certaines « rues aux écoles » sont également accompagnées d'aménagements spécifiques, comme des végétalisations. Les rues aux écoles encouragent la mobilité active des élèves et de leurs parents, et participent au maillage piéton des centres-villes et villages... »

Réponse du maitre d'ouvrage

Pour améliorer la mobilité piétonne, au-delà de la nécessité d'une planification locale proposée dans l'axe 2, le Plan des mobilités encourage la réalisation d'aménagements de voirie, dans les axes 8 et 14. Sont notamment citées les zones 30, les zones de rencontre, les rues aux écoles, mais également le réaménagement des intersections ou la refonte des plans de circulation qui peuvent faciliter et sécuriser les déplacements des piétons. La question du confort et de l'agrément des espaces dédiés aux piétons est également mentionnée, avec l'identification du besoin d'assises, de végétalisation, ou encore d'ombre... Ces démarches en faveur de la mobilité piétonne doivent être coordonnées avec la mise en accessibilité de la voirie, comme le rappelle l'axe 3 du plan.

Néanmoins, le Plan des mobilités n'a pas vocation à constituer un guide technique, pour cela les publications du Cerema sont de très bonnes références en ce qui concerne les recommandations pour la mise en œuvre d'aménagements favorables au piéton.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que les réponses apportées par le maitre d'ouvrage sont cohérentes et de nature à répondre aux préoccupations exprimées par les déposants concernant les aménagements favorables à la marche et le lien avec le cadre de vie.

- **Prise en compte des spécificités rurales**

L'absence de trottoirs ou de cheminements piétons en milieu rural ou péri-urbain est identifiée comme une problématique bloquant le développement de la marche.

Obs N° 224 du registre numérique M DELIGNY

« ... Je ne sais pas si cela rentre dans le plan de mobilités mais il serait bien dans tout ça de penser aux piétons, poussettes, fauteuils roulants... Dans le 77, par exemple à Champagne sur Seine ou à Thomery, les trottoirs sont quasiment inexistants, et quand ils existent ils sont étroits et dans un état déplorable. Même à pied ils sont compliqués à utiliser alors je n'imagine même pas avec une poussette ou en fauteuil roulant. Bref, je suppose qu'il s'agit du bon vouloir des

communes et pas de la région, mais il serait bien de rendre la place aux piétons… »

M. MICHAU

Obs N° 645 du registre numérique Mme MOMO

« … Quant à la grande banlieue, hors agglomération, les trottoirs sont souvent absents et les piétons contraints de marcher sur la chaussée, frôlés par les véhicules… »

Obs N° 967 du registre numérique Mme PASCUZZO

« … J'habite à Boissise-la Bertrand et me rends chaque jour à Evry Courcouronnes. […]. On ne peut penser à s y rendre à pied : pas de trottoir le long de la route départementale non éclairée … »

Réponse du maitre d'ouvrage

Les actions du Plan des mobilités se déclinent dans tous les territoires d'Île-de-France. La marche est un moyen de déplacement universel, elle est pratiquée dans tous les territoires urbanisés, dans le cœur dense de l'agglomération mais aussi dans les centres bourgs. Le Plan des mobilités fait le constat de la nécessité de porter un effort particulier sur ces derniers, qui peuvent se trouver encombrés par les véhicules individuels, compte tenu de la prédominance de ce mode dans les secteurs moins denses de la région. Il appartient aux communes concernées, gestionnaires de voirie, de se mobiliser pour la sécurisation des piétons, y compris hors agglomération.

L'axe 8 consacré au partage et à la pacification de la voirie cite de nombreux types d'aménagements qui contribuent à améliorer les cheminements piétons, y compris dans les centres-bourgs et les zones rurales : zones 30 et zones de rencontre, rues aux écoles, limitation du stationnement longitudinal, refonte des plans de circulation, etc.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note des réponses apportées par le maitre d'ouvrage sur le sujet de la marche en secteur faiblement urbanisé.

Comme exprimé précédemment, la commission d'enquête aurait apprécié voir ce sujet précis et aux enjeux réels, de sécurité et d'équité notamment, traité plus spécifiquement.

2.2.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1

La marche est traitée de façon notablement moins détaillée et opérationnelle que les autres modes de déplacement dans le plan de mobilité, alors qu'elle représente environ 40% de part modale. Qu'est-il prévu par le maitre d'ouvrage pour rattraper cet écart et développer cet axe ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens (plus de 40 % des déplacements des Franciliens un jour donné se font à pied) car elle bénéficie d'un espace public adapté à sa pratique, avec la présence de trottoirs sur une grande partie du linéaire de voirie urbain. Contrairement à la marche, de nombreuses actions diversifiées doivent encore être menées pour améliorer l'usage des transports collectifs ou au vélo : développement d'infrastructures adaptées, stationnements vélo, aménagements des pôles gares, amélioration de la fiabilité des transports, développer les services, etc. Concernant la marche, l'enjeu consiste avant tout à remettre le piéton au centre de de la conception de l'aménagement urbain et à améliorer le confort et la sécurité des cheminements (largeurs des trottoirs, végétalisation, pacification de la voirie, etc.). Les mesures à prendre sont donc moins diversifiées. En outre, la mobilité piétonne

doit être pensée en lien avec les politiques menées pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (axe 3 du plan).

Le Plan des mobilités n'a pas vocation à être un guide technique, pour cela les publications du Cerema sont de très bonnes références en ce qui concerne les recommandations pour la mise en œuvre d'aménagements favorables au piéton.

En outre, la mise en œuvre d'une politique en faveur du piéton ne relève pas du niveau régional, mais revient aux communes et aux EPCI. C'est pourquoi le plan renvoie la définition des actions aux Plans locaux de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt les précisions apportées par le maitre d'ouvrage et partage l'enjeu évoqué de remettre la marche au cœur de la conception des espaces publics. Elle estime également que ce mode de déplacement devra plutôt être traité dans les PLM.

Néanmoins, au vu de l'importance de la part modale de la marche, de son universalité et de son imbrication dans les autres axes, une justification plus circonstanciée d'un traitement plus sommaire aurait été appréciable.

2.3. THEME N° 3 TRANSPORTS ALTERNATIFS

Le thème portant sur les modes alternatifs, à savoir essentiellement le covoiturage, l'auto partage, le transport à la demande (TAD) a suscité un nombre relativement important d'observations du public.

Parmi celles-ci, certaines émanent de communautés d'agglomération, d'un département (77) et de communes qui n'ont pas adressé leur contribution dans le cadre des consultations de Personnes Publiques Associées et se trouvent traitées dans le cadre général.

Les zones rurales méritent un traitement distinct des zones fortement urbanisées, les problématiques étant différentes.

2.3.1. Le covoiturage :

Reconnu comme élément décisif dans l'objectif de baisse de l' « autosolisme il est difficile à mettre en œuvre et demanderait à être amélioré sur plusieurs aspects (plateforme unique, signalisation, stationnement, aide et financement)

Obs N° 434 un anonyme

« Un système de covoiturage plus simple, notamment via l'application le maitre d'ouvrage, permettant de voir sur une semaine quel conducteur pourrait proposer le trajet recherché, un système avec des points de dépose des passagers, moins d'opérateur ou alors un système unifié permettant avec un seul compte de pouvoir bénéficier de l'ensemble des opérateurs. »

Obs N° 460 M. TRONEL

« L'amélioration de la gouvernance pour les modes privés et partagés : que ce soit les vélos ou le covoiturage, la multiplicité des acteurs (3-4 pour les vélos, pareil pour le covoiturage) morcelle l'offre et ne permet pas d'avoir une couverture efficace, viable et globale pour tous les usages du quotidien »

Obs N° 962 M. DEOUX

« Je propose que le Plan des mobilités mette en place une plateforme régionale numérique dédiée spécifiquement au covoiturage de rabattement vers les gares, adaptée aux réalités de la grande couronne francilienne. Cette plateforme devrait être simple, intuitive et conçue pour favoriser les trajets courts et réguliers domicile-gare entre voisins. Des points d'arrêt « covoiturage » devraient être aménagés à proximité immédiate des gares pour faciliter les échanges entre conducteurs et passagers. Cette mesure encouragerait la mutualisation des déplacements quotidiens, réduirait efficacement la saturation des stationnements de gare, et améliorerait globalement la fluidité des transports collectifs en grande couronne, en ligne avec les objectifs régionaux de mobilité durable. »

Obs N° 1043 M. MICHAU pour Groupe local Marne La Vallée :

« Nous plaidons pour une intégration ambitieuse du covoiturage spontané et de l'autostop organisé dans le Plan des mobilités :

✅ *Développer des "points stop" identifiés et sécurisés, placés à des endroits stratégiques (gares, pôles d'activités, carrefours majeurs).*

✅ *Équiper certains arrêts de bus peu desservis d'une signalétique indiquant la destination des passagers, facilitant le covoiturage spontané.*

✅ *Accompagner ces dispositifs d'une charte locale et de campagnes de sensibilisation, pour encourager l'adoption de ces pratiques. »*

➢ **Les conséquences sur la voirie : Voies réservées car et/ou covoiturage sur autoroute**

La plupart des déposants sont favorables à la généralisation de l'aménagement de voies réservées aux cars, bus et covoiturage sur les autoroutes et voies rapide.

Obs N°40 du registre numérique Mme VANCORET

« … Les bus en voie réservée sont une piste à exploiter également comme ils réduisent les voitures sans gros investissement. »

Obs N°69 du registre numérique un anonyme

« … Les cars express avec leurs voies réservées sont plutôt une bonne idée, tel que le 9103 qui permet de relier Massy-Palaiseau et Dourdan en 30min… »

Obs N°592 du registre numérique un anonyme

« … Sur l'autoroute A4, une réflexion doit être menée pour une voie de transport en commun venant des villages de Seine et Marne, avec des stations aux entrées et sorties d'autoroute… »

Obs N°616 du registre numérique un anonyme

« … Le plan devrait intégrer les voies pour covoiturage mises en œuvre sur le périphérique et certaines autoroutes, qui sont une solution concrète pour ceux qui ne peuvent pas se passer de leur voiture. »

Obs N°702 du registre numérique un anonyme

« … J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable aux transports en commun lorsque la voie dédiée aux bus serait en place sur la N20 mais le projet a été abandonné récemment après plusieurs années de gestation et de multiples expropriations pour élargir la N20…»

Obs N°1381 du registre numérique Association SCICA 78

« Notre association soutient l'idée d'une généralisation des voies de bus, en remplacement autant que possible de la bande d'arrêt d'urgence sur l'ensemble des autoroutes franciliennes, avec la présence d'arrêts de bus et de parkings relais au niveau d'une majorité d'échangeurs autoroutiers. […]. Notre association défend en ce sens un projet qu'elle souhaite développer et qui se nomme « ÉCOVOIE » »

Obs N°1360 du registre numérique Mme BRUN

« … Prévoir sur chaque nationale et autoroute une voie pour des bus express et covoiturage à faire respecter à coup d'amende si nécessaire. »

Obs N° 1232 un anonyme

« Le PDMIF a notamment pour ambition de développer le covoiturage pour en faire une véritable alternative de mobilité durable en Ile-de-France, ce qui est intéressant pour faire baisser l'autosolisme et donc la congestion et le nombre de véhicules. Néanmoins, si le développement des voies réservées se fait avec un maintien de la capacité existante du réseau autoroutier, par l'ajout d'une voie ou l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, et non par la transformation de voies existantes, cette action n'aura pas d'effet sur le niveau du trafic routier et fera uniquement effet d'appel d'air pour plus de véhicules. »

Un anonyme :

« J'ai espéré que ce temps de trajet deviendrait favorable au covoiturage grâce à la création d'une voie dédiée sur un tronçon d'A10 à l'arrivée à Massy puis aux différentes initiatives pour favoriser le covoiturage mais je ne parviens pas à avoir des covoitureurs réguliers sur un trajet

suffisamment identique et aux mêmes horaires. Les point de rencontre covoiturage ne proposent pas de parking digne de ce nom empêchant de s'y rendre en voiture. »

Réponse du maitre d'ouvrage

La grande majorité des observations ci-dessus confortent la stratégie d'action du Plan des mobilités :

- La simplification du covoiturage planifié avec un opérateur unique de covoiturage sur tout le territoire francilien (mesure 5.1.3),
- La facilitation de la mise en relation des covoitureurs grâce à une meilleure intégration dans l'application Île-de-France Mobilités (mesures 5.1.3 et 6.3.1) : tous les trajets visibles depuis une seule application, itinéraires combinés covoiturage + transports collectifs, intégration des lignes de covoiturage, réservation directement depuis l'application...
- La promotion du covoiturage spontané avec la création de lignes de covoiturage dans les secteurs opportuns (mesure 5.1.2),
- La création de voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage (action 7.3 et mesure 5.1.1).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie que la maîtrise d'ouvrage accorde au covoiturage une place importante dans le PDMIF. Son développement et la lutte contre l'autosolisme présentent un intérêt tant pour l'amélioration des conditions de circulation que pour la réduction de nuisances que celui-ci induit.

La commission d'enquête prend bonne note des éléments de réponse qui précisent l'engagement et les actions du maitre d'ouvrage en la matière.

L'utilisation de l'application unique IDF mobilités pourrait être encore améliorée pour rendre plus lisible et plus accessible ce mode alternatif de transport.

La commission souhaite toutefois que les mesures envisagées dans l'action 5.1 soient plus incitatives et que l'information aux collectivités, aux entreprises ou administrations et au public soit amplifiée.

2.3.2. Transports à la demande

La totalité de observations qui abordent cette action, reconnaît son intérêt en zone rurale, demande son amélioration en termes d'amplitude horaire, d'adaptabilité.

Obs 11 M. PINSARD :

« Aujourd'hui, en grande couronne francilienne et notamment dans les villages des Yvelines, il est compliqué voire impossible de se déplacer. .... Le service de Transport à la Demande (TaD), très utile n'est pas très efficient. En effet, dans la zone Houdan Montfort, par exemple, le service ne fonctionne que de 9h à 16h. Or, même hors de ces plages horaires il n'y a pas moyen de se déplacer. Élargir leurs plages horaires pourrait être intéressant pour pallier le manque de transports. »

Obs 83 Mme CHARLEN :

« Les TAD ne fonctionnent pas avant 9h30 donc pas possible d'utiliser ce type de transport pour aller à la gare pour les gens qui travaillent à 8 h30-9h à Paris, ou même Versailles.

Je propose une navette ou un TAD de Raizeux vers Gazeran dès 6h30 et jusqu'à 22h.

J'habite ce village depuis 25 ans et nos enfants ont été très impactés par cet isolement rural au sein de l'Île-de-France. Nous-mêmes sommes obligés de posséder un véhicule par personne dans le seul but de nous rendre à la gare de façon indépendante »

Obs 162 Mme CHOURAKI de Milly-la-Forêt (78) :

« Améliorer la régularité des TAD et leur itinéraire précis. Annulé souvent sans raison et sans savoir à quelle heure est le suivant. (CC2V). Horaires peu respectés «

Obs 474 Conseil départemental de Seine-et-Marne :

« Le Département demande la mise en œuvre d'un véritable plan de développement des TAD en zone peu denses. »

Obs 542 du registre numérique de Mme Monier

« ...Voici en résumé mon expérience partagé par beaucoup d'habitants lors de nos conservations et qui rejoint celles que je lis dans les contributions.

Transports à la demande TAD :

- *aller à la gare de Mantes la Jolie, très aléatoire, une fois sur 2 pas de TAD libre même si réservation très à l'avance*
- *retour impossible au sortir du train venant de Paris, jamais aucun TAD disponible au pied levé, puisqu'on ne peut prévoir quel train de retour on aura selon les activités (professionnelles) à Paris*
- *pas de TAD le dimanche donc pas de culture ni de famille éloignée*
- *pas de fiabilité sur les TAD, il arrive qu'ils soient annulés impromptu ou changent l'horaire réservé d'où train raté et correspondance à Paris pour aéroport ou autre gare, impossible... »*

Obs 600 du registre numérique d'une Anonyme

« ... Ce service est très pratique malheureusement peu fiable. Les réservations sont parfois annulées seulement 30 mn avant et on se retrouve coincé à plusieurs km de sa destination sans aucune solution à part le stop. Et le pire c'est qu'on reçoit une confirmation automatique de l'arrivée du bus qui n'arrive pas.

La centrale de TAD Île-de-France m'a dit que ces messages étaient envoyés automatiquement sans contrôler s'il y a vraiment un chauffeur disponible ! ...»

Obs 810 du registre numérique de M. LOMBART

« ...L'axe 1.5 veut développer le TAD, ce qui est bien : il est actuellement sur une plage horaire trop réduite, il doit être compatible avec les offres des autres transports (dernière heure d'arrivée des trains...). Pour éviter les annulations et les fausses réservations de place, peut-être faire payer à la réservation. En tout cas il en faut bcp plus aujourd'hui, car aujourd'hui il faut réserver très en avance et les horaires sont trop réduits... »

Obs 909 du registre numérique du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

« ...Concernant le TàD il est nécessaire de poursuivre la réflexion au-delà des frontières administratives (communautés d'agglomérations, communauté de communes) et de raisonner en fonction des besoins des habitants. Il apparait également aujourd'hui indispensable d'étendre ce service aux dimanches et jours fériés, le PNR a adressé plusieurs demandes à Île-de-France Mobilités en ce sens. On note cependant que certains publics restent éloignés de cette offre, il faudrait mettre en œuvre des actions fortes de communication que nous pourrions relayer et faire émerger de nouvelles solutions afin d'éviter la saturation de ce service par les étudiants. ...»

Obs 996 du registre numérique de Mme HOULBERT

« ...J'habite en zone rurale à 15km de la première gare, j'ai essayé plusieurs fois de bénéficier des transports à la demande qui dessert mon hameau et malheureusement l'horaire le plus tôt est à 10h37 voir 11h30, dommage cela m'éviterait de prendre mon véhicule... «

Réponse du maitre d'ouvrage

L'enjeu du développement des services de transport à la demande (TàD) et de l'amélioration de leur fiabilité est bien identifié dans le Plan des mobilités, dans l'action 1.5 qui leur est consacrée. Cette action prévoit en effet le déploiement de réseaux de TàD là où un besoin de desserte est identifié mais où les lignes de bus régulières ne peuvent répondre à un besoin très diffus. Plus spécifiquement, la mesure 1.5.2 présente les leviers d'amélioration de la fiabilité et de la lisibilité des réseaux de TàD. Cette fiabilité est au coeur des préoccupations d'Île-de-France Mobilités.

Dans ce cadre et conformément aux objectifs du Plan des mobilités, des assises du TàD ont été organisées par Île-de-France Mobilités en 2024 et une mission a été confiée à Monsieur Brice Rabaste, vice-président du Département de Seine-et-Marne, et vice-président d'Île-de-France Mobilités représentant les conseils départementaux de la Grande Couronne, afin :

- De dresser le bilan du développement de l'offre de TàD,
- D'analyser l'appropriation du TàD par les voyageurs et les collectivités,
- d'identifier les leviers pour proposer une offre de TàD attractive et mieux connecter les territoires ruraux aux pôles d'activité, de transports et de services,
- de proposer une vision cible de la mobilité en grande couronne sur le territoire Francilien.

De premières conclusions de cette mission devraient être rendues dans le courant de l'année 2025.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage constate dans sa réponse les lacunes décrites dans les observations du public. Ces lacunes concernent essentiellement son accessibilité réduite (plages horaires et journées d'activité), sa fiabilité, les délais de réservation et l'usage de l'application dédiée.

La commission d'enquête se félicite de la mise en place d'une mission chargée du bilan, de l'analyse et de propositions d'amélioration du TàD.

Elle regrette que celle-ci ne rende ses conclusions qu'après l'adoption du PDMIF qui ne pourra pas prendre en compte les propositions.

Il semblerait nécessaire que le service puisse fonctionner tous les jours de la semaine et que les plages horaires soient élargies au-delà de 9 heures 30 - 16 heures.

2.3.3. Auto partage

Obs 72 Une Anonyme :

« Développer l'autopartage entre particuliers. Dans le cadre de l'axe 5.2, il serait très efficace de soutenir l'autopartage entre particuliers. Je parle ici d'un contrat entre particuliers pour la location récurrente d'un même véhicule. Ce système a déjà fait ses preuves là où il a été expérimenté, et présente de nombreux avantages :

Aucune infrastructure nécessaire, n'évite la mise sur le marché de nouveaux véhicules, meilleure utilisation du parc existant, responsabilisation des utilisateurs qui ont un lien pérenne avec le propriétaire du véhicule.

Ce système est également en lien avec l'axe 12, car il permet l'accès à l'autopartage aux personnes peu connectées (quelles qu'en soient les raisons, économiques ou culturelles).Un soutien des pouvoirs publics est indispensable au niveau des assurances et pour soutenir le changement.

Voir plus de détails là : https://participer.ville-antony.fr/fr-FR/ideas/autopartage-entre-particuliers

ou sur le site http://www.adetec-deplacements.com/ressouces%20autopartage.htm »

Réponse du maitre d'ouvrage

L'organisation de l'autopartage entre particuliers n'est pas du ressort de la puissance publique. Les collectivités locales ont la possibilité de développer des services d'autopartage sur leur territoire en faisant appel à des opérateurs privés. En outre, la compétence d'Île-de-France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités en matière d'autopartage donne la possibilité d'organiser un service public d'autopartage en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mais cette compétence ne couvre pas l'autopartage entre particuliers.

Le Plan des mobilités, dans la mesure 5.2.4, soutient toutefois le développement de l'autopartage au sein des entreprises, administrations, zones d'emploi, copropriétés ou quartiers. Cela englobe l'autopartage "informel" entre particuliers, qui peut faire l'objet de campagnes de promotion à l'image de celle menée par la Ville d'Antony.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie la réponse de la maîtrise d'ouvrage. Elle prend acte que celle-ci n'a que peu de responsabilité dans sa mise en place et son développement puisque ceci relève de l'offre privée ou des collectivités sauf insuffisance ou inadaptation.

La commission d'enquête prend acte de l'engagement de la maîtrise d'ouvrage à renforcer les dispositifs d'autopartage dans l'action 5.2.

Elle souhaite toutefois que l'information sur les dispositifs existants à l'intention des acteurs économiques soit amplifiée et que l'exemple de la promotion menée par la ville d'Antony soit largement diffusé.

.2.3.4. Autres modes et suggestions

- **Navettes:**

Obs 2 registre Saint Germain en LAYE de Mme DECHAMPS :

« Le transport entre Saint Germain et l'hôpital de Poissy est infernal quand vous avez un proche hospitalisé. Parking plein- Bus avec changement et difficile d'avoir des horaires.

Pourquoi n'y a-t-il par une navette ?»

- **Navettes fluviales**

Obs 137 M. DOUMECQ-LACOSTE :

« Installer des panneaux de signalisation entre la Ville de Juziers et Aubergenville pour indiquer la présence d'un Bac Gratuit sur la Seine (vélos acceptés) les week-end et jours fériés pendant 6 mois pour une circulation douce. »

Obs 207 M. MAYER

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers »

Obs 723 Mme AIME :

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris.

Par ailleurs, comme de nombreux élu.e.s franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers »

Obs 1368 un anonyme :

« Je propose le retour des bateaux bus sur la Seine et remettre le projet Voguéo sur la table. Il pourrait y avoir 3 lignes dans Paris allant vers l'est Ivry/Charenton par exemple et des lignes pour aller à L'ouest Boulogne/Suresnes. Il y avoir des bateaux bus sur la Seine banlieue à Banlieue comme entre Suresnes et Gennevilliers par exemple ou entre Rueil et Maisons Laffitte. »

- **Autre proposition :**

Obs 1371 un anonyme de PARIS :

« On pourrait faire des taxis collectifs comme à l'étranger ce qui permettrait de développer leur clientèle. Cette demande ne doit pas être confondue avec le TAD, transport à la demande. »

- **Des actions pour populariser les modes alternatifs :**

Obs 480 Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

« Dans le cadre de ses plans de mobilité, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise organise chaque année un événement de sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle destiné aux employeurs du territoire : Le Challenge Mobilité.

Cet événement, ludique et pédagogique, permet d'informer et de sensibiliser les salariés et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs.

Il se déroule sur les treize communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Depuis 2019, le Challenge propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité.

C'est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations.

La CACP demande à le maitre d'ouvrage de porter ce challenge à l'échelle régionale pour en faire un évènement majeur en lien avec la sensibilisation des salariés »

Réponse du maitre d'ouvrage

Concernant les navettes fluviales, seule la ligne en projet sur le Canal de l'Ourcq est inscrite au Plan des mobilités car sa mise en œuvre est envisagée à horizon 2030. D'autres liaisons, inscrites au SDRIF-e, sont encore à l'étude pour une mise en service à plus long terme. Cette carte pourrait être ajoutée à la version finale du Plan des mobilités.

Concernant les taxis collectifs, cette organisation trouve déjà en IDF plusieurs types de déclinaison. Le Transport à la demande organisé par le maitre d'ouvrage dans des secteurs peu denses en est un premier exemple. Les sociétés de VTC proposent également l'emprunt d'un même véhicule par différents usagers ne se connaissant pas dans des secteurs où il existe en général déjà une desserte en transports collectifs.

Le Challenge mobilité organisé tous les ans par la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est une initiative exemplaire, soutenue financièrement par le maitre d'ouvrage, et qui s'inscrit dans une démarche plus large de la collectivité pour travailler avec les employeurs sur le sujet du management de la mobilité des salariés. Ce type d'événement conforte les principes d'action retenus dans le Plan des mobilités, et en particulier la mesure 14.3.2.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les réponses apportées. Elle souhaite, comme proposé, que la carte des liaisons fluviales figurant au SDRFe soit jointe au PDMIDF.

Les actions de promotion comme celles de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise méritent une promotion plus importante.

2.4. THÈME N° 4 L'INTERMODALITÉ

La stratégie et le plan d'action mis en place dans le PDMIF développent, dans l'axe 6, les moyens déjà mis en œuvre et ceux à mettre en œuvre dans un avenir proche pour que les déplacements utilisant plusieurs modes de transport en continuité les uns des autres soient facilités. Environ 12% des observations du public font état de difficultés sur ce sujet. La fluidité entre les différents modes de transport est souvent mise en cause ainsi que le manque de stationnement vélos ou véhicules motorisés sur des parkings de rabattement ou relais (CF Thème N° 6) afin d'assurer le passage entre le mode de transport particulier et le mode de transport collectif.

Certains évoquent également, le manque de coordination entre les différents modes de transport, tant au niveau des horaires que de la fréquence et de la politique tarifaire (Cf Thème N°5). De nombreux exemples, impactant les situations particulières du public, notamment sur son trajet habituel domicile/travail, sont cités.

Des retards fréquents voire des suppressions d'un mode de transport sur une partie d'un trajet multimodal sont dénoncés ainsi que le manque d'information y afférent. Ces problèmes engendrent des dysfonctionnements à répétition sur l'ensemble de la chaine de transport, pénalisent les usagers et souvent les découragent de prendre les transports collectifs.

Pour beaucoup, le remède à ces situations résiderait dans le développement et la prolongation de certaines lignes avec la création d'arrêts pour des interconnexions avec surtout un réseau fiable et bien géré. La demande pour une gouvernance unique qui coordonnerait l'ensemble des intermodalités et des multimodalités transparait de manière sous-jacente dans les contributions sur ce sujet. Certains prennent exemple sur des modèles développés à l'étranger et des expériences menées dans certaines villes françaises.

Obs N° 8 du registre numérique ANONYME

« ...un exemple pour aller de Rosny-sur-Seine à Poissy : il vous faut prendre 3 trains ! Aux heures de pointe ! Un premier train pour faire Rosny-sur-Seine/Mantes-la- Jolie ; ensuite un 2eme train de Mantes-la-Jolie à Vernouillet ; ensuite un 3eme pour aller à Poissy. Encore mieux l'application vous propose d'aller jusqu'à St-Lazare et de faire demi-tour pour aller à Poissy !!... »

Obs N°19 du registre numérique M. TRIMOULET

« Continuez à développer la ligne 18 (mais qui donc est responsable de l'énorme raté de l'interconnexion entre la ligne 18 et les lignes C, N et U à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ?) »

Obs N° 20 du registre numérique ANONYME

« Problème : si le train du retour du soir a du retard, le bus n'attend pas ! Donc on se retrouve le bec dans l'eau pour rentrer chez soi car il n'y a plus de bus après le train de 18H53. En même lorsque la SNCF change ses horaires, les horaires de bus ne s'adaptent pas, obligeant les usagers à courir entre la gare routière et le train. En résumé : - meilleur partage de l'information en cas de retard - meilleur partage d'information en cas de suppression de train ou de desserte pour les solutions de repli envisagées - plus de A14 express à des horaires

adaptés - plus de réactivité en cas d'incident - des bus qui s'adaptent aux avaries et changements de la SNCF. »

Obs N° 28 du registre numérique M. LE CAMUS

« L'utilisation des mobilités douces en Île de France souffre actuellement lorsqu'il s'agit d'utiliser plusieurs modes de transport. Si des parkings à vélos existent dans les principales gares, impossible de laisser son vélo et des affaires dans des boîtes sécurisées. L'exemple de Luxembourg montre, malgré une géographie pénalisante les possibilités pour passer du vélo au tramway ou vers de solutions de mobilité en libre-service ou bien encore de co-voiturage… De même, les grands parkings permettant le délestage des hypercentres sont trop peu nombreux en Île de France et sont à l'écart de zones d'interconnexions… A noter aussi les initiatives de ville comme Bilbao avec des bornes d'appel de bus pour les arrêts peu fréquentés en banlieue. Ce dispositif permet de s'adapter à la demande tout en optimisant les temps de trajet. »

Obs N° 41 du registre numérique Mme CAPUTO-DURAND

« Pour que les personnes puissent prendre les transports en périphérie, il faut penser à leur donner accès à des parkings pour y déposer leur voiture. »

Obs N° 43 du registre numérique M. VINCENT

« …Créer des espaces "parking" près des gares du métro express (exemple Vitry-sur-Seine Mairie : 3 lignes de bus, 1 tram (T9), une station de la ligne 15 Sud ➔ estimations 50 000 voyageurs /jour, aucun parking) … »

Obs N° 95 du registre numérique Mme AUDREN

« La ligne H passe le long de la station Stade de France mais ne s'y arrête pas. Permettre la descente à cette gare nous donnerait un accès à la nouvelle station Pleyel et ensuite le Grand Paris Express. »

Obs N°103 du registre numérique Mme DAOUD

« Il serait judicieux de prévoir une prolongation de la ligne 10 vers la nouvelle station de métro de la ligne 15 à St Cloud. Ceci améliorerait ostensiblement la connexion du réseau dans cette zone. »

Obs N° 105 du registre numérique M. MIE

« La question des correspondances va être d'une importance croissante dans certaines gares (à commencer par Issy (ligne 15 à venir, projets d'extension ligne 12 et T10) et Versailles Chantiers (ligne 18, possible prolongement T13), et plaide pour une desserte renforcée… »

Obs N° 116 du registre numérique ANONYME

« …Il faut que les autorités changent d'approche et regardent ce qui se passe dans les pays voisins où les transports publics sont ponctuels, propres. Où le transport mixte est facilité (voiture, transport public, vélo, marche...). Dans les pays nordiques ou juste à l'est du nôtre il est facile et sûr de circuler avec ces différents modes de transport… »

Obs N° 173 du registre numérique ANONYME

« Il est essentiel de créer de nouvelles connexions vers la banlieue nord de Paris, et la ligne 4 pourrait jouer un rôle clé en se connectant au réseau du Grand Paris Express, d'autant plus que son terminus nord est actuellement situé à Porte de Clignancourt. Une correspondance à Saint Denis - Pleyel offrirait une interconnexion stratégique avec les lignes 13, 14, 15, 16 et 17. »

Obs N° 196 du registre numérique ANONYME

« …En plus de l'adaptation des réseaux de bus dans le cadre de l'arrivée du GPE, il faut à terme déployer des tramways dans une logique de rabattement. Cela permettrait à l'avenir de relier le GPE et les gares, notamment dans la grande couronne… Urbanloop est une

technologie de transport encore actuellement en expérimentation à Saint-Quentin-en-Yvelines. Toutefois, l'entreprise a déjà signé des installations avec des collectivités comme Nancy ou Dunkerque ainsi qu'à l'étranger avec Abu Dhabi… …Cette technologie permettrait d'avoir un Maillage performant dans la couronne de l'agglomération parisienne ainsi que dans le rabattement des polarités vers le mass transit comme à Milly-la Forêt. Saint-Quentin-en-Yvelines pourrait être un territoire d'un développement test dans la région… … Il est important de développer Vélib' à l'ensemble de la région afin de permettre des déplacements entre les différentes collectivités et encourager la mobilité cyclable. Une politique d'offre adossée aux gares permettrait de favoriser les rabattements… »

Obs N° 202 du registre numérique Mme POLITANO

« …changer les horaires de bus dans les Mureaux car ils sont inadaptés par rapport aux horaires d'arrivées des trains ou autres bus express … »

Obs N° 285 du registre numérique M. GEBCZYNSKI

« … autour de la gare de Saint-Pierre-les Nemours pour les correspondances entre bus express et bus urbain voire le train. Il est anormal qu'un manque de coordination soit les conséquences de voyageurs… »

Obs N° 336 du registre numérique ANONYME

« La fusion des bus H et A pour devenir la ligne 115 a également entrainé des modifications horaires. Le premier bus sur Crosne me permettant d'aller à la gare de Villeneuve-Saint-Georges depuis l'arrêt Désiré Bois de 6h01 n'existe plus. Avec le 4115 c'est désormais 6h09 à l'arrêt Beauséjour, sans compter les retards. Cela a comme incidence de rater mon RER D et de prendre un omnibus vers Paris. Il m'était déjà impossible d'être à 7h à Chatillon mais aujourd'hui c'est encore pire… »

Obs N° 353 du registre numérique ANONYME

« Depuis l'ouverture de la ligne de RER E, les écrans télé d'affichage ne sont plus adaptés aux besoins des passagers. La plupart des usagers font une connexion entre les lignes 1, E et C dans la gare. Ils ont donc besoin que tous les prochains départs de toutes les lignes soient affichés sur le même écran, sur tous les écrans de la gare… »

Obs N° 388 du registre numérique ANONYME

« Afin de privilégier le mode de déplacement doux travail-maison, à l'instar de villes belges comme Gand, il serait bien de pouvoir créer des parkings à vélo à étages de grande capacité, verrouillés et surveillés près des gares RER et du grand Paris… »

Obs N° 428 du registre numérique M. VILLARD

« …Il faut continuer de consolider le réseau et les interconnexions :

- réaliser le prolongement de la ligne 18 jusqu'à Nanterre-Défense

- opérer la création de la ligne 19 (Ermont et le 95 en général)

- organiser le prolongement Est de la ligne 18 jusqu'à retrouver la 15 et la 16 à Noisy Champs (ou les environs)

- prolongement de la 3 jusqu'à Bécon (future station de la ligne 15), idem à l'autre extrémité.

- organiser le prolongement de la ligne 9 jusqu'à la ligne 15 voire 16. Réflexion identique pour toute ligne historique dont les deux extrémités ne rejoignent pas la 15.

Ensuite, penser sérieusement la multimodalité : il y a un effort sur les bus et trams, mais il manque cruellement de parkings en proximité immédiate des stations de RER, Transilien ou métro en périphérie. Le vélo, la marche et les bus/trams ne peuvent couvrir qu'une partie du besoin… »

Obs N° 460 du registre numérique M. DUCHOISELLE

« … Il y a une utilisation non efficace du réseau à cause juste parfois du manque de connexions et de correspondance. Par exemple sur la ligne P (Paris-Provins), il n'y a pas de véritable correspondance avec les TER voisins Grand-Est… »

Obs N° 474 du registre numérique Conseil Départemental 77

« …Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité / Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus :

Le Département souligne l'importance d'une anticipation des accès tous modes aux futures gares du métro GPEe… »

Obs N° 515 du registre numérique M. ROGER

« … il faut donc des aménagements cyclables continus, suffisamment larges et distincts des véhicules motorisés et des piétons… Afin de permettre l'intermodalité avec les transports en commun, des stationnements sécurisés et abrités doivent être disponibles dans les gares… »

Obs N° 594 du registre numérique Mme PEYTHIEUX

« … En prolongeant la ligne 4 jusqu'à Châtenay-Malabry, une connexion directe serait assurée avec le T10, renforçant ainsi l'attractivité et la desserte de ce territoire. Aller plus loin, jusqu'à Massy-Palaiseau, permettrait de créer un nouveau Maillage efficace, facilitant les correspondances avec le RER B, le RER C et la future ligne 18 du Grand Paris Express… »

Obs N°642 du registre numérique COMMUNE DE COULOMMIERS

« … La commune de Coulommiers mène déjà une action volontariste en matière de mobilités, à travers de nombreux projets qui répondent aux objectifs du Plan des mobilités régional :

- ***L'aménagement d'une aire multimodale** en entrée de ville, en partenariat avec la Communauté d'agglomération, qui offrira un espace de stationnement pour les usagers du bus et un point multimodal. En plus de faciliter le parcours de la ligne 17 du Seine-et-Marne Express, qui ne traversera plus le centre-ville, cet aménagement favorisera aussi le déploiement du covoiturage ;*
- ***La requalification du pôle gare,** dans l'objectif de faciliter l'accès à la gare et les circulations aux abords, tous modes de déplacements confondus. Ce projet intermodal intégrera à la fois un parking relais, une véritable gare routière aménagée sur le parvis de la gare, dédiée aux circulations douces, et un espace de stationnement pour les vélos. La commune de Coulommiers apparaît d'ailleurs, dans ce sens, sur la carte des Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) page 240 … »*

Obs N° 655 du registre numérique Mme MARIN

« … Quid d'un immense parking gratuit & sécurisé (proche gare) qui permettrait au moins de se rapprocher de Paris et d'y laisser son véhicule pour emprunter ensuite les transports en commun ? Quid d'un tramway en continu pour rejoindre la gare la plus proche ? Quid d'un réseau de bus, de navettes dignes de ce nom ? … »

Obs N° 676 du registre numérique POLE ECOLOGISTE AU CONSEIL REGIONAL

« … pour tous les projets d'infrastructure lourds, il faut favoriser l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges, avec des cheminements piétons, du stationnement vélos et des gares routières bien dimensionnées et positionnées… … Le Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030 doit également intervenir pour renforcer l'intermodalité dans les gares. Cela passe par des aménagements : stationnements vélo sécurisés et bien proportionnés en gare, renforcement des voies cyclables dans les 200 mètres autour des gares, transformation des places de stationnement pour voitures (parking ou dépose-minute sur voirie) en espaces dédiés aux modes

actifs (marche ou vélo). Cela passe également par des outils facilitateurs comme la billettique ou les applications.

Obs N° 716 du registre numérique ANONYME

« Concernant les transports coupler les horaires de bus avec les horaires des trains. »

Obs N° 752 du registre du registre numérique M. LE MENS

« ... La création d'un pôle multimodal (avec parking voitures et vélos) sur le bord de la Francilienne, proche de Marcoussis (à l'image de la gare routière de Briis-sous-Forges) permettrait de multiplier par plus de 3 le nombre de liaisons quotidiennes de Marcoussis vers Orsay RER ... ».

Obs N° 819 du registre numérique M. LUIS

« Je travaille dans la zone industrielle de Bussy-Saint-Georges et j'habite à Vincennes. Je prends les transports en commun tous les jours : d'abord le RER, puis le bus 2244. A certaines périodes, le bus n'est pas régulier et a de nombreux retards. J'ai même des collègues qui renoncent à le prendre à cause de ces dysfonctionnements. Nous avons déjà eu des retards quotidiens de 30 minutes pendant un mois complet. Je propose un suivi plus rigoureux du bus afin d'assurer un service fiable. En cas de retard prévu, il serait également important d'en être informé afin de pouvoir s'adapter... »

Obs N° 834 du registre numérique M. BRIEND

« Dès lors qu'un temps de trajet est moitié plus rapide en voiture, ce qui est souvent le cas en particulier lorsqu'il y a des correspondances, l'usage du véhicule sera préféré... »

Obs N° 865 du registre numérique M. BESNARD

« Il est désormais incontournable de favoriser les déplacements en vélo en développant les voies cyclables sécurisées, l'accès aux autres transports (gares SNCF, trams et RER), les lieux de stationnements sécurisés à proximité immédiate des points de rassemblements de cyclistes (transports collectifs, commerces, services publics, ...). »

Obs N° 921 du registre numérique Mme NORGUET

« Depuis la gare ou pour aller à la gare de Longueville, qui permet d'aller travailler sur Paris, il n'y a pas assez de bus pour les villages alentours. »

Obs N° 964 du registre numérique M. DEOUX

« Utilisant quotidiennement le RER A pour rejoindre La Défense et mes lieux d'intervention professionnelle, je suis régulièrement confronté au problème récurrent des correspondances mal ajustées entre trains et bus, particulièrement en grande couronne. Ce défaut structurel de coordination crée une incertitude permanente qui complique fortement mon quotidien, m'obligeant régulièrement à attendre inutilement ou à renoncer à certaines missions en transport collectif. »

Obs N°967 du registre numérique Mme PASCUZZO

« J'habite à Boissise-la Bertrand et me rends chaque jour à Evry Courcouronnes. Le peu de bus qui rejoint mon village à Ponthierry ne correspondent pas aux horaires de train. »

Obs N°1037 du registre numérique M. NAJMAN de DECIDONS NOTRE VILLE

« ... Nous constatons pour les stations Bagneux Lucie Aubrac de la ligne M4 et L'Haÿ les Roses de la ligne M14 qu'aucun parking relais n'a été aménagé et qu'aucun espace n'a été prévu pour faciliter l'approche et le départ des bus... »

Obs N°1114 du registre numérique M. EDOUARD

« Il est absolument indispensable d'assurer un Maillage efficace entre la gare GPE et les lignes proches (ex : à Antonypole, créer une ligne de bus entre le RER B à Fontaine-Michalon et la gare du M18, bus entre la future gare Orlyval d'Antony-Lavoisier et la gare du M18). »

Obs N° 1132 du registre numérique ANONYME

« Un Maillage de parkings relais (voiture/ transport en commun) inscrit sur une feuille de route partagée et validée par l'île de France y compris Paris est un outil indispensable pour réunir les objectifs de réduction des nuisances des pôles le plus urbains. Les stationnements/prolongations feraient l'objet de tarifications communes favorisant l'usage des parkings relais. »

Obs N°1190 du registre numérique M. ZOUGHEBI

« … Le rabattement vers les gares doit faire l'objet d'une attention particulière et si les études de pôles gare permettent d'envisager une meilleure intermodalité, en bus, à pied ou à vélo, certains prolongements de lignes devraient pouvoir être étudiés. C'est le cas en particulier du rabattement vers la gare de Thiais-Orly (Pont de Rungis), lieu d'implantation d'une future gare TGV, pour laquelle le prolongement du tramway T9, depuis Orly Gaston Viens, nous semble essentiel… »

Obs N° 1321 du registre numérique M. BERTRAND association PLUS DE TRAINS

« … De bonnes correspondances, et de bonnes fréquences sur chacune des lignes qui desservent cette correspondance, c'est la possibilité de multiplier les destinations avec un temps de trajet raisonnable. Ainsi il nous semble essentiel de veiller aux bonnes correspondances entre les réseaux (1) RER/Transilien, (2) métro en radiale (3) métro en rocade du Grand Paris express. Cela signifie notamment que plusieurs prolongements de lignes de métro sont essentiels pour améliorer le Maillage actuel … »

Obs N° 1347 du registre numérique M. BALK

« … Il faudrait miser sur un report modal vers les mobilités actives et les transports en commun. Il faudrait maintenir le financement des aménagements cyclables et favoriser l'intermodalité entre le train et le vélo … »

Obs N° 1356 du registre numérique Association THE SHIFTERS Paris

« … prévoir les dispositifs de rabattement en fonction du bassin de rabattement (nombre d'habitants, dispersion de l'habitat, etc.

- *dimensionner largement les garages à vélo sécurisés*
- *aménager systématiquement des itinéraires piéton et vélo de rabattements systématiques vers les gares, sécurisés, continus, suffisamment qualitatifs qui seront utilisés sans crainte par les enfants, les personnes âgées, nos concitoyens en situation de handicap… »*

Obs N° 1380 du registre numérique M. BOCCALETTI

« … Suggestions pour améliorer les transports - retour à la gratuité des parkings en gare - optimiser les lignes et horaires de bus pour proposer une desserte améliorer des trains - mieux intégrer la place des vélos dans les trains - mieux informer les voyageurs. »

Obs N° 1 du registre de Fontainebleau M. LEBEAU

« … J'habite à Vieux Champagne. Désirant ne pas utiliser la voiture, je prends un TAD, ou me rends à Maison-Rouge Pavé du Roy prendre le bus 7704 pour ensuite prendre le train. Je souhaite voir le nombre de voitures diminuer (sécurité) et voir augmenter les offres de transport public. Le TAD est intéressant, mais il y a parfois des bugs dont un qui m'a empêché de prendre le service pendant 3 mois. Vieux Champagne se trouve entre Provins et Nangis. »

Réponse du maitre d'ouvrage

En préambule, le renforcement de l'intermodalité est un des objectifs centraux du Plan des mobilités, porté tout au long du Plan et en particulier dans l'axe 6. Pour rappel, le plan prévoit à horizon 2030 la rénovation d'une centaine de pôles d'échanges, un objectif de 140 000 places vélo à proximité des pôles, la création de 10 000 places de stationnement supplémentaires dans les parkings relais... toutes ces mesures permettront d'améliorer substantiellement les trajets en

intermodalités avec les transports collectifs. Il est important de noter que, l'espace autour des gares étant souvent contraint, l'aménagement d'équipements d'intermodalité et la priorisation entre les équipements (parkings relais, stationnement vélo, éco-stations bus) est à apprécier selon les spécificités propres au contexte urbain (voir les réponses relatives aux parkings relais dans le Thème 5).

Concernant la coordination des horaires entre trains et bus locaux, l'optimisation est toujours recherchée lors de la définition de l'offre ; néanmoins, il n'est pas toujours possible de garantir les correspondances en cas de retard de train, car cela complique l'exploitation et entraîne des retards en cascade sur toute la ligne de bus.

En cas d'incident, des solutions de substitution adaptées sont toujours recherchées et l'information voyageurs adaptée pour limiter au plus l'impact de ces situations perturbées sur les voyageurs et les ruptures de trajet trop importantes (actions 1.2 et 1.6).

Concernant la coordination tarifaire, la révolution tarifaire et billettique entreprise depuis le 1er janvier 2025 permet de simplifier le parcours des voyageurs occasionnels comme réguliers, par exemple avec la généralisation du Navigo Liberté + qui offre les correspondances entre les modes train / métro / RER et les bus / tramways.

Concernant les observations relatives au développement du réseau de mass transit, qui permet de créer de nouvelles correspondances ferroviaires, de nombreux projets sont inscrits au SDRIF-e et sont actuellement à l'étude. Toutefois, pour la plupart, leur mise en service ne pourra être effective qu'à un horizon postérieur à 2030 et ces projets ne sont, à ce titre, pas inclus au Plan des mobilités qui ne comporte que les projets dont la mise en service est prévue pour l'horizon 2030. La carte des projets inscrits au SDRIF-e pourrait être intégrée dans la version finale du Plan pour rendre compte des différents projets étudiés pour le plus long terme.

Il convient enfin de rappeler que la mise en service du Grand Paris Express et d'autres projets structurants de mass transit est systématiquement accompagnée de restructurations des réseaux de bus environnants, pour éviter les doublons sur les portions parallèles et répondre à de nouveaux besoins de rabattement et de déplacements (mesure 1.3.2).

Commentaire de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage rappelle l'importance de l'axe 6 avec le renforcement de l'intermodalité tout en différenciant les enjeux de mobilité des habitants des territoires les moins denses jusqu'à ceux de l'hypercentre. Compte tenu de l'hétérogénéité des besoins, le PDMIF mentionne la nécessité de proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux en laissant une place décisionnaire prépondérante aux communes et aux EPCI.

L'objectif annoncé de 140 000 places de vélo à proximité des pôles et la création de 10 000 places de stationnement voiture supplémentaires dans les parkings relais est apprécié par la commission d'enquête. Cependant il serait souhaitable d'avoir des précisions sur la répartition annoncée de ces emplacements au niveau des territoires ainsi que sur les calculs ayant conduit à ces évaluations.

Le fait d'avoir souligné que l'espace était souvent contraint à proximité des gares, laisse à penser que des difficultés de création de parkings-relais sont envisageables. La commission d'enquête estime que les documents d'urbanisme devront répondre sur ce point. (C f thème N°6

Le maître d'ouvrage est bien conscient que la coordination entre les horaires de train et de bus est un véritable défi et que le moindre retard entraine une chaine de dysfonctionnements dans les correspondances qui peuvent vite devenir un casse-tête pour l'usager et un repoussoir pour l'utilisation des transports en commun. La mise en place d'un outil réactif au service de l'usager pour l'aider à choisir la meilleure solution alternative, par le biais d'une application nomade, pourrait s'avérer utile. Les réorientations par le biais d'annonces vocales et/ou de panneaux lumineux devraient être développées.

La commission prend acte de la proposition d'intégration de la carte des projets inscrits au SDRIF-e dans la version finale du Plan pour rendre compte des différents projets étudiés pour le plus long terme.

La commission prend acte du rappel par le maître d'ouvrage dans sa réponse des différentes mesures prévues dans le Plan de mobilité pour tenir compte des besoins spécifiques des communes rurales. Il s'agit en particulier d'offrir des mobilités alternatives à la voiture individuelle, notamment par la mise en place de services de transport à la demande dans toutes les zones où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié.

Le maître d'ouvrage rappelle utilement dans sa réponse les mesures prévues à ce titre ; tout en rappelant que le Plan de mobilité n'a en effet pas vocation à définir la desserte fine des territoires. Ce travail doit s'effectuer conjointement entre Île-de-France Mobilités et les collectivités locales et les opérateurs de transport.

2.4.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N° 1 :

Un organe unique, comprenant à la fois les gestionnaires des infrastructures et des services de transports ainsi que les représentants des usagers, pour la prise en charge des intermodalités ne pourrait-il pas être mis en place afin de fluidifier les trafics intermodaux en agissant sur les horaires et en décidant des équipements nécessaires pour passer d'un mode à un autre (parkings relais, nœuds de transferts etc…).

Réponse du maitre d'ouvrage

En tant qu'autorité organisatrice unique des mobilités en Île-de-France, Île-de-France Mobilités joue un rôle de coordination dans les problématiques d'intermodalité. A ce titre, elle pilote les études de réaménagement des pôles nécessitant des interventions majeures dans le cadre d'une vision prospective des flux. Pour les pôles où les enjeux sont plus limités, dont la responsabilité des études incombe aux collectivités locales gestionnaires de voirie, Île-de-France Mobilités établit des guides pour la conception d'équipements d'intermodalité (parkings relais, stationnement vélo, etc.) et définit des labels comportant des critères à respecter pour recevoir des subventions, afin d'assurer une homogénéité dans le traitement de ces problématiques tout en tenant compte des contextes locaux. En outre, Île-de-France Mobilités est très fréquemment en contact avec les associations d'usagers, qu'elle concerte régulièrement sur leurs attentes vis-à-vis du réseau de transports.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend bonne note qu'IDF Mobilités coordonne les problématiques d'intermodalité afin d'assurer une homogénéité dans le traitement de ces problématiques tout en tenant compte des contextes locaux. Elle prend acte de la concertation régulière entre IDF Mobilités et les usagers des transports.

Question N° 2 :

Pour les transports par bus, des fréquences de passage plus importantes ainsi que des véhicules plus petits mieux adaptés aux centres villes sont plébiscités. Sans concurrencer le TAD, ces demandes d'usagers ne pourraient-elles pas être satisfaites après concertation et notamment modulées suivant les heures de la journée ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La fréquence de passage des bus est définie en fonction du trafic voyageur attendu. Dans certains centres urbains où la voirie est très contrainte, le gabarit du matériel roulant bus peut

effectivement être adapté. Toutefois, il n'est pas possible de multiplier les petits véhicules de transports collectifs, sous peine d'encombrer encore plus les voies urbaines. En outre, augmenter la fréquence et le nombre de véhicules nécessite la mobilisation de plus de conducteurs, ce qui pose la question de l'équilibre économique du transport public.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission comprend l'argument de l'impossibilité de multiplier les petits véhicules de transports collectifs sous peine d'encombrer encore plus les voies urbaines. Cependant, à certaines heures creuses, l'utilisation d'un matériel roulant plus petit (mini bus), pourrait s'avérer plus économique.

La question de l'équilibre économique du transport public est un débat politique relatif à la notion de service public qui ne peut être tranché dans le cadre de cet avis.

Question N°3

L'apaisement des autoroutes urbaines situées en « cœur d'agglomération » ne fait pas l'objet d'un traitement spécifique dans le plan de mobilité malgré les études approfondies réalisées, notamment par l'Institut Paris Région. Qu'est-il prévu par le maitre d'ouvrage pour développer cet axe ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le devenir du réseau magistral, composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du Boulevard périphérique, est traité dans l'axe 7.

La mesure 7.1.1 en particulier précise que l'évolution potentielle de la vocation de certains axes su réseau magistral, visant notamment à réduire la place de la voiture, ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation. Ainsi, l'apaisement des autoroutes urbaines ne peut être envisagé avant cet horizon.

Le Plan des mobilités prévoit toutefois des évolutions du réseau magistral à plus court terme, par l'optimisation de l'utilisation de sa capacité grâce à une utilisation plus multimodale, en particulier avec la mise en place de voies réservées aux transports collectifs et aux véhicules en covoiturage (action 7.3). Par ailleurs, des expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes de ce réseau, dans un objectif de sécurité ou de meilleure régulation du trafic sont prévues (mesure 7.1.2).

De façon plus générale, la réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit être recherchée, en particulier dans le cœur de l'agglomération, notamment par la protection contre les nuisances sonores. C'est l'objet de la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités. Outre l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), des secteurs prioritaires de bruit routier ont été identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études phoniques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires. 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires vont ainsi être traités dans le cadre du Plan anti-bruit de le maitre d'ouvrage Île-de-France.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend acte que la problématique de l'apaisement des autoroutes urbaines en « cœur d'agglomération » ne pourra être traitée qu'ultérieurement après l'achèvement de la ligne 15 du GPE. Dès à présent, des aménagements du réseau magistral sont prévus tels qu'une utilisation plus multimodale avec la mise en place de voies réservées aux transports collectifs

et au covoiturage ainsi que des expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes de ce réseau.

2.5. THEME N° 5 POLITIQUE TARIFAIRE ET SUBVENTION

2.5.1. Politique tarifaire

Si l'offre nouvelle mise en place de 2,50 € est généralement plébiscitée, une cinquantaine d'observations relève qu'il existe encore des disparités en fonction de l'endroit d'Ile de France où l'on habite ou que le nombre de cartes de transport nécessaires ne simplifie pas la mobilité dans les transports en commun. Par ailleurs certaines observations font état de la difficulté pour les touristes de se rendre sur les lieux les plus emblématiques ou de conditions tarifaires non adaptées aux touristes (CF thème 5 sur les généralités concernant cette problématique)

C'est ainsi que l'on peut citer :

Obs N°49 du registre numérique M. DURAND :

« Le tarif unique des transports en commun est un excellent signal dans ce sens pour permettre au plus grand nombre de privilégier les transports en commun. L'offre, et notamment la fréquence, doit suivre afin de ne pas décourager les comportements vertueux ».

Obs N°60 du registre numérique Mme LA ROG :

« Le nouveau système de tarification des transports en comment d'île de France a été très mal pensé. S'il s'agissait d'encourager les utilisateurs à prendre davantage les transports parisiens, c'est sans aucun doute un échec. En effet, comment sommes-nous passés de tickets plus une carte Navigo à trois cartes de transport, dont même l'employée RATP de ma station ne pouvait pas m'en expliquer le fonctionnement ni leur finalité. Ce n'est pas ce que j'appelle une simplification du système. Si la carte Navigo a un A marqué derrière, alors on ne peut pas acheter de tickets virtuels à l'unité, mais s'il n'y a pas de A alors c'est possible. Le carnet n'existe plus, on ne peut acheter que 9 tickets à un prix qui a presque doublé, mais ils sont chargés sur une carte différente des deux autres (la Navigo à l'année et la Navigo pas à l'année). Cela dit si l'on est débité à la fin du mois, sur l'autre carte ou bien la Navigo pas à l'année, alors c'est moins cher... c'est d'un compliqué et ne peut apporter que confusion auprès des passagers, surtout les personnes âgées ! C'est délirant. De plus, pour les Parisiens qui prennent le métro occasionnellement mais quand même souvent (car tout le monde ne va pas forcément au bureau chaque jour, pour ceux qui travaillent encore), et parfois pour de courtes distances, le nouveau tarif de 2,50€ par trajet est rédhibitoire. Cela n'encourage pas à prendre le métro plus fréquemment s'il est plus cher. Pour encourager les gens à lâcher leur voiture, il faut plutôt faire l'inverse et apporter des avantages. Dans toutes les autres grandes villes, le ticket a une durée de validité, qui fait que l'on peut monter et descendre plusieurs fois pendant un certain laps de temps et l'amortir »

Obs N°63 du registre numérique M. FRANCK :

« Pour les déplacements occasionnels en transports en commun pour les séniors qui veulent se rendre d'un point A à un point B, difficile de s'y retrouver dans les différents tarifs et billets proposés.

Pourquoi ne pas mettre en place un seul et unique titre de transport pour voyager en IDF et dans les métros parisiens et en vente dans les guichets des gares avec un agent et non pas avec des automates ou autres applications téléchargeable sur son smartphone qu'une personne âgée n'a pas obligatoirement en sa possession ?»

Obs N°87 du registre numérique M. MINJOULAT-REY :

« Les tarifs sont également à réduire davantage pour que le volume des déplacements en voiture diminue. C'est un investissement significatif à réaliser, mais il en vaut la peine et

pourra être compensé par l'augmentation des usagers si l'offre transports publics est vraiment compétitive. »

Obs N°93 du registre numérique Mme BUZON :

« Le coût m14 aéroport. Habitant le quartier cite jardins d'Orly m14 Thiais Orly, il est inconcevable de payer 13 euros par personne pour un arrêt pour l'aéroport »

Obs N°111 du registre numérique ANONYME :

« Quant à la tarification, baisser les prix et une gratuité pour les collégiens, lycéens et étudiants ainsi que les chômeurs en recherche d'emploi ».

Obs N°127 du registre numérique Mme LAVANANT :

« Le pass Navigo/un ticket T+ devrait permettre de se garer à tarif avantageux près d'une gare métro ou RER pour rejoindre facilement Paris en laissant sa voiture »

Obs N°168 du registre numérique ANONYME :

« Il est absolument essentiel de renforcer efficacement et rapidement l'offre de transport en commun, et de faciliter l'accès avec des tarifications raisonnables »

Obs N°188 du registre numérique M. (ou Mme) DANTANT :

« Pourquoi les tramways ne font-ils pas partie de la tarification "train/RER" ? »

Obs N°194 du registre numérique M. HACHETTE :

« Je pense que les tarifs de trajets inter-régionaux vers les régions voisines d'Ile de France pourraient être largement simplifié (accord inter-régions pour que le Navigo puisse être utilisé dans le sens aller et retour par exemple Paris>Château-Thierry et Château-Thierry>Paris) ».

Obs N°237 du registre numérique ANONYME :

« La simplification de la tarification appliquée depuis le 1er janvier est préjudiciable aux usagers qui ont achetés des carnets de tickets carton d'avance avant cette réforme et qui n'auront pas l'occasion de les utiliser avant le 31/12/25. Les tickets T+, origine/destination voire Mobilis (?) non utilisés seront perdus,

Les usagers qui utilisent ces billets sont des usagers occasionnels et certains n'utilisent les transports en commun qui rarement sur une année, il est donc probable qu'il leur restera des tickets carton en fin d'année, et ce sera donc une perte d'argent pour ces usagers. Ceci n'est pas normal, car aucune information sur une date de péremption n'est indiquée, ni sur le ticket, ni lors de l'achat.

Je vous demande donc d'offrir une solution non dommageable et en tout cas beaucoup plus longue ou un remboursement pour les usagers à qui il restera des tickets après le 31/12/25 »

Obs N°253 du registre numérique Mme KIM :

« Avec la nouvelle tarification, je souhaiterais vous faire part de 2 remarques : - il existe encore des pièges tarifaires, correspondances RER, Métro ou Bus, tramway, les validations ne sont pas acceptées sur certaines lignes. Je rencontre des refus de passage alors que je suis en correspondance dans le délai prévu. - je suis épouse d'agent Ratp ; je bénéficiais du tarif réduit uniquement sur le réseau Ratp (bus, Tw et Métro). Avec la nouvelle tarification, j'ai perdu cet avantage. Je ne suis pas la seule cliente lésée avec la nouvelle tarification. Que comptez-vous faire pour nous ?»

Obs N°257 du registre numérique M. BOODOO :

« Un Navigo unique (physique et dématérialisé), sur lequel il serait possible de charger tous les forfaits et tickets, et les abonnements Vélib' (cela irait du Navigo mensuel au liberté + en passant par le ticket aéroport ou Ticket tram-train, qui nécessitent autant de supports physiques différents à l'heure actuelle).

- La possibilité de prendre un Vélib' avec la CB ou un Navigo (physique ou dématérialisé) qui détecterait automatiquement le tarif à appliquer s'il n'y a pas d'abonnement Vélib' souscrit.

- Tous les Navigo devraient être disponibles sur smartphones, y compris l'annuel et le liberté + »

Obs N°330 du registre numérique M. BERAHAL :

« Je pars beaucoup à Paris avec le métro 14 mais le métro desserve jusqu'à l'aéroport d'Orly alors qu' il y a une possibilité de le prolonger jusqu'à Morangis ou d'ouvrir une station pour le métro 18 , et concernant le RER D il y a une possibilité de réduire le temps entre les stations en desservant juste les stations les plus fréquentés comme Juvisy Corbeil Essonne je veux dire comme le système du RER C, et pour les jeunes et les familles nombreuses qui voyagent occasionnellement nous demandons un tarif réduit SVP parce que pour une famille de 5 personnes qui veut aller en métro ça lui coûtera 25 euros aller-retour ! Et nous voulons bien que le projet du Grand Paris Express sera terminé à l'heure sans retard parce que ça nous rend désespéré, et nous demandons des aides pour l'achat de trottinette électrique ou de vélo

Obs N°380 du registre numérique ANONYME :

« Des tarifs incitatifs (pas comme actuellement) ».

Obs N°382 du registre numérique M. LUCCI :

« Aller au-delà du changement de tarification effectué en 2025 et mettre en place un unique billet que ce soit pour le bus ou le train.

Autoriser les chiens (y compris de grande taille) dans tous les transports en commun d'Ile-de-France, y compris dans les bus, comme cela se fait dans d'autres villes de France (Grenoble, etc.) et à l'étranger (Oslo, etc.) en conservant la gratuité pour les animaux ».

Obs N°394 du registre numérique Mme BRANNENS :

« Dans toutes les grandes villes il est en général possible de voyager sur tous les modes de transport à l'aide d'un seul ticket pendant une durée limitée (en général 1h). Paris est la seule ville où il faut acheter 2 tickets si l'on passe du métro au tram ou au bus.

Revenez au ticket unique pour TOUS les modes de transport : bus, métro, train et tram !!!»

Obs N°396 du registre numérique M. SAVIER :

« Je trouve toutefois qu'il manque une tarification préférentielle pour les jeunes actifs (j'ai un fils qui vient de terminer ses études et qui cherche un emploi), il doit payer plein pot et les modalités pour se faire rembourser une partie de son pass Navigo sont très compliquées et incertaines.

De la même manière je trouve que le prix pour les enfants de moins de 11 ans reste élevé »

Obs N°407 du registre numérique MAIRIE des Loges en Josas :

« Le changement des modalités d'achats du titre de transport et l'ouverture à l'ensemble de l'Île de France, en particulier via les cartes Navigo et en mode dématérialisé est attendue depuis longtemps. Sa mise en service au 2 janvier 2025 sera un progrès majeur ».

Obs N°424 du registre numérique Mme EMILIE :

« Dernièrement en voulant acheter un carnet de tickets de métro me permettant de naviguer en métro, tramway ou bus, j'ai eu la fâcheuse surprise d'apprendre que désormais ce ticket n'existait plus. Seul choix offert soit prendre un billet combiné métro train RER pour 2,50 euros valable jusqu'en zone 5 pour le même tarif soit acheter un billet bus tramway pour la somme de 2 euros. Cette décision du Conseil Régional Île de France est injuste discriminatoire et antidémocratique ; elle crée en effet deux classes de citoyens en Île de France : ceux utilisant RER, train bénéficiant d'une baisse tarifaire et ceux n'utilisant que le métro subissant eux une hausse tarifaire quasiment du quart du prix du billet antérieur

Comment comprendre cette injustice ? Pour quelle raison avoir supprimé l'accès métro au ticket bus et tramway à 2 euros ? Pourquoi devrais-je payer pour les citoyens venant des zones plus éloignées et utilisant des moyens de transport plus onéreux »

Obs N°432 du registre numérique Mme FICHEBIN :

« Prévoir un tarif unique quel que soit le mode de transport avec la RATP pour simplifier la tarification, et offrir la possibilité de garder le même titre de transport quand on passe du bus au métro (ou inversement) ».

Obs N°433 du registre numérique ANONYME :

« Le tarif du train unique est vraiment une très bonne chose et réinvite à prendre le train pour se déplacer mais pour les voyageurs occasionnels, il est difficile de trouver une place de stationnement non payant et les tarifs sont avantageux pour les abonnements mensuels moins pour un jour ponctuellement. J'en ai donc pour plus cher de parking que de train ».

Obs N°434 du registre numérique ANONYME :

« Simplifier la tarification des usagers de proche province ».

Obs N°460 du registre numérique M. DUCHOISELLE :

« Maintenir la vente des tickets carton, les plus pratiques pour les voyageurs occasionnels ou étrangers, l'obtention des supports numériques n'étant pas simple surtout quand il n'y a pas de guichets humains »

Obs N°464 du registre numérique Mme MUNSCH :

« Si on peut ainsi effectuer un trajet Paris-Melun pour 2,00 €, se rendre du Pont de Billancourt à Paris centre revient donc à 2,50 € pour la part du trajet en bus, auxquels s'ajoutent les 2 € du tarif métro, soit un total de 4,50 €. Cette tarification crée ainsi une inégalité d'accès au détriment des communes limitrophes qui ne trouve aucune justification (longueur du trajet). L'adoption d'un tarif unique, quel que soit le mode de TC et autorisant une correspondance intermodale (bus-métro, bus-RER, bus-tram, tram-métro, par exemple) serait moins discriminatoire et donc, plus incitative à l'usage des TC, notamment dans l'hypercentre »

Obs N°509 du registre numérique ANONYME :

« Pourquoi réserver la liberté + aux seuls franciliens ? Je pense que c'est une erreur.

Aussi, au regard de la nouvelle tarification, a quand l'open payement sur le réseau le maitre d'ouvrage ? Cela faciliterait grandement l'accès au réseau pour les touristes ».

Obs N°519 du registre numérique ANONYME :

« Axe 9 : proposer des stationnements au niveau des gares RER ou parc relais avec une tarification incitative lorsqu'on valide un titre de transport comme c'est le cas au Pays-Bas. Actuellement, le coût du stationnement est décourageant pour laisser son véhicule dans un parc relais ».

Obs N°532 du registre numérique ANONYME :

« Or, les habitants de l'Yonne sont tournés vers Paris et veulent retrouver des trains directs vers Paris y compris le week-end, ne pas avoir à utiliser la voiture jusqu'à la première gare francilienne, avoir juste un complément à payer en plus du pass Navigo…

Ainsi, la mauvaise qualité des transports bourguignons et l'absence de coordination tarifaire entre les régions, poussent de nombreux usagers icaunais à utiliser la voiture jusqu'à Montereau, voire au-delà, nécessitant un investissement de l'Ile-de-France pour gérer la circulation jusqu'à ces gares et les couts générés par ce besoin de stationnement supplémentaire ».

Obs N°556 du registre numérique M. LETELLIER :

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élus et élues franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens ».

M. Obs N°561 du registre numérique GAUTIER :

« A quand une tarification des transports en commun responsable ? C'est-à-dire : non pas faire du clientélisme politique en baissant artificiellement le prix du billet pour les jeunes, les personnes âgées, etc. mais un tarif réel et responsable qui couvre au moins 100% du coût d'exploitation. Arrêtons de matraquer les contribuables s'il vous plait. Responsabilisons les utilisateurs. Une tarification juste est une tarification ou chacun paie en fonction du coût qu'il engendre par son utilisation libre et personnelle des transports. D'accord pour harmoniser le prix des billets dans un processus de simplification (plutôt que de payer au km parcouru) mais dans ce cas faite une moyenne réaliste et non pas les 2€ qu'on essaie de nous faire accroire ».

Obs N°582 du registre numérique Mme KONRAT :

« Tout d'abord, merci pour cette baisse de la tarification des transports qui est particulièrement intéressante pour nous banlieusards. Je pense que grâce à cette nouvelle tarification j'économiserai en moyenne 15 euros par mois par rapport au Navigo annuel senior ».

Obs N°677 du registre numérique M. MORVAN :

« Comment favoriser l'usage des transports en commun quand la région augmente le tarif du pass Navigo au-delà de l'inflation pénalisant les salariés modestes.

Stoppez ces hausses, établissez un barème de contribution des employeurs en fonction du salaire.

Obligez les employeurs à contribuer à 5/7ème et non 50%. ».

Obs N°723 du registre numérique ANONYME :

« Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens ».

Obs N°736 du registre numérique Mme MEYER :

« Il faut conserver l'Orlyval, garder une liaison Antony-Orly et l'intégrer au Pass Navigo. Pourquoi un Parisien peut se rendre à Orly avec son pass Navigo mais un Francilien n'habitant pas à Paris doit payer un supplément en passant par l'Orlyval ?

C'est une question d'équité de desserte et de tarif, qui irait dans le même sens que le tarif unique (que je trouve d'ailleurs très bien car tourné vers l'ensemble des Franciliens et non pas juste les Parisiens) ».

Obs N°744 du registre numérique ANONYME :

« La billettique a été considérablement simplifiée en janvier 2025, c'est déjà très positif, en particulier pour nos collègues provinciaux de passage en Ile-de-France, pour qui la complexité de la tarification était un frein.

Il reste cependant difficile de produire des justificatifs d'achat et de déplacement pour le remboursement des frais professionnels.

D'un côté un Obs justifiant du nombre de titres et du montant payé.

D'un autre côté une capture d'écran de l'application « Bonjour RATP » justifiant de l'heure de validation d'un titre (mais pas le lieu).

Aucun justificatif de validation si on utilise un Passe Navigo physique.

Il faudrait pouvoir produire un justificatif précisant la date, l'heure, le trajet (au moins la station de départ) et le coût.) ».

Obs N°766 du registre numérique Mme PEDEFLOUS :

« Je propose donc l'instauration d'une tarification différenciée en fonction du poids ou du gabarit des véhicules particuliers, comme cela se fait déjà dans certaines villes françaises et européennes. Cela permettrait ainsi de dissuader certaines personnes d'acheter ce genre de véhicules polluant et, pourquoi de développer des projets écologiques grâce aux recettes de cette taxe ».

Obs N°774 du registre numérique ANONYME :

« Action 1.8. : Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

Améliorer la communication : lorsque l'on utilise le TAD, en règle générale, il faut alors utiliser deux bus (cas pour se rendre de Maincy à la gare), il n'y a pas d'information claire sur le fait de n'utiliser qu'un seul ticket pour ce trajet.

Améliorer l'interconnexion bus, train : Il serait judicieux de pouvoir acheter un billet unique Maincy-Paris (bus+ train) ».

Obs N°817 du registre numérique ANONYME :

« Et aussi, le pass liberté+ est une grande réussite, l'étendre à d'autres régions serait un réel atout sans avoir à acheter un billet à Dreux (par exemple) pour se rendre à Paris. Les 15EUR pourraient être débités directement sur la carte (même si 2.50EUR serait une affaire !). ».

Obs N°824 du registre numérique Mme ROBBE :

« Je souhaite attirer votre attention sur la facturation du pass liberté+ lors de correspondances, exemple : sur le trajet Sermaise -Paris si direct par le RER C une facturation par contre si on prend le RER C jusqu'à Dourdan puis le Bus Dourdan-Massy puis le RER B jusqu'à Paris cela correspond à 3 facturations pourtant on a fait le même trajet sans plus de temps ! De même dans le sens retour : je prends le métro jusqu'à Austerlitz, là pas de correspondance pour Sermaise, obligation d'aller à pied à la gare de Lyon pour reprendre un RER vers Juvisy, à nouveau 2 facturations ! Double punition !

Quelques endroits sont exemptés de double facturation mais ils sont peu nombreux par rapport aux multiples situations qui demandent plusieurs validations, cela rend les tarifs inégaux en fonction des trajets. Il me semblerait plus juste que la facturation soit valable un certain temps dans lequel on peut prendre différentes correspondances avec sorties ou non sans être facturé plusieurs fois d'autant que les travaux ou autres perturbations obligent régulièrement à changer l'itinéraire !».

Obs N°833 du registre numérique M. LEPRÊTRE (Dans pièce jointe) :

« · La question des tarifs de transport, notamment vers les aéroports, soulève des préoccupations majeures. L'augmentation des tarifs sur ces trajets pèse lourdement sur les usagers occasionnels et accentue une fracture entre les populations ayant accès à ces infrastructures et celles qui en sont exclues. Une tarification plus juste et accessible est essentielle pour garantir l'équité entre les usagers franciliens. De plus, cette question accentue les phénomènes de parkings illégaux d'Athis-Mons à Vitry-sur Seine ».

Obs N°835 du registre numérique M. DE DINECHIN

« Il faut régulariser l'achat de billet pour les bouts de lignes ferroviaires Malesherbes, Château-Thierry, Creil, Gisors.....Moi je voyage toujours gratuitement car il n'y a pas moyen d'acheter de billets panachés IDF région aussi bien aux guichets, sur les automates que sur SNCF Connect ou TER. Dernier exemple impossible d'acheter un billet La Ferté sous Jouarre (S et M) Nogent l'Artaud (Aisne) au guichet de la gare de Chelles. Service assuré par un Transilien Paris est Château-Thierry ».

Obs N° 858 du registre numérique M. PELISSIER au nom de la FNAUT 1.3.1

« Action 1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne

Il convient de prolonger la récente « révolution billettique » francilienne par une coordination avec les régions voisines afin de permettre aux « navetteurs » de disposer de titres de transport intégrés. On rappellera à cet égard les sujétions provoquées par la non coïncidence entre le réseau Transilien et les limites géographiques de la région Île-de-France.

Il convient également de développer les possibilités de paiement direct en carte bancaire comme c'est le cas dans de nombreux réseaux de transports.

Il est positif de prévoir de réfléchir à des solutions adaptées aux groupes, notamment scolaires (page 175) -

La possibilité pour des habitants de province d'utiliser le titre Liberté + doit être envisagée ».

Obs N°877 du registre numérique ANONYME :

« 2 - Il faut prendre les transports, soit, mais c'est hors de prix !

En 2025,1 ticket de métro n'est pas compatible Paris, intra-muros avec un bus et un tramway ! ».

Obs N°984 du registre numérique ANONYME :

Tarification ; Pourquoi une tarification différente métro/Bus ? Il n'y a pas que des parisiens, il y a aussi les banlieusards qui sont donc obligés d'acheter deux pass : Un pass bus et un pass métro. Pourquoi ne pas unifier ?

Obs N°987 du registre numérique ANONYME :

« Poursuivre l'harmonisation des tarifs bus-tram et Metro RER et un seul ticket quel que soit le transport. Ex Tram métro pour aller à Paris =2€+2€50, car il faut deux tickets et non un seul ».

Obs N°990 du registre numérique ANONYME :

« Pourquoi ne pas installer un service de déplacement à la demande à un tarif raisonnable (5 à 6€ de l'heure ou pass Navigo pour les jeunes) tarif jeune /personnes âgées à 50%, Personnes à mobilité réduite (PMR) ?».

Obs N°991 du registre numérique ANONYME :

« Tarifs des bus de ville trop élevés pour les enfants de 12 à 15 ans pour se rendre au collège. 2€ par trajet x2 = 4€/jour x 140 trajets annuels = 560€ pour 1 enfant Rambolitain ! Le pass annuel imagine R à 380 € qui permet d'aller à Paris quotidiennement est inutile pour cette tranche d'âge et trop cher pour faire maximum 4 km/trajet.

Il faudrait proposer une offre tarifaire pour les collégiens sur les trajets limités à la ville de Rambouillet et adapter la fréquence des bus aux heures d'affluence ».

Obs N°1008 du registre numérique M. MERCIER :

« Il faut enfin rompre avec l'augmentation continue de la tarification. L'avenir appartient à la gratuité des transports collectifs. Il faut en prendre le chemin sans tergiversation ».

Obs N°1045 du registre numérique M. MICHAU :

« Encourager une tarification incitative, notamment pour les publics précaires et les professionnels, en complément des aides régionales existantes ».

Obs N°1046 du registre numérique ANONYME :

« Tarification réduite pour les véhicules électriques

Nous proposons donc : Une tarification réduite du stationnement pour les véhicules électriques dans les parkings relais et les zones gérées par les collectivités. Ce dispositif, déjà mis en place dans certaines villes, enverrait un signal clair aux usagers ».

Obs N°1101 du registre numérique M. EDOUARD :

« Le plan des mobilités d'IDF ne va pas assez loin en que concerne la tarification pour les personnes en situation de difficulté sociale : il convient de permettre une tarification du Navigo à 50% de réduction pour les demandeurs d'emploi afin de faciliter leur recherche d'emploi sur un secteur plus large que leur voisinage immédiat ».

Obs N°1123 du registre numérique M. EDOUARD :

« Il est nécessaire de maintenir la liaison ferroviaire Orlyval avec instauration d'une tarification vraiment identique à celle de la ligne 14 (Navigo applicable) et création de 4 stations intermédiaires entre Antony et Orly-1 (Antony-Lavoisier, Wissous, Rungis, Orlytech) ».

Obs N°1139 du registre numérique M. CHAUMARD :

« Il est nécessaire de maintenir la liaison ferroviaire Orlyval avec instauration d'une tarification vraiment identique à celle de la ligne 14 (Navigo applicable) et création de 4 stations intermédiaires entre Antony et Orly-1 (Antony-Lavoisier, Wissous, Rungis, Orlytech) ».

Obs N°1150 du registre numérique Mme RITMANIC :

« La tarification devrait être homogène (mêmes billets pour tous les transports collectifs comme pour les cartes Navigo) car il faut pouvoir se déplacer avec des correspondances simples entre les divers moyens de transport, dans les meilleures conditions, sans avoir à multiplier les billets, et au passage le coût, entre surface et sous-sol ».

Obs N°1076 du registre numérique ANONYME :

« Sur la tarification, le plan parle encore de ticket T+, ce qui montre qu'il n'est pas à jour, et donc aucun recul critique n'est donné sur la réforme récente de fin 2024. La tarification francilienne manque de cohérence dans les parcours utilisateur qu'elle permet. Les trajets restent aujourd'hui vus sous un angle éclaté, et l'intermodalité promise partout ne se reflète pas dans les titres de transport. Comment expliquer qu'une correspondance Bus/Ferroviaire coûte 4€50 ? Si le dézonage global de la tarification d'île de France est compréhensible, le fait est que la tarification francilienne gagnerait à s'inspirer des pratiques d'Europe Centrale, où la tarification des transports en commun n'est pas une tarification au trajet mais une tarification zone/heure (comme à Prague) : un titre de transport n'est pas valable sur un trajet donné, mais permet d'accéder aux zones tarifiées, à volonté sur une période donnée (deux heures par exemple). La tarification à la journée, au week-end ou à la semaine reste très peu attractive en Ile de France ».

Obs N°1223 du registre numérique CEPAL-PALAISEAU :

« Tarification du Pass Navigo Nous demandons la suppression de la tarification spécifique pour les lignes de métro 14 et 18 depuis l'aéroport d'Orly qui rajoute un frein supplémentaire aux habitants de notre territoire dans leur usage du réseau de transports en commun ».

Obs N°1292 du registre numérique Mme BEJI :

« Inciter à se déplacer de manière multimodale passe notamment par la tarification et la billettique. Pourquoi avoir séparé les billets métro/RER et les billets tram/bus si on veut favoriser l'intermodalité ?

Suggestion de proposer un billet à la journée "multimodal" qui inclurait métro/RER - bus/tram ET vélib' ».

Obs N°1327 du registre numérique ANONYME :

« Pour la vraie Tarification unique bus/Tramway/métro/RER/téléphérique

Pour le bas carbone et inciter les gens à prendre les transports je propose qu'il y ait très rapidement un tarif unique pour combiner tous les modes de transports avec un seul ticket par voyage et non plusieurs entre le réseau de surface et souterrain. La double tarification n'encourage pas cette intermodalité je pense que beaucoup de gens ne prennent pas les transports à cause de ça.

Prenez les transports et vous verrez qu'un tarif unique (2 euros pour prendre le métro, le RER, le bus et le tramway avec un seul ticket pour un aller et un retour et pas deux comme maintenant) à plus d'avantages qu'on ne le croit ».

Obs N°1351 du registre numérique ANONYME :

« Je tiens à souligner au passage que la tarification Liberté + pose problème au niveau des correspondances et des temps de trajet (1h30 ! C'est trop court pour qui part d'une périphérie vers une autre périphérie, sans même parler des incidents de circulation ou de ralentissements). Par exemple utilisation d'un autobus après un trajet en RER etc... Tout cela ne peut qu'aboutir à de multiples facturations de façon totalement arbitraire ».

Obs N°1382 du registre numérique M. MAUGER :

« L'arrivée de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly ne doit pas conduire à sa suppression.

Nous demandons que soient inscrits dans le PDMIF la pérennisation de la ligne Orlyval en une ligne de desserte locale, à tarification courante, avec la création de trois nouvelles stations à la gare Chemin d'Antony, à l'ancienne gare de Wissous et à la gare de Rungis La Fraternelle ».

Obs N°1 du registre de la commune de ST GERMAIN EN LAYE M. DUCHATEAU :

« Observation concernant la nouvelle tarification d'le maitre d'ouvrage.

1) l'impossibilité à 10% de la population francilienne d'acheter le pass Navigo liberté + faute de disposer d'internet ou d'adresse e-Obs ce qui fait que ces personnes âgées, pauvres ou non à l'aise doivent payer plus cher que les autres. Pour info, orange pour les personnes sans internet envoi le montant par sms, pourquoi ce que peut faire Orange ne peut pas être fait par le maitre d'ouvrage

2) il est bien noté que ces pass Navigo s'appliquent à toute l'IDF, et notamment proche de ses frontières où la fréquence est relativement réduite (1 train par heure ou encore moins),

Question : comment fait-on pour aller par exemple de Provins à Mantes-la-Jolie, ou de Bréval à Montereau ou de Survilliers à Rambouillet sans risquer de dépasser le délai de 2H où l'on serait considéré comme fautif voire délinquant □ ce délai est trop court, encore plus s'il y a suppression de train ou RER.

3) Pourquoi le maitre d'ouvrage s'évertue à suivre la culture RATP de séparer le transport lourd du léger (métro (bus), faite comme nombre de ville en province ou à l'étranger où l'ensemble des moyens est intégré (train-bus-tram- funiculaire- crémaillère fluvial), la clientèle va d'un pt A à un pt B, peu importe le mode. Ex ici même, il faut 2 tickets (pour ceux qui ne possèdent que le pass Navigo Easy) pour aller du Pecq à Saint Germain-Bel-Air ! Pourtant séparé de 2 stations. Idem pour tous ceux qui habitent le long des tramways ou bus

qui doivent remettre un ticket pour prendre le train ou RER D Faites comme à Lyon, Frankfurt, Basel ou Budapest. Merci beaucoup ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Depuis le 2 janvier 2025, la tarification des transports a été simplifiée pour les voyageurs occasionnels. Auparavant, 50 000 combinaisons d'origines - destinations cohabitaient conduisant à une tarification complexe parfois piégeuse.

Il existe désormais deux formules.

1/ Pour les voyageurs très occasionnels, des titres de transport à l'unité sont disponibles selon deux types de tickets :

un ticket métro / train / RER à 2,50 € qui remplace des tickets dont le prix s'étalait entre 2,15 € et 5 €

un ticket bus / tram à 2 € qui remplace les tickets dont le prix était de 2,15 €.

Les règles d'usage de ces tickets sont identiques aux règles qui prévalaient auparavant. L'emprunt successif d'un bus ou tram puis d'un métro, train ou RER nécessite l'utilisation de deux tickets. Si le ticket de métro était identique au ticket bus, ce n'était pas le cas pour les déplacements hors Paris sur le train ou le RER.

Le tarif n'étant pas le même pour le bus/tram que pour le métro / Train / RER, il y a deux titres de transport distincts.

2/ Pour les voyageurs occasionnels qui souhaitent bénéficier de tarifs plus avantageux, l'inscription à la formule Liberté + est à privilégier. En effet, cette formule offre des prix réduits (-20 % dès le premier voyage) pour les tickets métro/train/RER (1,99 €) ou bus/tram (1,60 €)). Pour les déplacements utilisant le métro, train ou RER, l'utilisation de bus ou tram en complément est offerte. Pour bénéficier de cette formule, il faut s'inscrire et fournir un RIB : l'usager est débité à la fin du mois du montant correspondant à sa consommation effective de transport. 1 000 000 d'usagers se sont déjà inscrits à ce service. Des ajustements sont en cours pour régler les difficultés, peu nombreuses en proportion, qui sont apparues dans le décompte des titres de transport utilisés.

Il est à noter que la grande majorité des usagers des transports collectifs franciliens utilisent des abonnements et non des titres de transport occasionnel. Cette tarification n'a pas connu de modification au 2 janvier 2025.

Enfin, il existe de nombreux tarifs réduits (pour les jeunes, les seniors, tarification à caractère social).

Les comparaisons internationales avec les autres grandes villes européennes montrent que la tarification en IDF est dans la fourchette basse. Elle est donc incitative pour susciter du report modal.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête observe avec intérêt la simplification intervenue en début d'année dans la tarification des transports parisiens, et notamment l'introduction de la formule Liberté + qui ne débite qu'en fin d suivante mois les transports effectués au cours du mois suivant.

Elle regrette cependant que deux titres de transport distincts bus/tram et métro/train/RER continuent de cohabiter et souhaiterait qu'un titre unique permette d'utiliser l'ensemble des transports parisiens, ce qui devrait être possible avec les avancées informatiques.

Cette simplification est d'autant plus souhaitable avec la prochaine mise en service des lignes du Grand Paris Express qu'il conviendra d'inclure dans ce titre unique.

2.5.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête *:*

Question N°1 :

Comme évoqué dans certaines des observations, le Pass métro est différent du Pass Bus. Quelles sont les raisons pour lesquelles il n'est pas possible d'éditer un Pass Bus unique pour les Bus et les Métros ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La nouvelle tarification sépare les modes de transport de surface (bus et tramway) et ceux souterrains (métro, RER, transiliens, etc...). Il est tout à fait possible d'acheter des tickets bus / tram et des tickets métro / RER / train sur la même carte Easy ou sur un téléphone (ce n'est pas possible toutefois pour le titre aéroport).

En revanche, il y a bien deux tickets différents, ce qui constitue une simplification majeure par rapport aux trop nombreuses combinaisons tarifaires existant précédemment. Ces tarifs différents reflètent le fait qu'il est plus onéreux d'entretenir des modes ferrés que des modes circulant en surface.

Commentaire de la commission d'enquête

Les progrès informatiques devraient permettre d'inclure sur un seul titre les modes de transport de surface et les modes de transport souterrains quitte ensuite à répartir les sommes débitées entre modes ferrés et modes de surface.

Question N°2 :

Le Grand Paris Express devrait bientôt être fonctionnel (Ligne 15 Sud notamment en 2026). Quelle tarification sera mise en place ? Y aura-t-il un Pass unique pour RER, Grand Paris Express, Métros, Tramways, Bus et Téléphériques ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La ligne 15 Sud et l'ensemble des lignes du Grand Paris Express sont classés dans la catégorie Métro / RER / train. Il sera donc possible de les emprunter avec un abonnement ou un ticket métro / RER / train ou une inscription au service Liberté +.

Les tramways, bus et le futur Câble 1 seront utilisables avec le ticket bus / tramway.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête réitère son souhait de mettre en place un seul titre de transport pour l'ensemble des transports parisiens débitant par modes de transport les sommes correspondantes.

Question 3 :

Est-il envisagé des accords tarifaires avec les régions limitrophes d'Ile de France pour permettre aux voyageurs frontaliers de la région Ile de France d'accéder aux transports franciliens à des conditions intéressantes ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Des accords tarifaires avec les régions limitrophes sont déjà en place pour certaines d'entre elles, et en cours de discussion pour d'autres. L'objectif est de faciliter les déplacements des usagers résidant à proximité des frontières administratives de l'Île-de-France, en leur permettant d'accéder au réseau francilien dans des conditions tarifaires cohérentes et attractives. Les accords existants s'appuient principalement sur deux mécanismes.

La soudure tarifaire permet à un usager de combiner un abonnement régional avec un abonnement Navigo sur un même mois ou une même semaine. Ce dispositif est limité à une distance maximale de 75 kilomètres de la gare de tête parisienne.

L'acceptation tarifaire autorise l'usage des trains d'un réseau (TER ou Transilien) avec un titre de transport émis par une autre autorité organisatrice, sous certaines conditions.

Un accord de ce type est déjà formalisé avec les régions Centre Val de Loire et Hauts-de-France. Des simplifications et améliorations sont en cours de définition.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'ignore pas les difficultés inhérentes à la mise en place d'accords tarifaires avec les régions limitrophes d'Ile de France.

Elle apprécie donc les accords déjà formalisés avec les régions Centre Val de Loire et Hauts de France et demande au maitre d'ouvrage de continuer à formaliser avec les autres régions limitrophes dont la région Normandie, la région Grand Est et la région Bourgogne Franche Comté et de simplifier autant que faire se peut les accords déjà formalisés.

2.5.2. Les investissements et les subventions

De nombreuses observations font observer que les travaux permettant la réalisation des infrastructures ferrées et/ou routières nécessitent des moyens financiers importants qui dépassent le cadre des moyens des communes et/ou des EPT.

C'est ainsi que l'on peut citer :

Obs N°42 du registre numérique ANONYME :

« Les subventions apportées sont trop sélectives :

Ex les pistes cyclables lorsqu'elles ne sont pas aux normes ne sont pas subventionnables alors que bien souvent les contraintes du foncier ne le permettent pas.

C'est trop restrictif ».

Obs N°166 du registre numérique ANONYME :

« La saturation dont souffre le RER B depuis des années, à laquelle s'ajoutent les difficultés d'exploitation ainsi que les retards d'investissements, imposent d'envisager de nouvelles solutions fortes et structurelles afin de décongestionner cette ligne ».

Obs N°191 du registre numérique M. MANOS :

« Nous sommes nombreux à vouloir adopter des modes de transport plus écologiques, mais l'insécurité routière liée au manque d'investissements en infrastructures cyclables nous freine. Nous attendons des solutions concrètes et courageuses pour développer une mobilité réellement durable en Île-de-France »

Obs N°209 du registre numérique Mme PHILIBERT :

« Lorsque je lis le contenu des investissements évoqués par le dossier sur les voiries, je n'y vois que de l'argent dédié aux chaussées et aux grands acteurs des circulations thermiques (DIRIF, CD) et rien de ciblé vers les acteurs quotidiens de l'accessibilité des voiries (Communes, EPCI) puisque chacun sait que les départements ne s'en occupe jamais.

Pourquoi laisser le sujet à la charge des départements sensés aider ces acteurs, dans une période longue où ils n'octroient plus rien, sur un sujet qu'ils ne priorisent pas financièrement puisque pas de leur ressort ?

Je suis surprise de ne pas voir le maitre d'ouvrage aider les actions spécifiques aux piétons en contrôlant les projets comme elle le fait pour les cycles »

Obs N°223 du registre numérique M. DOS SANTOS :

« Je tiens à souligner le travail effectué ces dernières années, il est clair que des efforts sont entrepris pour améliorer le déplacement des franciliens et franciliennes, que ce soit en

transports en commun ou à vélo. Nous avons hâte de voir les résultats des investissements dans les infrastructures permettant de faciliter les trajets banlieue à banlieue également ! »

Obs N°407 du registre numérique CONSEIL MUNICIPAL DES LOGES EN JOSAS :

« L'électrification du parc n'est pas une solution parfaite, mais c'est un moyen rendu nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC, raison pour laquelle elle est préconisée par le GIEC.

Il reste des barrières à lever et elles sont bien identifiées : prix d'achat ; manque de bornes de recharges, en particulier en habitat collectif. Il reste aussi des contradictions dans les politiques publiques qui sont menées, qui troublent la lisibilité de l'objectif et donc retarde la décision des utilisateurs et la volonté d'investissement public et privé : report éventuel de l'échéance européenne, soutien aux véhicules essence et diesel des flottes d'entreprises

La mise en accessibilité des lignes de bus prioritaires (mesure 3.1.2) est un objectif important que la Commune soutient. Elle soulève cependant une inquiétude quant au financement de cette mesure coûteuse dans le contexte budgétaire actuel »

Obs N°490 du registre numérique ANONYME :

« Trop d'investissements pour les transports en commun qui ne correspondent pas aux besoins des franciliens en périphérie de la région. Le réseau routier (sud Yvelines) est dans un état catastrophique.

Aucun investissement digne de ce nom (à part le Ring des Ulis) pour essayer de fluidifier la circulation en IDF.

Conclusion : Investissements sur la mobilité toujours réalisés en opposition des différents modes de transports (vélo, voiture, train/bus) et jamais en complémentarité (très peu de parking relais par exemple pour garer sa voiture auprès des gares et prendre les transports en commun) ».

Obs N°540 du registre numérique ANONYME :

« En revanche, je souhaite exprimer mon opposition au projet de Métro 19. Ce projet présente plusieurs inconvénients majeurs :

Un coût exorbitant : La construction de cette ligne nécessitera des investissements colossaux, alors que des solutions plus économiques et déjà en partie existantes, comme le prolongement du T11, permettraient d'améliorer les mobilités avec un impact budgétaire bien moindre »

Obs N°605 du registre numérique M. GUILBERT :

« Si le budget de le maitre d'ouvrage Île-de-France était le reflet des besoins des Franciliennes et Franciliens il devrait favoriser la mobilité, réduire les embouteillages et supprimer les pistes cyclables priorisées pour redonner plus de place aux mobilités partagées »

Obs N°752 du registre numérique M. LE MENS :

« Le département a réduit drastiquement ses investissements dans les aménagements cyclables, met en service un nouveau Ring des Ulis infranchissable à vélo sur l'axe nord-sud et à pied sur l'axe est-ouest et ne cesse de décaler la réactualisation de son plan Vélo !»

Obs N°755 du registre numérique M. MICHAU :

« Prioriser la fréquence dans les investissements, au même niveau que l'extension des lignes »

Obs N°912 du registre numérique ANONYME :

« Voir plus grand en termes d'investissements ».

Obs N°1025 du registre numérique ANONYME :

« Programmer des investissements sur la base d'une analyse objective des fréquentations intenses (donc diriger les ressources là où il y a le plus de besoin) »

Obs N°1122 du registre numérique ANONYME :

« Par ailleurs, il est surprenant que la part modale des transport publics augmente si peu compte tenu des investissements mis en place dans le cadre, notamment, du Grand Paris Express. Les objectifs affichés semblent trop peu ambitieux au regard des investissements en cours (ouverture de nouvelles lignes et modernisation de lignes existantes) »

Obs N°1145 du registre numérique M. JOURDAN :

« A rebours de la pratique récente, l'intérêt public commande ainsi de réduire au maximum les investissements dans quelque forme de mobilité que ce soit, afin de la décourager, et de réserver les transports à ce qui est strictement nécessaire : nourriture, services publics (santé, police, justice, armée) »

Obs N°1183 du registre numérique Mme CRON :

« Il faut fermer les subventions pour les routes réservées aux véhicules motorisés (départementales notamment) et rediriger cet argent vers la conversion en pistes cyclable, plan de circulation, dispositifs de ralentissement, et de régulation des flux. Il faut encourager mécaniquement et financièrement les déplacements en vélo, à pied et en trottinette pour la santé de toutes et tous »

Obs N°1232 du registre numérique ANONYME :

« Poursuivre les investissements pour améliorer la capacité et l'efficacité du réseau autoroutier semble, au contraire, contraire à ces ambitions »

Obs N°1292 du registre numérique Mme BEJI :

« Augmenter les subventions à destination des associations de réparation et ventes de vélo d'occasion »

Obs N°1308 du registre numérique M. GUILBERT :

« L'automobile reste pour beaucoup synonyme de liberté, confort et praticité. Pourtant, les aménagements cyclables représentent des investissements conséquents allant de 590 000 € à plus de 2 000 000 € par kilomètre, chiffre rarement porté à la connaissance des citoyens. Or, privilégier systématiquement ces aménagements peut amputer la fluidité du trafic automobile, compromettant les objectifs d'une mobilité équilibrée ».

Obs N°5 du registre du maitre d'ouvrage Ile de France PÔLE ECOLOGISTE :

« L'axe 1 du document proposé témoigne d'une ambition explicite universellement partagée. En l'espèce, il est fait promesse d'augmenter le volume et la performance des réseaux mass transit, de surface, de cars « express » et du transport à la demande dans les territoires peu denses. Objectifs louables, mais que nous pensons antagonistes avec le budget 2025 de le maitre d'ouvrage Île-de-France, auquel la gauche et les écologistes se sont fermement opposés. Y furent votées des baisses d'investissements inédites par leur ampleur : 30 millions d'euros en moins sur les liaisons ferroviaires, autant sur les tramways, 55 millions de coupes pour le financement du métro (soit près de 60% du total des investissements !), 65 millions de moins pour le développement des sites propres pour autobus, et la disparition pure et simple pour 2025 du programme d'aménagement de voiries pour ces derniers... Voilà la « politique de la hache » dont se vante la Présidente de Région. Et lorsqu'on connaît la situation réelle dans les transports, les retards interminables, les trains bondés, les annulations de dernières minutes, toutes ces heures perdues et ce stress pour nos concitoyens, on reste bouche bée devant de tels choix budgétaires. Plus encore lorsqu'on nous promet qu'en dépit de cela, on affiche de telles ambitions...

Au total donc, on perd en une seule année près d'un quart des crédits de paiement investis par le maitre d'ouvrage dans les transports (de 981 à 770M€). Les Écologistes appellent au sursaut et demandent au contraire un plan d'investissements massif pour adapter les transports

régionaux aux nouvelles réalités socioéconomiques, démographiques et environnementales. Nous pensons en particulier qu'une priorité doit être donnée aux lignes de mass transit existantes (RER, Transilien, Métro), surtout en matière de renouvellement du matériel roulant, de réparation des infrastructures et d'amélioration des circulations au quotidien par une fiabilité accrue ».

Obs N°2 du registre de la Mairie de Nanterre M. ADAM, Maire de Nanterre :

« Il m'apparait pourtant primordial de requestionner globalement la stratégie d'investissement des transports publics en Île-de-France par le prisme de la sobriété énergétique et foncière, le coût carbone, et l'exigence toujours plus forte d'adaptation à la crise climatique.

En l'occurrence, sur la ligne 18 ou 19, la Ville de Nanterre souhaite porter au débat public un choix alternatif à un projet coûteux de métro et dont les retombées socio-économiques apparaissent très incertaines. Je pense qu'une combinaison d'un renforcement de l'offre existante (le Transilien offre le même parcours que la ligne 18), le financement de nouveau projet de tramway et d'une politique ambitieuse en matière d'intermodalité, peuvent représenter une offre alternative crédible et raisonnable, plus souple et compatible avec les enjeux de sobriété précités. Ainsi, la seule étude de faisabilité de la ligne 19 ou de la ligne 18 inscrite au CPER se révèle insuffisante

- Développer le réseau de mass transit avec des coûts d'investissement raisonnables :

Le recours à des investissements conséquents sur des infrastructures capacitaires de transports en commun pose question, d'une part en raison d'un coût prohibitif incontrôlé (rapport de la Cour des comptes 2017 et 2024 pour le Grand Paris Express + rapport du ministère des transports 2022 sur l'analyse des surcoûts du RER E), et d'autre part, en raison d'un calendrier non-maîtrisé qui pèse sur le cadre de vie et l'avancement des projets urbains

Ces choix-financiers se font au détriment de la maintenance du réseau existant et au développement d'une offre de mobilité plus agile et favorable à une ville apaisée (on note que les investissements vélo sont très inférieures aux recommandations du CEREMA : 30 €/habitant/an) »

Obs N°1 du registre de la Mairie de L'Hay les Roses PCF de l'HAY LES ROSES :

« Nous pensons également que le plan devrait porter une ambition en matière d'investissements et de conquête de nouvelles recettes d'investissements car c'est bien là le talon d'Achille de notre gouvernance. Plusieurs propositions ont été faites : baisse de la TVA à 5.5% ; augmentation du versement mobilité sur les transports quotidiens ; augmentation de la taxe sur les bureaux du centre et de l'ouest parisien ; redevance sur les coûts de préexploitation du Grand Paris ; Ecotaxe sur les poids lourds en transit, etc.

Enfin, à travers le Contrat de Plan Etat-Région, dont on connaît les limites et les fortes incertitudes pour l'avenir, nous sommes tributaires des vicissitudes gouvernementales et politiciennes. Nous sommes aussi obligés de prévoir les investissements sur 5 à 6 années, soit la durée d'un CPER, ce qui n'est pas le temps du ferroviaire, ni le temps des amortissements. Alors qu'une véritable politique de planification écologique doit porter sur 10 à 15 ans ; ce qui oblige à penser les investissements dans l'après Grand Paris Express ».

Obs N°4 du registre de la Mairie de Nogent sur Marne ANONYME

S'agissant du projet de prolongement de la ligne 1 du métro :

« …13) Le SGPI (Secrétariat Général pour L'investissement rattaché au Premier Ministre) conclut en Mars 2022 à la non rentabilité sur le plan socio-économique ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 précise les financeurs pour chacune de ses mesures et, dès que cela est possible, le dispositif de financement qui pourrait permettre d'accompagner

le déploiement d'infrastructures ferrées ou routières. Consciente de ces difficultés, le maitre d'ouvrage au travers de ses dispositifs de subventionnement (Plan Route de Demain et Plan Vélo Régional notamment) et du Contrat de Plan Etat-Région intervient aux côtés de collectivités pour le financement des infrastructures dimensionnantes. A titre d'exemple, le chapitre "transports en commun" du volet mobilités 2023-2027 du CPER 2021-2027 (7,411 Mds€) implique une participation des collectivités (départements et bloc local) et des maîtres d'ouvrages (RATP et SNCF) à hauteur de 20% (1,487 Md€).

Commentaire de la commission d'enquête

Bien que d'autres financeurs que le maitre d'ouvrage, interviennent dans le financement d'infrastructures ferrées ou routières, il serait souhaitable que pour chaque type de déploiement les collectivités sachent sur quelle participation du maitre d'ouvrage elles pourront compter (Cf. question N°1 suivante)

2.5.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question 1 :

Le maitre d'ouvrage peut-il produire un tableau de la répartition des investissements qu'elle consacre aux projets ferrés et routiers.

Réponse du maitre d'ouvrage

Les investissements pour les transports collectifs ne sont pas financés uniquement par Île-de-France Mobilités comme c'est expliqué dans le chapitre 5 portant sur la mise en œuvre du Plan des mobilités. La Région IDF, l'Etat, la Société des grands projets sont également des financeurs majeurs des investissements. Il est par ailleurs à noter que ces investissements recouvrent des mesures de différentes natures : extension des réseaux, matériel roulant ainsi que la modernisation et l'entretien du patrimoine.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités finance uniquement des aménagements de voirie en faveur des bus.

Les dépenses de voirie concernent les différentes catégories de réseaux : communal, intercommunal, départemental ou national. En termes d'investissement, les dépenses portent sur l'extension des réseaux qui est désormais relativement limitée mais aussi les dépenses de gros entretien.

On trouve sur le site de l'observatoire de la mobilité en IDF des données concernant les dépenses des transports collectifs (séries disponibles jusqu'en 2023 OMNIL) ou la voirie (séries disponibles jusqu'en 2021 OMNIL). Des actualisations de ces données sont en cours.

Commentaire de la commission d'enquête

S'agissant du chapitre 5 portant sur la mise en œuvre du plan des mobilités la commission d'enquête aurait souhaité une répartition plus détaillée notamment des dépenses d'investissement, à savoir quelles seront nommément les voiries communales, intercommunales, départementale et nationale concernées par les 7 milliards d'euros prévus sur la période 2024-2030 !

De même s'agissant des 622 millions du financement des opérations ciblées (à définir) sur le réseau national et/ou les 100 millions pour la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Ile de France et de façon plus générale, une répartition plus détaillée serait donc souhaitable y compris pour les réseaux cyclables

2.6. THEME N°6 POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Le stationnement, levier essentiel de régulation de l'usage de la voiture, doit faire l'objet d'une approche globale.

Le stationnement public a évolué en 2018 avec la réforme du stationnement sur voirie.

Le stationnement dans les constructions neuves fixé par le PDUIF est globalement partagé pour les bureaux, moins pour les logements

Les conditions de stationnement constituent un critère majeur influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés. Les politiques de stationnement doivent donc être cohérentes avec l'ensemble des politiques de mobilités et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs.

Ce thème a été moyennement abordé dans l'ensemble des courriels, courriers et observations recueillis lors de l'enquête, par le public, les communes et communautés de communes.

2.6.1. Places de stationnement/parkings

Les déposants dénoncent le manque de places de stationnement et de parkings et ses impacts contraignants sur la vie quotidienne.

Certains préconisent une approche plus nuancée et flexible pour répondre efficacement aux besoins variés en matière de mobilité et de stationnement et relèvent l'inéquation entre la prise en compte des besoins des bureaux et les besoins quotidiens des usagers

Obs N°5 du registre numérique M. GALLET– Syndicat départemental des énergies de la Seine-et-Marne

« Examiner le stationnement au regard d'une importance privilégiée aux voitures électriques aux dépens d'autres véhicules ;

Obs N°10 du registre numérique Un anonyme de Montreuil

« Mettre fin au stationnement sauvage sur les pistes cyclables : Il est trop fréquent de voir des véhicules stationner illégalement sur des pistes cyclables, obligeant les cyclistes à se déporter sur la chaussée avec les voitures. Pour empêcher cela, il est impératif d'installer des bornes, des séparateurs physiques et un contrôle renforcé »

Obs N°96 du registre numérique M BRICKER de Fontainebleau (77), association Fontainebleau Patrimoine

Le projet de PDM recommande (ce n'est pas une obligation formelle) de limiter les minimums de réalisation de places de stationnement pour les constructions neuves. Le PDM prescrit un pourcentage par rapport au taux de motorisation réel des ménages et aux besoins de stationnement des résidents, pour éviter de "réaliser un nombre trop élevé de places" (voir le tableau infra). On constatera cependant que le taux de motorisation n'est pas fourni avec le PDM ce qui rend compliqué sa mise en œuvre.

Tout cela est contestable :

1. Le taux de motorisation actuel ne reflète pas nécessairement les besoins futurs. La limitation des places de stationnement pourrait créer des difficultés pour les résidents si leurs besoins en mobilité évoluent.

2. Adaptabilité réduite : Une fois construits, il est difficile et coûteux de modifier les espaces de stationnement. Un nombre insuffisant de places pourrait donc poser des problèmes à long terme.

3. Stationnement sauvage : Le manque de places pourrait encourager le stationnement illégal, encombrant les trottoirs et les espaces publics

4. Attractivité réduite : Les logements avec peu de stationnement pourraient être moins attractifs pour certains acheteurs ou locataires, impactant potentiellement le marché immobilier local.

5. Une recommandation uniforme ne prend pas en compte la diversité des contextes locaux.

En conclusion, bien que l'intention de réduire la dépendance automobile soit louable, une approche plus nuancée et flexible serait préférable pour répondre efficacement aux besoins variés en matière de mobilité et de stationnement.

Nous concluons que le PDM ne répond pas à deux problématiques très graves que sont la saturation et le stationnement urbain. Les effets environnementaux paraissent sous évalués au regard des besoins réels du public. Il nous apparaît donc que ce document ne devrait pas être adopté sans des analyses plus profondes. Il s'inscrit hélas dans la même veine de pensée que le Schéma directeur du maitre d'ouvrage Ile de France (SDRIF) qui pousse à bétonner plus (rappelons que le but est de 70.000 logements supplémentaires par an !) sans tenir compte de la réalité : saturation des transports, atteintes à l'environnement, dégradation de la qualité de vie... Le fait de ne penser qu'un seul axe au détriment de tous les autres est absurde.

Nous demandons à la commission de donner un AVIS DEFAVORABLE.

Obs N°199 : du registre numérique M PELISSIER Responsable service Urbanisme de Bougival

L'incitation à limiter à réduire le nombre de places de stationnement voiture dans les opérations situées à moins de 500 mètres d'une gare n'est pas concevable pour des communes n'étant pas doter d'un réseau vélo suffisant et de qualité

Obs N°247 du registre numérique : Mme BUYSSE de Draveil

IL N'Y A QUE 2 PLACES STATIONNEMENT HANDICAPE COTE SEINE à proximité de l'entrée Seine de la gare. Est-ce normal ? Il faudrait que le parking Danault soit un parking relais (pour tous) la gare est un bien régional mais si on ne peut pas y accéder cela devient un bien de Juvisy. J'ai bien sûr alerté en vain la mairie de Juvisy Draveil ...Le département l'union des maires 91... (pas la même agglomération). Merci de corriger cette absurdité. Pour moi Juvisy s'attribue la gare (en n'y donnant pas accès) et les Draveillois ne votent pas à Juvisy

Obs N°285 du registre numérique : M. GEBCZYNSKI de Nemours

Que la gare de Saint-Pierre les Nemours, malgré un projet que le gouvernement a banni, soit à la hauteur de son engagement au niveau routier, au niveau des circulations des bus urbain, Tab et express comme au niveau de son stationnement. Cette gare n'est plus adaptée à la structure de notre époque

Obs N°386 du registre numérique : M OUVRARD de Paris

Le choix de la circulation urbaine

Réduction des places de stationnement irréfléchie,

Paiement des stationnements inéquitables

Obs N°409 du registre numérique : Délibération du Conseil municipal de Versailles

La ville alerte sur le fait qu'en l'absence d'une offre de transports collectifs plus adaptés et en raison de l'éclatement spatial des fonctions de la ville, il apparait difficile en pratique de se dispenser de la voiture pour les déplacements privés. L'espace public est actuellement saturé

et ne peut pas accueillir plus de stationnement. Afin de ne pas aggraver cette situation, il convient de permettre aux collectivités de fixer des normes de stationnement suffisantes permettant aux véhicules d'être localisés dans les programmes immobiliers et non à l'extérieur (espace public).

Il est donc proposé un nouveau mode de calcul pour définir le besoin en stationnement pour les logements, avec TM x 2.3 au lieu du TM x 1 pour les logements à plus de 500m d'une gare.

La ville ne peut se positionner quant à la mise en œuvre de certaines préconisations en termes de généralisation du stationnement payant autour des « secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement sur voirie » autres que les secteurs autour des gares, notamment car les attentes sont vagues, plus particulièrement en l'absence de précisions concernant les périmètres et les tarifications attendues. La ville souhaite que cela reste une décision politique définie à l'échelle locale avec étude au cas par cas.

La ville émet des réserves sur la coordination intercommunale des politiques de stationnement.

Obs N°474 du registre numérique : Conseil départemental de Seine-et-Marne

« Le Département demande :

- *La suppression de la proposition de limitation des places de stationnement public,*
- *La suppression de tout caractère prescriptif des propositions du plan »*

Obs N°497 du registre numérique Mme BONTE de PARIS

Pourquoi à Boulogne-Billancourt nous n'avons pas de pistes cyclables pour les vélos notamment l'Avenue étroite Jean-Jaurès qui est encombrée du stationnement des deux côtés de l'avenue ?

Obs N°519 du registre numérique Un Anonyme de Meaux

Proposer des stationnements au niveau des gares RER ou parcs relais avec une tarification incitative lorsqu'on valide un titre de transport comme c'est le cas au Pays-Bas. Actuellement, le coût du stationnement est décourageant pour laisser son véhicule dans un parc relais

Obs N° 638 du registre numérique : Mme NIEIL-TRAN (GRDF)

GRDF propose que le stationnement des véhicules faible émission (bioGNV, électrique) bénéficie d'une tarification adaptée et avantageuse, comme cela est déjà le cas pour la Ville de Paris (6 heures de stationnement de surface gratuites par jour)

Obs N°643 du registre numérique M BELENFANT

Le Plan des mobilités devrait être plus ambitieux sur la réduction de la place de la voiture en ville (stationnement et circulation) afin de garantir le bon développement des modes actifs et des transports en commun

Obs N°815 du registre numérique Communauté d'Agglomération Coulommiers Pays de Brie

La Ville de Coulommiers et la communauté d'agglo souhaite maintenir la gratuité du stationnement sur l'intégralité de la commune, ne se prononce pas pour la définition de normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs et dans les logements neufs, trouve très compliqué d'appliquer un ratio de places de stationnement selon les strates de communes et d'envisager leur implantation sur voirie.

La suppression de places de parking semble peu opportune dans une commune périurbaine telle que Coulommiers, qui structure un vaste territoire rural.

Obs N° 858 du registre numérique LA FNTV Ile de France (Asso professionnelle de transporteurs)

« Régulation circulation et stationnement des cars de tourisme privés : soutien de la démarche vers la création de zones de stationnement réservées.

Se dit prête à collaborer avec la région pour la rédaction de charte allant dans ce sens. »

Obs N° 864 du registre numérique Commune de Combs-la-Ville

« Demande l'augmentation du nombre de places de stationnement notamment dans les logements neufs »

Obs N° 865 du registre numérique M. BESNARD de DEUIL LA BARRE

« Favoriser les lieux de stationnements sécurisés à proximité immédiate des points de rassemblements de cyclistes (transports collectifs, commerces, services publics, ...) ».

Obs N° 909 du registre numérique Mme CABRIT Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse.

L'intermodalité proposée est principalement axée sur le rabattement et la création de stationnements au niveau des gares (ferroviaires et routières). Sur notre territoire essentiellement rural il serait pertinent d'envisager des « mini stations » multimodales avec des services tels que : abris sécurisés, prises de recharge, etc.

Obs N° 1018 du registre numérique Mme Greffier de Paris

« Contre la suppression massive des places de stationnement

Le plan de suppression des places de stationnement voulu par la Mairie de Paris pose un réel problème pour les utilisateurs »

Obs N°1030 du registre numérique Anonyme de Paris

« Remettre du stationnement à un prix attractif »

Obs N° 1044 du registre numérique M. MICHAU de Bussy-Saint-Georges pour Groupe local Marne La Vallée The Shifters

Notre groupe, engagé pour la transition vers une mobilité bas carbone, soutient pleinement l'axe 9 du Plan des mobilités sur l'adaptation du stationnement aux réalités territoriales. Toutefois, nous appelons à aller plus loin en intégrant un critère essentiel : la prise en compte du gabarit et du poids des véhicules dans la politique de stationnement en fonction du gabarit et du poids du véhicule, pour encourager l'usage de véhicules plus adaptés à la ville

Obs N° 1092 du registre numérique Une Anonyme de Paris

La ZTL et le stationnement ne pourraient-ils être revisités à la lumière des difficultés et de la baisse de qualités de vie qu'ils engendrent pour les habitants

Obs N° 1186 du registre numérique Un Anonyme de Paris

Plus de stationnement libre en rue. Plus de rue à la libre circulation. Remettre en action les parkings fermés et créer des nouveaux parkings

Obs N°1197 du registre numérique Mme DIAS de Noisy-le-Grand

La politique de stationnement préconisée par Île-de-France Mobilités (le maitre d'ouvrage) manque de flexibilité.

Elle ne tient pas suffisamment compte des divers contextes locaux, notamment dans les secteurs insuffisamment desservis par les transports en commun, où la voiture demeure indispensable pour les déplacements. Il est impératif que les règles en matière de stationnement soient adaptées aux réalités spécifiques de chaque territoire afin d'éviter des impacts négatifs sur l'espace public et les usages des habitants.

En ce qui concerne le stationnement privé, les nouvelles normes proposées dans le PDMIF entraîneraient ainsi une réduction significative du nombre de places exigées sur le territoire communal, en particulier dans les zones pavillonnaires. La Ville de Noisy-le-Grand souhaite maintenir les dispositions actuellement prévues dans le PLUi de Grand Paris Grand Est, plus adaptées aux besoins locaux.

Pour garantir une politique de stationnement équilibrée, il est impératif que les normes tiennent compte des contextes locaux.

Obs N° 1214 du registre numérique Une Anonyme de Melun

Demande de supprimer les files de stationnement si la rue n'est pas pourvue de trottoirs confortables (1,5m au minimum) et d'une piste cyclable.

Obs N° 1245 du registre numérique Une Anonyme d'Etampes

Le projet de plan des mobilités ne répond pas aux problématiques de saturation des réseaux et du stationnement urbain. Le stationnement doit tenir compte du nombre d'habitants et aussi avoir une capacité à accueillir des visiteurs (commerces, musées, cinémas...)

Obs N° 1266 du registre numérique Mme BOIS - Comité Ecologique pour la Défense et le Respect de l'Environnement de la Queue-en-Brie

Les stationnements avant les passages piétons doivent être effectivement supprimés comme l'exige la réglementation

Obs N° 1333 du registre numérique Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS)

La CA VYVS sera vigilante sur le fait de neutraliser les places de stationnement automobile 5 mètres en amont des traversées piétonnes

Obs N°5 du registre déposé au siège de l'enquête PÔLE ÉCOLOGISTE IDF

Proposition n°7

« Une politique de stationnement volontariste

Revoir l'action 9.3.1 du Plan de mobilité 2030 pour abaisser de 50% les plafonds de création de stationnement pour les immeubles de bureaux

Les normes plafond définies dans le plan de mobilité sont trop importantes et permettent de construire encore beaucoup de parkings notamment dans des zones particulièrement bien desservies par les transports en commun »

Obs N°9 du registre déposé au siège de l'enquête Contribution de la ville de Saint-Cloud

Il est demandé la suppression de la prescription relative à une norme plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs. En effet, pour ces opérations, alors que le Code de l'urbanisme offre la possibilité de fixer une norme plafond dans un périmètre situé à moins de 500 m d'une gare, le PDMIF impose cette norme. La souplesse offerte par le Code afin de pouvoir s'adapter au contexte territorial est donc perdue.

Obs N° 2 du registre de la commune de Paris centre Mme MATHIEU :

« Préservation des fonctions d'accès aux institutions en préservant tous les parkings souterrains alentours à destination du stationnement véhicules moteurs tant pour les travailleurs qui travaillent souvent en 3/8 de nuit, tant pour tous les usagers.

Avec la production drastique du stationnement en surface

Ces parkings souterrains doivent être sanctuarisés aux seuls stationnements et non être transformés à des fins de logistique urbaine différente (Ex autour des hôpitaux, centre de santé, cabinet médical, paramédical, commissariat, préfecture, mairie, pompier, poste, université, centre de recherche, zone commerciale, artisanat)

Mise en place du système d'Arrêt Minute matérialisé et signalisé à Paris, près des zones commerçants identifié aux nombres de commerces (exemple Paris Centre) + places de toutes les livraisons ouvertes au stationnement résident.la nuit permettent la livraison et le stationnement des artisans, profession libérale, assistant vie, auxiliaire de vie, etc.

→ Ouvrir les modalités d'accès à la place de livraison.

Adopter un quota de places de stationnement en surface à Paris pour tout véhicule »

Obs N° 1 du registre de la commune de Paris 15ème Avis de la CCIR

« Optimiser les espaces de stationnement réservés aux professionnels

Maintenir un nombre minimal de places de stationnement pour les clients des grandes zones dédiées aux commerces »

Obs N°2 du registre de la commune de Nanterre Remarques de la ville de Nanterre

« Des normes sur le stationnement automobile à renforcer :

Manque d'ambition sur les destinations autres que le bureau. Les normes ne sont pas suffisamment prescriptives et pourraient limiter davantage l'usage ou la possession de la voiture.

La mutualisation et le développement des services à la mobilité au sein des nouveaux projets immobiliers serait un objectif à mentionner pour le décliner dans le PLM »

Réponse du maitre d'ouvrage

En préambule, il convient de rappeler que, en Île-de-France, le taux de motorisation (nombre moyen de voitures par ménage) diminue au niveau régional, particulièrement marquée dans la Métropole du Grand Paris.

Les observations reproduites ci-dessus font apparaître des points de vue divergents concernant le stationnement, certaines prônant davantage de restrictions quand d'autres demandent un assouplissement des prescriptions et recommandations du Plan des mobilités. Ces divergences confirment la nécessité concernant le stationnement d'un traitement fin au niveau local, dans le cadre d'orientations permettant de respecter les objectifs régionaux de transition vers une mobilité plus durable.

Le Plan des mobilités prône une approche intégrée du stationnement (voir action 9.1), qui permet de tenir compte des capacités de stationnement à la fois sur voirie, dans les parkings en ouvrage et dans les espaces privés. Il prône également une approche intercommunale pour améliorer la cohérence des politiques de stationnement du point de vue des usagers et éviter les effets possibles de report du stationnement entre communes mitoyennes dans le cas de politiques non coordonnées.

Concernant le stationnement sur voirie (action 9.2 du Plan des mobilités) :

La mesure 9.2.1 du Plan des mobilités concernant la mise en place du stationnement payant sur voirie, à des degrés divers selon les communes, est une recommandation. L'objectif de la mise en place du stationnement payant ou à défaut de sa réglementation à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement de longue durée d'usagers des transports collectifs sur la voirie dans ces secteurs. Les zones bleues peuvent produire les mêmes effets, néanmoins la mesure ayant valeur de recommandation et non de prescription, il a été retenu d'y inscrire la forme la plus ambitieuse de réglementation. Le Plan des mobilités ne se prononce pas quant aux niveaux de tarification, qui sont à la main des Communes ou EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement et ayant une connaissance fine de leur territoire permettant la mise en place de politiques de stationnement adaptées. De même, les Communes ou EPCI sont les plus à même d'identifier sur leur territoire les secteurs de tension d'usage du stationnement au sein desquels la mise en place du stationnement payant ou réglementé est pertinente.

Le Plan des mobilités recommande également la libération d'espace dédié au stationnement sur voirie lorsque c'est possible, ce qui permet de réallouer cet espace aux modes alternatifs à la voiture ou à d'autres usages et fonctions, tout particulièrement en zone dense où la pression sur l'utilisation de l'espace public est importante. Le stationnement est donc l'un des usages à prendre en compte dans les réflexions sur le partage multimodal de la voirie (voir AXE 8 du Plan des mobilités « Mieux partager la voirie urbaine »).

Néanmoins, cette recommandation tient compte des diversités de situations territoriales puisque la mesure 9.2.2 du Plan des mobilités sur laquelle elle repose s'appuie sur la réalisation d'ici à 2030, par les communes et EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement sur voirie, de diagnostics de l'offre et de la demande de stationnement sur voirie sur leur territoire. Il ne s'agit donc en aucun d'organiser une pénurie de stationnement relativement aux besoins des habitants.

Il convient de rappeler que la définition fine des politiques de stationnement actuellement mises en place par les communes (en particulier celle de la Ville de Paris fréquemment citée dans les observations) n'est pas du ressort du Plan des mobilités.

Concernant les normes de stationnement automobile pour les logements (mesure 9.3.2 du Plan des mobilités) :

Le Plan des mobilités ne définit pas des normes plafond mais un niveau maximal pour les normes plancher, qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i) afin d'éviter que ces normes plancher ne soient trop élevées par rapport au taux de motorisation réel des ménages (ne pas exiger la construction de trop de places par rapport aux besoins de stationnement des résidents). Elles tiennent compte de l'objectif de réduction de la part modale de la voiture particulière.

Le coefficient multiplicateur appliqué au taux de motorisation pour calculer ce niveau de norme plancher est passé de 1,5 dans le PDUIF pour l'ensemble de la région à des coefficients multiplicateurs différenciés selon la zone et la desserte ou non par des transports collectifs structurants, le maximum étant de 1,1 pour la zone 6 (petites villes et communes rurales). Il est toutefois rappelé que ces normes sont des recommandations et non des prescriptions du Plan des mobilités, que les collectivités sont libres de suivre ou non.

Des éléments méthodologiques complémentaires concernant le calcul des normes de stationnement à intégrer dans les PLU seront mis à disposition des collectivités une fois le Plan des mobilités approuvé.

Concernant les normes de stationnement automobile pour les immeubles de bureaux (mesure 9.3.1 du Plan des mobilités) :

Les normes plafond de stationnement automobile dans les immeubles de bureaux neufs faisaient déjà l'objet d'une prescription dans le PDUIF. L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. En effet, l'analyse des PLU(i) de l'ensemble des collectivités concernées par ces normes prescriptives révèle que les deux tiers d'entre eux sont compatibles, voire plus volontaristes, que les normes du PDUIF. Par conséquent, il a été proposé de confirmer, voire de renforcer ces normes plafond dans le Plan des mobilités, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec le renforcement de la desserte transports collectifs, notamment via la mise en service à venir du GPE. La formulation de la prescription et le zonage d'application défini tiennent compte de la diversité des territoires franciliens, et notamment de la desserte en transports collectifs.

Le sujet des Parkings Relais est traité dans la section suivante (6.2).

Commentaire de la commission d'enquête

Comme le rappelle le maitre d'ouvrage, les observations font apparaître des points de vue divergents concernant le stationnement. Il constate que ces divergences confirment la nécessité d'un traitement fin au niveau local.

Il est important de tenir compte des capacités de stationnement à la fois sur voirie, dans les parkings et dans les espaces privés.

Il est également important que les communes se coordonnent en matière de stationnements proches des gares.

Ces stationnements proches des gares devraient être limités en temps sans possibilités de prolongation pour tout utilisateur

La commission d'enquête prend note de toutes les recommandations décrites dans les documents mis à l'enquête publique aussi bien sur voiries que pour stationnement résidentiel.

2.6.2. Les parkings relais

L'essentiel des observations met l'accent sur la nécessité d'installer des parkings relais notamment autour des gares afin de faciliter l'accès aux transports collectifs

Obs N°2 du registre numérique Un anonyme de Longjumeau

Il est donc essentiel de lancer un grand plan de parking relais pour que les habitants de banlieue, qui ne pourraient accéder aux nouvelles stations via des mobilités douces, puissent délaisser l'usage de la voiture en limitant celui-ci à la seule accessibilité du parking relais.

Obs N°490 du registre numérique M. BOURGEOIS de CERNAY LA VILLE

Les investissements sur la mobilité toujours réalisés en opposition des différents modes de transports (vélo, voiture, train/bus) et jamais en complémentarité (très peu de parking relais par exemple pour garer sa voiture auprès des gares et prendre les transports en commun).

Obs N°584 du registre numérique M CHANTERAINE de Vaucresson (92), pour l'Association des Riverains du Quartier de la Gare de Vaucresson (ARQGV),

Afin d'encourager les déplacements en train, nous suggérons que la qualification de "parking-relais" ne soit pas limitée à la grande couronne mais soit étendue aux communes de rabattement de la petite couronne les plus éloignées de la capitale et disposant d'un parking significatif (plus de 100 places) à proximité immédiate d'une gare. Le parking sud de places de la ville de Vaucresson, notamment en raison de son accès facile pour les riverains des communes des alentours (Le Chesnay-Rocquencourt, La Celle-Saint-Cloud, Marne- la-Coquette) nous paraît mériter de bénéficier de ce label.

Obs N°619 du registre numérique Une Anonyme de Levallois-Perret

S'il est positif de favoriser le déplacement à vélo et d'aller en ce sens, la fermeture de certains grands axes est une totale ineptie, avec des voies vélo surdimensionnées, rien de prévu pour les livraisons... empêchant les personnes résidant en dehors de la capitale de s'y rendre facilement... on ne peut plus se garer, ou à des prix dépassant l'entendement, quasiment aucun parking relais... Aucune étude, ni plan de circulation n'ont été vraiment validés

Obs N°642 du registre numérique Ville de COULOMMIERS

La requalification du pôle gare, dans l'objectif de faciliter l'accès à la gare et les circulations aux abords, tous modes de déplacements confondus. Ce projet intermodal intégrera à la fois un parking relais

Obs N°902 du registre numérique Mme BOUSQUET pour EPS Barthelemy Durand Etampes

Absence de parking Relais P+R pour relier des points stratégiques ensuite en bus

Obs N°1037 du registre numérique M. NAJMAN de Cachan pour Décidons notre ville

Nous constatons pour les stations Bagneux Lucie Aubrac de la ligne M4 et L'Haÿ les Roses de la ligne M14 qu'aucun parking relais n'a été aménagé et qu'aucun espace n'a été prévu pour faciliter l'approche et le départ des bus.

Obs N°1182 du registre numérique Un Anonyme d'Antony

Il ne me semble pas avoir entendu, ni lu que ce parking pourrait proposer un niveau de "parking relais".

Comment faire pour les encourager, les inciter à mettre en place ce type de service.

Obs N°1290 du registre numérique Une Anonyme de Saint-Denis

Lorsque le vélo et les transports en commun ne sont plus envisageables, il ne reste que l'option de la voiture. Cependant, il est possible de repenser l'usage de la voiture : covoiturage, voiture partagée, parking relais... Quelles sont, aujourd'hui, vos nouvelles solutions pour éviter la voiture, et favoriser l'utilisation du vélo ?

Obs N°1294 et 1303 du registre numérique M. LONQUEPEE de Coignières

Il manque un tout petit aménagement entre le quai et le souterrain qui passe sous la voie ferrée. Le parking relais de la gare de La Verrière : Depuis sa création récente, ce parking pose de nombreux problèmes aux usagers et aux communes riveraines. Ce nouveau parking a une capacité inférieure aux parkings précédents alors même de nombreux logements viennent d'être construits sur Maurepas

Obs N°1306 du registre numérique M. LUCAS DE COUVILLE de Clichy

Il faudrait créer une grande plateforme multi modale (covoiturage, parking-relais et métro. Cette notion de parking relais en petite couronne est un chainon manquant pour inciter à limiter l'usage du véhicule personnel.

Obs N°1356 du registre numérique Association The Shifters – Groupe local de Paris

La région liste 202 sites d'accès multimodal à pérenniser.

Une portée d'une quinzaine de minutes de déplacement doit être considérée (la notion « aux abords des gares » est floue et demande à être spécifiée explicitement)

Décourager le rabattement automobile : pas de construction de parking relais, stationnement automobile payant aux abords des gares

Réponse du maitre d'ouvrage

En préambule, il convient de rappeler que le Plan des mobilités, de portée régionale, n'a pas vocation à déterminer la liste des parkings relais à l'horizon 2030. Les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter Île-de-France Mobilités pour envisager le lancement d'une étude de création / d'agrandissement de parking relais.

Les études pour la réalisation de parkings relais s'inscrivent dans des démarches globales d'études de pôle, c'est-à-dire en prenant en compte l'ensemble des besoins, opportunités et contraintes en matière de rabattement par les différents modes de transport. L'espace autour des gares étant souvent contraint, l'aménagement d'équipements d'intermodalité est à apprécier selon les spécificités propres au contexte urbain. Cela est d'autant plus vrai en petite couronne, où l'espace très contraint et l'existence d'alternatives adaptées au milieu urbain dense conduisent à privilégier la réservation d'espace pour les bus ou les vélos plutôt que la réalisation de parkings relais.

Comme indiqué dans la mesure 6.1.5 du Plan, les Communes ou EPCI compétents en matière de stationnement doivent s'assurer que la réglementation et la tarification du stationnement sur voirie à proximité des pôles incitent les usagers des transports collectifs à utiliser les Parkings relais plutôt qu'à stationner sur la voirie. C'est pour cela que le stationnement payant aux abords des gares doit être privilégié dans certains cas.

Concernant le niveau de service sur les parkings relais, la labellisation "Parkings relais Île-de-France Mobilités" permet d'assurer aux usagers un service de qualité et uniforme à l'échelle régionale grâce à un suivi très régulier de la qualité de service par Île-de-France Mobilités, une tarification adaptée au contexte de chaque parking relais (parking payant, réglementé, gratuité partielle ou totale…), ainsi qu'une meilleure lisibilité et visibilité du service à travers la

signalisation, l'aménagement qualitatif des espaces, la généralisation du Pass Navigo comme moyen d'accès, la prise en compte du stationnement des deux-roues motorisés, etc.

Enfin, la tarification des parkings relais est définie en fonction de la situation géographique de chaque parking, mais elle vise dans tous les cas à favoriser les déplacements multimodaux. Cela peut aller, dans certains cas, jusqu'à instaurer la gratuité pour les usagers fréquents abonnés Navigo annuels.

Commentaire de la commission d'enquête

Le maitre d'ouvrage rappelle qu'il n'a pas vocation à déterminer la liste des Parkings Relais, la commission d'enquête prend note du fait que les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter IDF Mobilités pour des créations ou extensions.

Le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR), a été mis à jour en 2023 ; pour les parkings relais existants qui permettent d'assurer aux usagers des transports en commun de limiter leurs déplacements, il serait opportun de mettre en place une tarification adaptée au contexte de chaque parking.

Les parkings relais de ces zones, avec des tarifs peu attractifs, ne sont pas utilisés au total de leur capacité, pour certains moins de 50% et même 20%. Une tarification incitative pour l'accès à ces parkings devrait être proposée aux titulaires d'un titre de transport

La commission d'enquête estime qu'il serait souhaitable d'analyser les besoins de parkings relais surtout en grande banlieue (zones 5 et 6) autour des gares RER.

La généralisation de la signalisation et de l'information serait un élément non négligeable pour attirer tous les véhicules y compris les deux-roues motorisés.

2.7. THEME N° 7 ACTIVITES LOGISTIQUES

L'objectif du PDMIF d'envisager un report modal de la route vers le ferroviaire de 1,5% est bien accueilli et même parfois qualifié de trop peu ambitieux.

Le déséquilibre entre la part du transport routier et celle des autres modes (ferroviaire et fluvial) a de fortes répercussions en termes d'équipements, de voirie, de santé…

Les contributions du public interrogent sur plusieurs aspects de ce thème, elles souscrivent à l'objectif de décarbonation

2.7.1. Le rail

Obs N°422 M. PIKETTY du registre numérique

« La région dispose du réseau ferré opérationnel, entièrement électrifié de surcroit, permettant distribution, desserte, communication d'1 point à 1 autre, tel qu'il puisse satisfaire tout le besoin de fret.

Ce n'est certes pas le défaut d'infrastructure qui est la cause de la forte sous-utilisation de ce réseau pour le fret, c'est la mauvaise qualité, d'1 autre âge, qui est la cause de cette sous-utilisation ; en particulier fait défaut l'indispensable continuité du service de fret ferré détournant son usage vers le fret routier.

Il n'y a aucune raison pour que le modèle de réussite pour le transport des passagers ne soit pas réutilisé pour le transport des marchandises, pour atteindre semblable continuité de service pour le fret ferré ; ce faisant, beaucoup d'objectifs assignés au Plan des Mobilités seront plus facilement atteints (réduction de la pollution, désencombrement de la voirie, ...) par transfert fret routier -> fret ferré. »

Obs N° 485 du registre numérique Mme TOUSTAIN :

« Réouverture du tronçon Coulommiers- La Ferté Gaucher ligne

Afin de lutter contre la paupérisation du territoire de la Ferté si on compare avec d'autres tronçons dont la réouverture est votée, et limiter le trafic routier polluant, il serait vraiment temps de ré ouvrir la ligne Coulommiers _ La Ferté-Gaucher : l'étude Infratek a rendu ses conclusions plus que concluantes ! »

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINOFF

« Réactivation du site multimodal d'Achères Grand Cormier, afin de développer le fret ferroviaire et réduire le transport routier de marchandises.

Obs N° 1254 du registre numérique M. DELISLE

« En tant que transporteur routier de marchandises, basé à La Ferté-Gaucher, nous souhaitons la réouverture de la voie ferrée entre Coulommiers et La Ferté-Gaucher. En effet, nous avons beaucoup de demandes de nos clients pour décarboner leur transport car les gares parisiennes sont saturées d'accès routiers. Nous sommes propriétaires d'une friche industrielle qui possède l'embranchement fer et une ITE. Nous pourrions construire et exploiter une gare multimodale afin de développer le transport combiné, répondant ainsi à la volonté gouvernementale et aux chargeurs »

Obs N° 1289 La ville de St GERMAIN en LAYE

« Développement du fret ferroviaire : nous vous encourageons à remettre en activité le site multimodal à vocation logistique de la gare d'Achères Grand Cormier, point stratégique pour le transport de marchandises et les liaisons ferroviaires régionale, afin de renforcer le fret et proposer des plateformes pour assurer la livraison du dernier kilomètre depuis le secteur de la gare de triage d'Achères vers les communes alentours (Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Achères, Conflans, Maisons Laffitte…) au moyen de liaisons décarbonés »

Obs N° 1334 du registre numérique Les élus de La Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne de le maitre d'ouvrage Ile-de-France ont écrit :

« Le PMIDF ne prend pas les mesures et ne propose pas une feuille de route permettant de réduire la part modale du transport routier de marchandises au profit de mode de transport plus vertueux. Les différents documents stratégiques en la matière éludent également l'opérationnalité d'une telle transition. Ainsi, il est déplorable que la protection des emprises ferroviaires et des installations terminales embranchées (ETE) ne figure pas dans le PMIDF et qu'elle soit limitée à la zone dense dans le SDRIF-E,

Il est également incompréhensible que le PMIDF ne prévoit pas un moratoire sur les fermetures de lignes ferroviaires en Ile-de-France. Aussi, il est étonnant que le PMIDF fasse l'impasse sur le démantèlement de Fret SNCF, premier acteur du fret ferroviaire du pays.

Nous apportons notre soutien aux études en faveur d'un contournement fret ferroviaire de l'Ile-de-France. Aussi, nous souhaitons qu'le maitre d'ouvrage et le maitre d'ouvrage participent davantage au financement des ITE (régénération et création) ainsi qu'aux terminaux combinés ferroviaires et fluviaux, »

Réponse du maitre d'ouvrage

Au regard des impacts environnementaux et urbains du transport de marchandises, le constat de réduire la part de la route dans le transport de marchandises au profit de mode de transports alternatifs (notamment fluvial et ferroviaire) est partagé par le maitre d'ouvrage et Île-de-France Mobilités. L'action 10.2 du PDMIF, malgré les contraintes spécifiques du réseau ferré francilien (saturation et difficultés de concilier les trafics voyageurs et fret) porte bien l'ambition de développer l'usage des modes ferroviaires et fluviaux notamment. Sur le sujet du fret ferroviaire, l'Etat au travers sa stratégie nationale pour le fret ferroviaire pilote le sujet. En complément la région Île-de-France au travers l'acte 2 de sa stratégie régionale fret et logistique accompagne d'ores et déjà les projets qui la concerne via le financement des installations terminales embranchées (ITE), d'infrastructures multimodales et chantiers de transports combinés stratégiques pour l'Île-de-France.

La Région soutient également massivement le développement de la voie d'eau en finançant notamment des infrastructures ou des installations portuaires, fluviales dans le cadre du CPIER « Vallée de la Seine », du protocole pour le Canal Seine Nord Europe et différents dispositifs pour l'innovation et le report modal afin d'assurer la décarbonation des activités logistiques.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie que la maîtrise d'ouvrage ait fait une priorité du rééquilibrage des modes de transport logistique et ait fixé des objectifs ambitieux pour rééquilibrer les parts respectives de ces modes de transport.

Si l'Etat agit au travers de sa stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, la région doit prendre toute sa place dans les dispositifs qui dynamiseraient ces intentions.

Les programmes portuaires ne peuvent être envisagés qu'avec la volonté de préserver les équilibres environnementaux.

2.7.2 La route

Le transport routier est dans les contributions considéré comme trop prégnant et devrait être considérablement réduit

Obs N° 520 du registre numérique Mme d'HERMIES

« Le nœud autoroutier de la porte de Bagnolet est un scandale sanitaire, environnemental, et économiquement absurde.

Pourquoi faut-il que les camions de toute l'Europe, venant du sud, du nord, de l'est s'y précipitent ? Et gratuitement...

En plus, c'est extrêmement dangereux la nuit : dans la descente sur Paris, ils font la course... C'est un des nœuds les plus utilisés en Europe.

En attendant le ferroutage, pour le prochain siècle ? Ce serait vraiment utile de le rendre moins attractif... »

Obs n° 875 du registre numérique M. BATY :

« Se déplacer autour de nos villes à proximité des autoroutes A1, A3, A104 devient aussi de plus en plus compliqué. L'absence de ferroutage, de mise du fret sur des trains, de création de plateforme multimodales à Roissy, Garonor et Drancy, etc.., pour des livraisons du dernier kilomètre en véhicules propres, conduit à une saturation quotidienne et permanente des voies de circulations par des milliers de camions qui font le contournement de la capitale. »

Obs N° 1119 du registre numérique M EDOUARD

« Organisation rationnelle des flux de marchandises interrégionaux (action 10.1.1)

Il est nécessaire d'éviter que les transports de fret routier entre l'Ouest de la France (Normandie et Bretagne) vers la Bourgogne et au-delà passent par l'Ile-de-France en terminant enfin le bouclage autoroutier de la rocade de contournement de l'IDF (tronçon manquant entre Bourges et Troyes). Analogie avec l'action 10.2.3 (contournement de l'Île-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit). »

2.7.3 Les fleuves

Obs N° 477 du registre numérique le Conseil départemental de Seine-et-Marne

« Fret fluvial : Le Département souhaite une accélération de la mise en grand gabarit de la Seine (sud du département). »

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINOFF

« Développement du fret fluvial sur la Seine, en exploitant le futur site de PSMO pour favoriser des solutions logistiques décarbonées. »

Obs N° 1289 La ville de St GERMAIN en LAYE

« Développement du fret fluvial : Renforcer les offres de transports à travers la Seine en s'appuyant sur le futur site de PSMO »

Obs N° 1332 du registre numérique Une Anonyme, Présidente de SOS Bords de Seine

« J'affirme ma totale opposition aux projets du PORT INDUSTRIEL HAROPA à Vigneux sur Seine en face d'Ablon (140 mètres entre les deux berges). Celui-ci s'inscrit dans un projet de faire de la Seine une voie de distribution de marchandises sur un fleuve qui appartient à tous ses citoyens. Une autoroute fluviale pour accueillir et vendre du transport. Un projet financier et immobilier et non un service rendu aux franciliens. Faire la Seine un grand hub logistique. L'évolution démographique de notre région ne justifie pas la destruction de ce fleuve, ni la qualité de vie de ses riverains ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Afin de répondre aux besoins d'approvisionnement des bassins de consommations et des filières économiques il ne s'agit pas d'opposer les modes mais de travailler à réduire la part modale routière qui est prédominante tant que possible, en favorisant des chaines logistiques davantage multimodales, décarbonées et innovantes. Les actions 10.2 et 10.4 du PDMIF sont identifiées pour accompagner les entreprises et opérateurs dans la réussite de cet objectif. La région au travers l'acte 2 de sa stratégie régionale fret et logistique dispose de plusieurs leviers financiers pour les accompagner également.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête apprécie les intentions de la maîtrise d'ouvrage au travers des actes du PDMIF.

Elle souhaite toutefois que des indicateurs fiables (par exemple ceux proposés par la SITRAM) permettent une mesure régulière de l'efficacité de ces actions dans le rééquilibrage de la part modale de chaque mode de transport de fret en Ile de France.

2.7.4. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

La région peut-elle envisager un moratoire sur l'installation d'entrepôts logistiques sur des zones ne bénéficiant pas d'accès ferroviaire ou fluvial ?

Réponse du maitre d'ouvrage

L'habilitation du PDMIF, telle qu'elle résulte notamment de l'article L. 1214-2 du code des transports, ne lui permet pas de prévoir une telle règle qui dépasse le strict cadre des mobilités et se rapporte, de manière plus générale, à l'aménagement du territoire francilien. La région et le maitre d'ouvrage ne sont pas compétents en matière d'autorisations d'installations d'entrepôts, un moratoire ne serait donc pas envisageable.

A ce titre, le SDRIF-E comporte un chapitre dédié à la logistique (chap. 4-4 ; orientations réglementaires 116-127) qui vise à favoriser l'organisation et le fonctionnement de la logistique francilienne sur la base d'une armature multimodale de sites fluviaux et ferroviaires, articulée avec le réseau routier principal et en cohérence avec celle des régions voisines.

Cette armature comprend des sites existants et des sites à créer, notamment dans les secteurs denses en activités économiques et présentant un potentiel important de report modal.

En cohérence, la stratégie régionale fret et logistique (Acte 2) et le PDMIF (Axe 10) encouragent et accompagnent la consolidation d'une armature logistique plus sobre, qui répond aux besoins des habitants et des entreprises de l'Île-de-France dans une approche de sobriété foncière et d'intégration urbaine et environnementale.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que la maîtrise d'ouvrage n'a pas de compétence directe dans l'autorisation d'installations d'entrepôts et d'aménagement du territoire.

Elle souhaite malgré tout que celle-ci insiste sur la nécessité d'accès ferroviaire et/ou fluvial sur les 22 sites potentiels listés pages 324,325 et 326 du PDMIF avant autorisation d'installation d'entrepôts sur ces espaces.

Question N°2 :

Comment envisager la mise en place de péages spécifiques pour les poids lourds en transit.

Réponse du maitre d'ouvrage

L'habilitation du PDMIF, telle qu'elle résulte notamment de l'article L. 1214-2 du code des transports, ne lui permet pas de prévoir des péages dont la mise en œuvre relève du domaine de la loi, dans le respect des règles européennes et notamment de la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dans sa rédaction issue de Directive (UE) 2022/362 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Ce cadre légal a été profondément renouvelé par l'Ordonnance n° 2023-661 prise en application des dispositions de l'article 137 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement

climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et de l'article 128 de la loi du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

Ce nouveau cadre normatif ménage une place aux Régions qui pourront désormais agir en ce sens, dans des conditions strictement encadrées (Code des impositions sur les biens et services, art. L421-186 s.). Ce dispositif demeure juridiquement distinct du PDMIF qui relève d'une habilitation différente du maitre d'ouvrage.

Une telle mesure risquerait de peser sur les entreprises de transports alimentant le maitre d'ouvrage et son tissu économique, avec des impacts sur la compétitivité (dans un contexte complexe de réindustrialisation) et sur les prix de vente pouvant affecter le pouvoir d'achat des ménages. La Région, au travers notamment de sa stratégie régionale fret et logistique, ainsi que le PDMIF visent plutôt à soutenir l'accompagnement de la filière dans sa transition écologique, l'innovation et le développement de chaines logistiques multimodales et décarbonées.

Commentaire de la commission d'enquête

La réponse de la maîtrise d'ouvrage précise avec détails les textes qui régissent l'utilisation de certaines infrastructures dans le cadre du code des transports et des lois de finances.

L'argumentation développée dans le dernier paragraphe laisse entendre que le choix de favoriser les transports alternatifs au transport routier ne soit pas encore une priorité du PDMIF.

La commission d'enquête regrette que la rentabilité économique d'un mode de transport prévale sur les conséquences environnementales de celui-ci.

Question N°3 :

Qu'en est-il d'étude sur un contournement ferroviaire de la région ?

Réponse du maitre d'ouvrage

L'étude de contournement et franchissement Fret ferroviaire de l'Ile-de-France, inscrite dans le Plan des mobilités en Île-de-France, et portée par l'Etat est actuellement toujours en cours. Elle consiste à étudier la faisabilité technique et économique d'un contournement "fret de l'Île-de-France pour les circulations qui n'ont pas de raison commerciale de la traverser. Des approfondissements sont nécessaires sur certains itinéraires.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse et souhaiterai qu'un échéancier puisse être élaboré et inscrit au PDMIF.

Question N°4 :

La région peut-elle envisager l'élargissement du Pacte des logistiques métropolitaines du Grand Paris à la région ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La Région Ile-de-France a établi une stratégie régionale fret et logistique dont l'Acte 2 a été voté en septembre 2022. Elle repose sur 4 axes pour une logistique plus responsable et mieux intégrée au niveau urbain et environnemental. Elle vise à améliorer le fonctionnement du fret et de la logistique à l'échelle francilienne en renforçant la connaissance du secteur (Axe 1), en accompagnant la décarbonation des activités logistiques (Axe 2), en les prenant en compte dans la planification et les projets urbains (Axe 3) et en valorisant la filière porteuse d'innovations et pourvoyeuse d'emplois (Axe 4).Elle couvre l'ensemble du périmètre régional et dispose de plusieurs leviers d'interventions (contrats de plans Etat-Région, 4 dispositifs fret régionaux, partenariats avec le monde de la recherche, etc.) et cible différents types de bénéficiaires (entreprises, collectivités territoriales, opérateurs, aménageurs, etc.) La MGP dispose d'un Pacte

logistique métropolitain ne couvrant pas l'ensemble du périmètre francilien et ne disposant pas de l'ensemble des leviers d'interventions dont dispose la région Ile-de France. Leurs capacités d'intervention sont à ce jour plus limitées avec une cible de bénéficiaires plus réduite. Un travail est porté notamment par le maitre d'ouvrage pour fédérer les différents acteurs publics œuvrant sur le sujet au travers de réunions multipartenaires (Région, Etat, MGP, Ville de Paris, Ademe, etc.) Une convention avec la MGP intégrant notamment le sujet de la logistique est également en cours d'actualisation. Ces différents travaux visent à articuler les politiques régionales dites "fret et logistique", et construire des actions ou référentiels conjoints.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées et se félicite des convergences mises en place. Les efforts de la maîtrise d'ouvrage pour fédérer les différents acteurs publics qui œuvrent sur le sujet sont louables. La cohérence des dispositifs améliorera leur dynamisme et leur efficacité.

La commission d'enquête regrette à nouveau que pour des difficultés calendaires, ces actions et conventions qui ne sont pas encore finalisées ne puissent figurer dans le PDMIF.

Question N°5 :

Comment la région entend-elle préserver le patrimoine constitué par les emprises ferroviaires ou fluviales et les maintenir à leur destination première ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le SDRIF-E, voté le 11 septembre 2024, identifie et protège notamment les sites constituant l'armature logistique francilienne. Il sanctuarise par ailleurs 211 sites qui bénéficient d'une desserte multimodale (ports, chantiers combinés, triages et installations terminales embranchées) appelés à devenir les pivots d'un système logistique francilien plus sobre. Cette ambition de préservation des sites embranchés et/ou multimodaux se traduit par une liste qui figure au PDMIF (voir complément à la mesure 10.1.3).

Commentaire de la commission d'enquête

La maitrise d'ouvrage protège et sanctuarise les sites qu'elle définit comme sites pivot dans l'armature logistique régionale.

Il apparait malgré tout qu'un certain nombre d'emprises ferroviaires (comme celles de Lognes, Paris-Est ou Gare du Nord), dont il conviendrait d'établir une liste aussi exhaustive que possible, ne figurent pas dans l'état figurant au complément à la mesure 10.3.1 et qu'il serait souhaitable de les préserver.

Question N°6 :

Les entrepôts logistiques sont ravitaillés par de gros porteurs (voire semi-remorques jusqu'à 38 tonnes !) et sont implantés généralement à 15 à 25 km de Paris et de la petite couronne.

Afin de minimiser l'impact carbone des « *derniers kilomètres* » le maitre d'ouvrage pourrait-elle imposer que la livraison des magasins et grandes surfaces depuis ces entrepôts logistiques soit effectuée par des camions zéro émission (alimentation électrique, voire hydrogène… ?

Réponse du maitre d'ouvrage

L'habilitation du PDMIF, telle qu'elle résulte notamment de l'article L. 1214-2 du code des transports, ne lui permet pas de prévoir une telle règle qui interdirait la desserte des commerces par des véhicules thermiques.

En l'état de la législation, l'interdiction de véhicules thermiques relève de la mise en œuvre des ZFE (v. CGCT, art. 2213-4-1) ou exceptionnellement, des pouvoirs de police des autorités locales pour des secteurs spécifiquement délimités (v. CGCT, art. 2213-4).

Une intervention du législateur serait donc nécessaire pour permettre une telle interdiction générale de desserte des commerces par des véhicules thermiques.

Néanmoins le PDMIF comporte un volet visant à réduire les nuisances liées à la livraison de marchandises en zones urbaines, notamment son action 10.3 « Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines ».

Le Plan des mobilités porte des objectifs de transition énergétique des parcs de véhicules de transport de marchandises à horizon 2030 :

- 33,5% de véhicules utilitaires légers et 12% de poids lourds électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène ;
- 8% de véhicules utilitaires légers et 20% de poids lourds roulant GNV, préférentiellement issu de la méthanisation de déchets organiques

Pour accompagner cette transition, le Plan des mobilités porte des actions visant à développer les réseaux de recharge et d'avitaillement pour les véhicules propres et à poursuivre les aides à l'achat de véhicules propres, avec une action spécifique au transport de marchandises (voir réponse à la section 8.1 pour davantage de précisions concernant cette thématique).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que le maitre d'ouvrage n'a pas en l'état actuel de la législation, compétence directe dans cette matière.

Elle se félicite des objectifs de transition énergétique des parcs de véhicules de transport de marchandises déterminés à horizon 2030.

2.8 THEME N° 8 L'ENVIRONNEMENT

Ce thème fait état des nombreux impacts qu'engendrent tous les modes de transport motorisés, sur la vie quotidienne de la population et sur l'environnement en général. Pour beaucoup, le remède à cette situation réside dans le développement des mobilités douces, une restructuration du réseau RER et une refonte de la politique tarifaire. (Cf thème N° 5 Politique tarifaire).

2.8.1. Transition énergétique

Dans son utilisation la plus courante, la transition énergétique désigne aujourd'hui le défi d'un changement complet dans le volume et les types d'énergies utilisées, dans l'objectif de décarboner le plus rapidement possible l'économie afin de réduire son impact sur l'environnement.

Dans les observations déposées, la transition énergétique semble concerner, plus particulièrement les collectivités publiques et organismes.

Les solutions proposées résident en premier chef dans la diminution de l'usage de la voiture remplacée par des modes plus doux, la recherche de transports alternatifs, la réouverture de certaines lignes ferroviaires et l'avitaillement des poids lourds.

Obs N°119 du registre numérique Mme FRICHET

« C'est pourquoi, lorsque c'est possible, il faut remettre en service les lignes ferroviaires pour une mobilité durable, décarbonée et abordable financièrement »

Obs. n° 407 du registre numérique Mme DELAETRE

*« **Décarboner le** fret et le transport de marchandises*

Soutenir une logistique territoriale plus durable et performante en favorisant le transport de marchandises par train ou voie fluviale, l'optimisation des flux routiers et la transition énergétique des véhicules de transport.

► Décarboner le parc de véhicules franciliens

Décarboner le parc automobile francilien en aidant à l'achat de véhicules électriques, en mettant en place davantage de bornes de recharge et en accompagnant l'essor des énergies durables (bio GNV, hydrogène ...).

L'électrification du parc n'est pas une solution parfaite, mais c'est un moyen rendu nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC, raison pour laquelle elle est préconisée par le GIEC ».

Obs. n° 474 du registre numérique - Conseil départemental de Seine-et-Marne

« ACHEVER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE L'ETAT, DES COLLECTIVITÉS LOCALES ET DE TOUS LEURS ÉTABLISSEMENTS

Au-delà de ces obligations réglementaires, il est souhaitable que les collectivités et entreprises publiques locales atteignent "un parc de véhicules 100 % à faibles ou très faibles émissions à horizon 2030." Le verdissement de la flotte du Département à cet horizon n'est pas atteignable pour des raisons techniques et budgétaires. Le Département n'est donc pas favorable à cet objectif ».

Obs. n° 638 sur le registre public : Mme NIEIL-TRAN -GRDF en Ile-de-France.

« GRDF acte les inflexions d'Île-de-France Mobilités sur la nécessité d'accélération la transition énergétique de la flotte de poids lourds, au même titre que celles des véhicules

utilitaires légers, ainsi que d'accélérer le développement accéléré de l'offre de poids lourds à motorisation décarbonée (électrique, bioGNV et hydrogène). GRDF propose d'accompagner l'ensemble des acteurs de transport dans la transition énergétique de leur flotte et dans l'étude de raccordement de stations multi-énergies publiques et privées (dont le bioGNV).

Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises (p322)

La disponibilité de la gamme de véhicules roulant au bioGNV permet de couvrir tous les usages d'une collectivité ou d'une entreprise : véhicules de transports de personnes (cars/bus), poids lourds pour le transport de marchandises, BTP, tracteurs agricoles, engins de manutention et d'entretien, bennes à ordures ménagère, balayeuses, véhicules utilitaires légers...

Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules.

GRDF souhaite apporter des précisions sur le réseau d'avitaillement en GNV et le parc de véhicules roulant au bioGNV en France, et sur le territoire francilien.

En Île-de-France, au 1er mars 2025 :

- *43 stations publiques GNV sont accessibles.*
- *Plus de 110 stations privatives (centres bus, stations pour bennes à ordures, stations pour flotte de transport de marchandises ou de collectivités) ont été construites pour le compte de collectivités et d'entreprises.*
- *44 000 véhicules roulent au bioGNV en France dont 17 000 en Île-de-France (Source : fichier des immatriculations, 28/02/2025°*

Dns le point 5.1.6. « Transition énergétique des parcs de véhicules », vous mentionnez l'objectif d'installer environ 60 stations supplémentaires entre 2024 et 2030. A mars 2025, ce sont 43 stations publiques et plus de 110 stations BioGNV privatives qui sont déployées pour décarboner les flottes des entreprises franciliennes ».

Obs N° 576 du registre numérique *M. CHARPAK*

« ...Les politiques actuelles sont contreproductives pour la décarbonation de l'ile de France, la diminution des pollutions de l'air et des sols liées aux transports motorisés et la qualité de vie des citoyens d'une partie de la région...

Obs N°638 du registre numérique GRDF Mme NIEL-TRAN

« GRDF acte les inflexions d'Île-de-France Mobilités sur la nécessité d'accélération la transition énergétique de la flotte de poids lourds, au même titre que celles des véhicules utilitaires légers, ainsi que d'accélérer le développement accéléré de l'offre de poids lourds à motorisation décarbonée »

Obs. N : 892 du registre numérique : Mme VIARD

« Je suis atterrée par les objectifs affichés. D'ici 2030 environ 25 milliards d'euros auront été investis dans le Grand Paris Express afin de réaliser une lourde infrastructure de transports collectifs. Les travaux auront bouleversé des quartiers, généré des nuisances gigantesques afin d'enterrer les nouvelles lignes. L'augmentation apparemment substantielle de la part du vélo dans ces déplacements aboutira à un résultat global dérisoire du fait de son niveau actuel en dehors du territoire de la ville de Paris. Cette part restera faible parce que la sécurisation d'axes structurants restera encore exceptionnelle. Un tel manque d'ambition dans la transition énergétique laisse à penser que la majorité à l'Assemblée régionale vit dans un monde alternatif dans lequel on peine à tirer les conclusions du Changement climatique. J'attends des élus qu'ils anticipent la situation future défavorable que nous devrons affronter et non qu'ils laissent les choses quasiment inchangées. J'attends de l'ambition, de l'audace ».

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINOFF

« ...Développement du fret fluvial sur la Seine, en exploitant le futur site de PSMO pour favoriser des solutions logistiques décarbonées ».

Obs N° 1071 du registre numérique un ANONYME

« L'avenir des mobilités dans les espaces urbains, donc au moins du cœur de l'île de France autour de Paris, doit être non seulement décarbonée dans le sens non polluant pour les habitants des zones denses, mais il faut aussi donner moins de place à la voiture individuelle qui occupe beaucoup trop d'espace »

Obs N° 1138 du registre numérique M. LEROY TERQUEM

*« Le **vélo** est le moyen décarboné de déplacement à moyenne distance. La Région doit contribuer à valoriser le vélo qui est une solution pragmatique et efficace, tout à la fois bonne pour la planète, bonne pour la santé et bonne pour les finances publiques »*

Réponse du maitre d'ouvrage

La très grande majorité des actions du Plan des mobilités vise à décarboner les déplacements des personnes et des biens circulant en Île-de-France, afin d'atteindre l'objectif majeur fixé par le plan d'une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'ici l'horizon 2030.

Les observations regroupées au sein de la présente section "Transition énergétique" concernent en réalité deux types de leviers d'action :

- L'incitation au report vers des modes moins carbonés voire décarbonés, alternatifs à la voiture (vélo) ou au transport routier de marchandises (fret ferroviaire ou fluvial) ;
- La transition énergétique à proprement parler, c'est-à-dire le remplacement de véhicules thermiques par des véhicules fonctionnant aux énergies alternatives, en particulier électricité et biogaz.

Le premier levier fait l'objet de nombreux axes du plan, explicités dans d'autres sections du présent document.

Le second levier est explicité dans les axes 10 et 11 du plan. L'ensemble de l'axe 11 du Plan des mobilités est en effet consacré à la transition énergétique du parc de véhicules routiers et mettant l'accent sur le besoin :

- De développer les réseaux de recharge et d'avitaillement en énergies alternatives : bornes de recharge électrique, stations de gaz naturel pour véhicules (GNV, et en particulier bioGNV produit à partir de la méthanisation de déchets organiques) et stations hydrogène. En particulier, un objectif ambitieux mais réaliste de 100 000 points de charge électrique y est inscrit (en équivalents 24kW, ce qui signifie que si des bornes de puissance plus importante sont installées, le même objectif peut être atteint avec moins de points de charge).
- De poursuivre les aides à l'achat de véhicules propres ou au rétrofit de véhicules essence ou diesel (transformation de leur motorisation vers l'électrique) à destination des particuliers, des collectivités et des entreprises pour permettre de couvrir une partie du surcoût des véhicules à motorisation alternative.

L'action 10.4 de l'axe 10 qui est consacré à la logistique porte des compléments spécifiques à la transition du parc de véhicules routiers de marchandises, en mettant l'accent sur le besoin de développer des stations multi-énergie (électrique, GNV, hydrogène) à proximité des zones logistiques, d'accompagner l'électrification du parc de véhicules utilitaires légers et le développement de la cyclologistique dans les territoires où cela est pertinent.

C'est bien l'activation de l'ensemble des leviers qui doit permettre d'atteindre l'objectif global de décarbonation du plan.

Les solutions à mettre en œuvre varient selon les territoires, la transition énergétique du parc de voitures revêtant un caractère plus déterminant dans les territoires au sein desquels les solutions alternatives (modes actifs, transports en commun) ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère également que la transition énergétique est au cœur des orientations du Plan des Mobilités IDF et que des objectifs clairs y sont énoncés. A cet effet, les différentes stratégies sont dirigées vers les incitations à des modes de transports totalement décarbonés, tels qu'examinés de façon détaillée dans le présent procès-verbal mais il est noté la reconnaissance et la prise en compte de la voiture comme moyen de transport indispensable, actuellement, dans certains territoires. Il en est de même pour certains transports utilitaires.

A cet effet, les incitations à davantage de véhicules s'orientant vers une transition énergétique sont rappelées, notamment les aides à l'accès à des véhicules propres mais, il est important de le souligner, vers le développement de stations multi-énergie, dont l'insuffisance actuelle représente, pour les transports routiers de marchandises probablement un frein à la transition énergétique de ces véhicules.

2.8.2. Nuisances

De nombreux déposants déplorent les nuisances générées par la circulation motorisée tant en voiture individuelle qu'en transports collectifs, bus, camions, rail, mobylettes.

Ces nuisances sont multiples, bruit, pollution de l'air, pollutions lumineuses, et jugées préjudiciables à la qualité de l'environnement et à la santé de la population.

Les exemples ci-après illustrent cette situation.

- **Pollution et qualité de vie**

Obs N° 57 du registre numérique Mme AWAD

« ...Il est impératif qu'Issy-les-Moulineaux s'engage dans une refonte profonde de son aménagement urbain afin de réduire la place de l'automobile :

Boulevard Rodin : un boulevard d'un autre temps, source d'accidents, de pollution sonore et atmosphérique, alors même qu'il borde une école ! »

Obs N°123 du registre numérique Anonyme *« ...La voiture sur la région parisienne est une catastrophe écologique et sanitaire (pollution aux particules, bruit... »*

Obs N° 146 du registre numérique Une Anonyme

« La pollution sonore : klaxon, bruit de moto, bruits de camion poubelle le matin, bruits de travaux, etc. empêchent de bien dormir, notamment sur les axes fréquentés (ex : boulevard Exelmans). Les radars de bruits pourraient être une bonne solution si seulement ils captent bien les différentes nuisances, que ce soit dans les aigus ou les graves »

Obs. n° 1296 du registre numérique : Ville de Saint-Germain-en-Laye.:

"Repenser la mobilité pour améliorer le cadre de vie et la santé des Saint-Germanois". Nos objectifs et actions permettent de répondre à ceux précisés dans le PDMIF ».

Obs N° 134 du registre numérique Anonyme

« ...La ville est bondée de bus diesel vétustes qui engendrent encore plus de bouchons et de pollution sans parler des nuisances sonores permanentes pour les riverains... »

Obs N° 142 du registre numérique M. KOWALSKY

« C'est avec ces ambitions que nous sortirons de la dépendance à la voiture individuelle et les nuisances qu'elle entraîne. »

Obs N° 146 du registre numérique un Anonyme

« … La pollution sonore : klaxon, bruit de moto, bruits de camion poubelle le matin, bruits de travaux, etc. empêchent de bien dormir… »

Obs.° 223 du registre numérique M. DOS SANTOS.

« Il est nécessaire d'anticiper les afflux de population dans les zones dans lesquelles de grandes opérations d'aménagement sont en cours et dans lesquelles la densité augmente fortement aux portes de Paris. Il y a un fort déficit de transports en commun, ce qui est contraire avec un cadre de vie apaisé ».

Obs N° 440 du registre numérique Anonyme

« …ces bus de grande capacité circulent très fréquemment, y compris aux heures creuses, alors qu'ils transportent généralement à peine 3 ou 4 passagers aux heures de faible affluence. Cette situation entraîne un gaspillage énergétique important, une pollution excessive et des nuisances sonores non négligeables pour un village de cette taille… »

Obs N° 497 du registre numérique Mme BONTE

« Toujours pas d'action concrètes en petite couronne pour lutter contre la pollution des véhicules et nuisances sonores des mobylettes ! »

Obs N° 558 du registre numérique M. BUTIN-JULIA

« …le trafic routier s'écoule de plus en plus mal et le nombre de kilomètres de bouchons augmente de manière exponentielle…engendrant des temps de parcours nettement augmentés et donc une pollution bien plus importante… »

Obs N° 559 du registre numérique Anonyme

« …La route de Versailles est déjà très empruntée par les voitures, mais aussi les poids lourds... de plus en plus nombreux... Cette circulation est réellement source de pollution, de pollution sonore aussi et surtout d'un manque réel de respect de la vitesse maximale… »

Obs N° 761 du registre numérique M. MICHAU

« …Aujourd'hui, le manque d'alternatives organisées pousse encore trop de familles à utiliser la voiture, contribuant aux embouteillages et à la pollution locale… »

Obs N°766 du registre numérique Mme PEDEFLOUIS

« … je constate dans ma ville la prolifération de véhicules lourds, qui encombrent l'espace public et aggravent la pollution de l'air en surconsommant du carburant par rapport à un véhicule classique… »

Obs 781 du registre numérique Ville d'Etampes

« Un point d'attention est également à porter sur l'évolution du fret ferroviaire courte distance. Il est indispensable de ne pas générer des plateformes en grande couronne qui permettent de réduire globalement les émissions mais qui génèrent les nuisances environnementales sur les territoires

Obs. n° 799 du le registre numérique ; Mme MERCIER.:

« Quels sont les moyens qui vont être mis en place pour leur faire connaitre, pour qu'ils s'en emparent afin qu'ils participent réellement à la transformation de leurs déplacements et donc à l'amélioration de leur cadre de vie, à la diminution drastique nécessaire et attendue des différentes pollutions : air, sol, particules fines, bruits, à l'amélioration de leur santé et à la réduction du réchauffement climatique ? «

Obs N° 801 du registre numérique Mme MERCIER

« … » Les bus RATP circulent de fait difficilement, les habitants subissent la dangerosité de la circulation non régulée, circulation d'autant plus difficile par l'augmentation induite de ces cars, la pollution en particules fines, la pollution au bruit des cars et des touristes qui cherchent comment prendre les transports pour se rendre à Paris ou ailleurs… »

Obs. n° 1333 sur le registre électronique : Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS.

« Pour une ambition plus forte en faveur de la qualité de vie, de la qualité de l'air et de ta lutte contre te bruit

Le PMIDF, malgré ses ambitions, ne dispose pas des leviers nécessaires pour réduire l'impact des transports sur l'environnement et sur le cadre de vie. Ainsi, plusieurs politiques publiques restent orphelines d'un chef de file et/ou de moyens suffisants.

Concernant la lutte contre le bruit et l'amélioration de la qualité de l'air, le PMIDF mérite d'être complété ».

- **Nuisances sonores/la vitesse**

Les causes de ces nuisances, évoquées par les déposants, reposent sur une vitesse excessive des véhicules, mal régulée en zone urbaine, la prolifération de bouchons due à une mauvaise répartition des modes de transport et également à la circulation des poids lourds et des bus.

La réduction de la vitesse sur les voies rapides et nationales est souvent jugée nécessaire. Nombreux sont ceux qui proposent de réserver des voies sur autoroute pour les cars, les bus et le covoiturage.

Obs N°9 du registre numérique Mme ADOUDDA DEBBA :

« La délibération du Conseil municipal de la Gennevilliers en date du 18 décembre 2024 émettant un avis sur le projet plan des mobilités en Ile-de-France, [...] formule les priorités suivantes : -réduire vitesse sur autoroute A86 et A15 pour améliorer la sécurité réduire le bruit et la pollution... »

Obs N° 54 du registre numérique Mme SAFFROY

« ...Pour plus de sécurité et moins de pollution : réduire à 30km/h la vitesse dans toutes les agglomérations... »

Obs N°165 du registre numérique Un Anonyme

« ... moins de circulation automobile et donc de nuisances sonores la nuit pour les riverains »

Obs N° 409 du registre numérique Mme SALVADOR

« Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés »

Obs N°552 du registre numérique une Anonyme

« Harmoniser les limitations de vitesses sur les routes d'ile de France : 50 sur le périphérique ; 70 à l'intérieur de l'A86 sur l'A1, A3, A4, A6, A14 et sur toute l'A86 ; 90 à l'extérieur de l'A86 jusqu'à la Francilienne incluse. 110 au-delà, pourquoi pas 130 plus loin.

On a tous droit à une bonne qualité de l'air, à une diminution du bruit, à une meilleure fluidité du trafic, à ne plus douter de la limite de vitesse. Ou qu'on habite en ile de France !»

Obs N° 738 du registre numérique M. USCLAT

« ...Installation de dispositifs de contrôle de vitesse, et de limitation de bruit si nécessaire. »

« ...Nous demandons instamment l'abaissement de la vitesse à 50 km/h dans de telles situations et notamment sur le tronçon de la D98 qui traverse notre quartier (environ 800 mètres). Cette mesure simple, ne demandant qu'un très faible investissement et rapide à mettre en œuvre améliorerait considérablement la sécurité de tous les usagers et réduirait les nuisances sonores... »

Obs 1034 du registre numérique Un Anonyme

« ...les vitesses de plus de 90 km/h devant nos maisons et les anciens aiguillages conservés provoquent des nuisances sonores intolérables pour les riverains, les capteurs sonores démontrent cette hausse de décibels. Malheureusement des normes calculées sur des moyennes ne tiennent pas du tout compte de ce que nous vivons au quotidien... »

Obs N°1401 du registre numérique M MILLET

« ... En cohérence de l'objectif de diminution de la pollution, des émissions de GES et de l'accidentalité routière, sur l'ensemble du réseau routier Francilien, y compris concédé, plafonner la vitesse maximale autorisée à 90 km/h dès maintenant puis à 70 km/h en 2030 - contre actuellement 110 km/h sur le réseau public et 130 km/h sur le réseau... »

Obs N° 480 du registre numérique Communauté d'agglomération Cergy

« ...Afin de limiter les accidents, la pollution de GES et sonore, la CACP demande à réduire la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur l'intégralité de la traversée de l'A15 à Cergy-Pontoise... »

Obs N° 463 du registre numérique un Anonyme

« ...Je constate comme d'autres riverains que ma maison tremble au passage des doubles bus. Je ne sais pas s'il s'agit de la vitesse inadaptée, du poids du véhicule, de l'état de la voirie ou d'un ensemble de ces 3 facteurs mais la nuisance est non négligeable... »

Obs N° 480 du registre numérique Communauté de communes de Cergy-Pontoise

« .. Afin de limiter les accidents, la pollution de GES et sonore, la CACP demande à réduire la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur l'intégralité de la traversée de l'A15 à Cergy-Pontoise... »

Obs N°649 du registre numérique les élèves de seconde ECOLE LA SOURCE MEUDON

« ...nous proposons de taxer l'utilisation de l'automobile dans un rayon de 15km autour du centre de Paris..... Les mesures ci-dessus permettraient de limiter la pollution (sonore, CO2, particules fines... ». »

Obs N° 795 du registre numérique un Anonyme de Port Marly

« Il est impensable d'imaginer un axe magistral passant à Port Marly sachant que je pensais que nous étions déjà au maximum de passage de camions, je n'ose imaginer.... Le bruit existant et la pollution sont déjà des nuisances importantes

Obs N° 1232 du registre numérique SOS Bords de Seine

« .. La pollution sonore due au trafic des super péniches, au débarquement des containers et leur enlèvement par camions ou trains, l'activité des entrepôts rendront la vie insupportable aux Ablonais riverains et les priveront du droit à vivre dans un environnement sonore sain... »

Obs N° 812 du registre du registre numérique Mme GERVAIS

« ...ce serait bien de penser aux nuisances sonores que font les RER A et trains L sur le nouveau quartier de la ZAC des Linandes (allée Fleurie à Cergy). Enterrer les rails ou mettre des murs anti-bruit ? Les rails étant en contre bas, les bruits résonnent dans les étages très tôt le matin et tard le soir... ».

Obs N° 977 du registre numérique M. EVREINNOFF

« Par ailleurs, la circulation sur la D113, qui devient la RN13 à Saint-Germain-en-Laye, pose un problème majeur de nuisances sonores et atmosphériques, notamment à Chambourcy. Il est crucial d'explorer des alternatives afin de réduire la place de la voiture individuelle et d'encourager d'autres formes de mobilité »

Obs N° 1044 du registre numérique groupe local Marne la Vallée

« À l'heure où la prolifération des SUV sature nos rues et accentue les nuisances (pollution, sécurité des piétons, congestion), nous proposons :
Une tarification progressive du stationnement en fonction du gabarit et du poids du véhicule, pour encourager l'usage de véhicules plus adaptés à la ville. »

Obs N° 1118 du registre numérique M. EDOUARD

« Réduire l'exposition des franciliens aux nuisances sonores routières »

Obs N° 1290 du registre numérique un Anonyme

« …Plusieurs projets ont montré leur efficacité, comme par exemple la réduction de la vitesse du périphérique parisien, qui selon l'Atelier Parisien d'Urbanisme a entraîné une baisse des nuisances sonores, des taux d'embouteillages, du nombre d'accidents mais aussi des émissions de NO2 et des PM10 »

Obs N° 1298 du registre numérique Ville de Saint Germain en Laye

« …Transports de marchandises et caractère traversant de la ville : Saint-Germain-en-Laye, en tant que ville traversante, est confrontée à un trafic de marchandises important, contribuant aux émissions de GES et aux nuisances sonores ».

Obs N° 1332 du registre numérique SOS Bords de Seine

« …La pollution de l'air liée aux gaz d'échappement des dizaines de super-péniches (fuel lourd ou diesel ordinaire, polluants), aux centaines de camions, aux véhicules personnels ne fera qu'aggraver la déjà très mauvaise qualité de l'air due aux avions qui survolent notre commune à basse altitude… »

Obs 1356 Groupe local de Paris

« L'objectif doit être que la marche soit encouragée par la mise en place d'un espace public de qualité au sein duquel le trafic automobile est fortement réduit compte tenu de ses nombreuses nuisances (vitesse, insécurité routière, bruit, pollution de l'air) ».

Obs N° 1163 du registre numérique Mme LASCZCZYK

« …Enfin, réduire la vitesse motorisée pour apaiser est essentielle en IDF (90 max sur la Francilienne et les autoroutes, 50 sur le périphérique, 30 en ville) pour moins de nuisances… »

Obs N° 4 du registre de la commune de Saint Germain en Laye Mme ROUSSEAU

« …je suis régulièrement réveillée par le bruit insupportable des bus non seulement ils sont vieux, polluants et bruyants mais ils ne respectent absolument pas la limitation de vitesse de 30 km/h.. ».

Obs N°1 du registre de Colombes Mairie de Colombes

« …Abaissement de la vitesse de circulation sur l'autoroute A86… »

Réponse du maitre d'ouvrage

Le bruit émis par les transports dépend principalement de trois facteurs :

•Les caractéristiques des véhicules, qu'ils soient routiers ou ferroviaires : motorisation, type de roues, etc.,

•Les caractéristiques de l'infrastructure : revêtement de chaussée, état de la surface du rail, etc.,

•Les paramètres liés à l'usage des véhicules : vitesses de circulation et, dans le cas du bruit routier, allure de circulation (conduite fluide, pulsée ou accélérée) et pente de la voie.

L'émission sonore totale dépend du débit de véhicules sur la voie.

Tous les véhicules ne sont pas identiques en termes acoustiques :

•Sur autoroute, un poids lourd représente acoustiquement quatre véhicules légers, et jusqu'à dix en milieu urbain ;

•Un autobus représente acoustiquement cinq véhicules légers (six pour un bus articulé), mais en ramenant les émissions sonores à la personne transportée, il s'avère finalement cinq fois moins bruyant qu'un véhicule particulier (et huit fois moins pour un bus articulé) ;

•Les émissions sonores des deux-roues motorisés sont plus complexes à caractériser. Leur spectre sonore, émergent et détectable, entraîne une gêne importante. Même s'il existe une réglementation, des pratiques fréquentes de manipulation (débridage) peuvent entraîner une

augmentation des émissions sonores de l'ordre de 15 à 20 dB.

De nombreux paramètres jouent également sur la propagation du bruit, comme la topographie des lieux.

Le bruit routier est la source principale de bruit des transports dans la zone dense francilienne

La part de la population francilienne exposée à des niveaux de bruit routier dépassant les valeurs limites de la réglementation est estimée à environ 10%.

Les leviers pour réduire les nuisances sonores liées aux transports routiers sont de cinq ordres, et sont tous mis à profit par le Plan des mobilités :

•L'évolution des motorisations des véhicules routiers traitée, comme rappelé plus haut, par l'axe 11 et l'action 10.4 du Plan des mobilités, afin de réduire le bruit dit "moteur" des véhicules.

Les voitures électriques sont significativement moins bruyantes à faible vitesse, étant donnée l'absence de bruit moteur, néanmoins au-delà de 50km/h, le bruit de roulement prend le dessus et la différence devient moins marquée.

Concernant les bus, la motorisation électrique ou hydrogène entraîne une réduction significative du bruit moteur (9 décibels en moins à 50km/h). La différence d'émission sonore entre un bus GNV et un bus diesel est moins significative (3 décibels en moins à 50km/h). A l'horizon 2030, Île-de-France Mobilités prévoit une flotte de bus composée de 70% de bus à motorisation GNV (biogaz) et 30% de bus à motorisation électrique, ces derniers étant principalement réservés à la zone dense, avec en particulier plus de 90% de bus électriques à Paris à terme.

•L'évolution des revêtements des voiries pour réduire le bruit de roulement lié à la circulation. Ces revêtements anti-bruit (dits enrobés phoniques) sont déjà utilisés sur certaines chaussées mais doivent être renouvelés plus régulièrement que les revêtements classiques pour conserver un même niveau de réduction du bruit. Cette action est portée par la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités entièrement dédiée à la réduction de l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières.

•L'installation d'écrans anti-bruit pour réduire la propagation du bruit, possible uniquement en milieu non-urbain ou l'isolation des façades des bâtiments exposés aux nuisances sonores. Ce type d'action est également porté par la mesure 7.5.1 du Plan des mobilités.

•La réduction du trafic automobile. Le report modal, permis en particulier par le développement du réseau de transports en commun et du vélo, a engendré une réelle diminution du bruit routier dans le centre de l'agglomération et en particulier à Paris. Les très nombreuses actions du Plan des mobilités visant à favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes actifs vont permettre de poursuivre cette dynamique.

•La réduction des vitesses de circulation, qui permet de réduire à la fois le bruit moteur et le bruit de roulement. La pacification de la voirie (réduction des vitesses autorisées de circulation des véhicules routiers) entraîne une réduction du bruit routier en ville. L'action 8.2 du Plan des mobilités vise à généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées.

L'approbation du Plan « anti-bruit » du maitre d'ouvrage Île-de-France en 2024 et sa mise en œuvre au cours de la prochaine période permettra de contribuer directement à la résorption de ces nuisances. Avec ce plan, le maitre d'ouvrage Île-de-France dédie en effet 100 millions d'euros pour réduire de 30% l'exposition au bruit dans la région et protéger 500 000 Franciliens des excès de bruit. Pour réduire le bruit des transports, le maitre d'ouvrage concentre ses efforts sur les communes les plus exposées en identifiant les 100 principaux points noirs du bruit routier et ferroviaire au regard de l'impact sanitaire sur les habitants.

De nouveaux dispositifs seront déployés pour lutter contre le bruit ferroviaire : écrans anti-bruit, isolation des façades, réduction du bruit de freinage… Ces engagements financiers, inscrits dans le nouveau Contrat Plan Etat-Région (CPER), doubleront pour atteindre 30 M€.

Ces engagements seront également renouvelés pour le bruit routier avec pour objectif de diviser par 5 les nuisances sonores pour les riverains des 150 km de routes les plus bruyantes.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête relève avec intérêt les actions prévues pour réduire les nuisances générées par la circulation routière, notamment les mesures d'amélioration de l'existant :

- L'évolution des revêtements de voirie, l'usage accru de voitures électriques
- La mise en service d'une flotte de bus composée de 70% de bus à motorisation GNV (biogaz) et 30% de bus à motorisation électrique, solution plus vertueuse, y contribuera.
- Les expérimentations visant à réguler la vitesse sur les autoroutes prévues par la DiRIF en liaison avec les préfectures des départements concernées en association avec Air parif et Bruitparif.
- Les nouveaux dispositifs envisagés pour lutter contre le bruit ferroviaire : écrans anti-bruit, isolation des façades, réduction du bruit de freinage

Ces actions apparaissent de nature à limiter les nuisances constatées, induites par le trafic actuel, et le plan « anti bruit » de la région IDF devrait contribuer à en réduire l'impact.

Toutefois l'évitement de ces nuisances passe en grande partie par la réduction du trafic automobile compensé par un report modal, vers les transports en commun, or, les nombreuses observations sur ce sujet démontrent que le réseau de transports collectifs offert ne permet pas toujours ce report

La commission d'enquête est consciente que le développement du réseau collectif est tributaire des projets inscrits dans le SDRIF E, c'est pourquoi, afin d'éclairer la perspective du développement de ce réseau, elle adhère à la proposition d'inclure dans la version finale du PDMIF (CF réponse thème 1 ci-avant) la carte et la liste des projets inscrits au SDRIF-E

- **Les nuisances créées par les annonces en gare et un usage abusif de hauts parleurs ont également été évoquées.**

Obs N° 271 du registre numérique Anonyme

« …La pollution sonore est encore peu prise en compte dans la politique de transport, ce qui est particulièrement pénible pour les enfants et les personnes hypersensibles. Quelques propositions de mesures : - Réduction du volume des annonces sonores en station en multipliant les haut-parleurs pour éviter qu'un unique haut-parleur diffuse, créant dans son environnement immédiat une zone de nuisance sonore importante… »

« …Limitation des avertisseurs sonores des trains dont le volume est totalement excessif… »

- **Pollutions lumineuses**

Les agressions lumineuses autour des gares et aux abords des stations de RER ont été pointées.

Obs N° 286 du registre numérique Mme De LIPPELE

« …Nulle part il n'est question de la pollution lumineuse engendrée autour et aux abords des stations de RER, tram ou train. Les lampadaires ou autres lampes, néons blancs etc... ne sont pas éteints la nuit lorsqu'il n'y a plus de passage… »

Réponse du maitre d'ouvrage

Concernant les nuisances sonores relatives à l'information voyageurs en gare, il convient tout d'abord de rappeler que les annonces travaux, circulations ou de sécurité, par exemple, sont réglementaires ; elles doivent être diffusées du premier au dernier train, et doivent rester audibles même lorsqu'un bruit de fond est présent. Le niveau sonore est fixé par des acousticiens qui cherchent à optimiser l'information voyageurs tout en limitant les nuisances. Cela étant, en cas de plainte de riverains, des vérifications peuvent être effectuées et Île-de-France Mobilités se rapproche des opérateurs afin de sensibiliser au respect de niveaux sonores acceptables et à la limitation des annonces aux seules fins d'information des voyageurs.
Concernant la pollution lumineuse aux abords des gares, Île-de-France Mobilités reçoit très peu de plaintes de riverains sur ce sujet (moins de 3 par an). Il est à noter toutefois que Transilien a engagé une réflexion sur l'adaptation des dispositifs d'affichages lumineux le long des « trames noires ».

Enfin, concernant les nuisances sonores liées aux avertisseurs des trains, il s'agit là d'une question de sécurité ferroviaire.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête ne peut que confirmer les obligations réglementaires imposées pour les moyens d'informations des voyageurs en gare et la sécurité ferroviaire.

Elle note avec intérêt la démarche du Transilien de réfléchir sur l'adaptation d'affichages lumineux le long des « trames noires »

- **Pour d'autres l'accent est mis sur l'impact néfaste de ces nuisances au regard de la santé publique**

Certains mettent l'accent sur le fait que le bruit, la pollution de l'air sont une atteinte à la santé publique.

Obs N° 115 du registre numérique M. PICOT

« ...La Région Ile-de-France doit tout mettre en œuvre pour réduire le nombre de véhicules pour des raisons de santé publique et de sécurité. Les alternatives à la voiture individuelle sont nombreuses et fonctionnent très bien dans d'autres régions, alors pourquoi pas dans la nôtre... » ?

Obs N° 274 du registre numérique M. LETELLIER

« ...Concernant la réduction du bruit lié au transport ferré et automobile, le plan présente peu de mesures concrètes pour les réduire et les aligner aux standards OMS, c'est un peu dommage. Le bruit gâche la vie et la santé de nombreux franciliens sans compter les nuisances liées aux travaux de rénovation urbaine et de construction qui s'y ajoutent... »

Obs N° 324 du registre numérique Anonyme

« ...Finançons ainsi des mobilités partagées, résilientes, respectueuses de la santé environnementale des habitants... »

Obs N°520 du registre numérique Mme HERMIES

« Le nœud autoroutier de la porte de Bagnolet est un scandale sanitaire, environnemental, et économiquement absurde ; Pourquoi faut-il que les camions de toute l'Europe, venant du sud, du nord, de l'est s'y précipitent [...] C'est un des nœuds les plus utilisés en Europe. [...] Ce serait vraiment utile de le rendre moins attractif...»

Obs N° 592 du registre numérique Anonyme

« ...Si le prolongement de la RD10 semble actée, il serait bon qu'elle ne serve pas de transit pour les camions entre l'A4 et la Francilienne en passant par la RD4 fortement urbanisé pour ne pas détruire la santé des habitants... »

Obs N°1208 du registre numérique M SOULIER-THOMAZEAU

« ... Le plan manque l'occasion de tracer une perspective d'apaisement des autoroutes urbaines du cœur d'agglomération : le périphérique, la A86 et les radiales entre les deux. C'est un enjeu de santé et de transformation écologique !»

Obs N° 1232 du registre numérique Un Anonyme

« Les autoroutes urbaines qui traversent l'Île-de-France sont sources de nuisances importantes pour les nombreux habitants qui habitent à proximité : forte pollution atmosphérique, nuisances sonores, coupures urbaines. L'Observatoire régional de santé et Airparif ont évalué en 2021 à 7 900 le nombre de décès prématurés dus chaque année à la pollution de l'air dans la seule région Île-de-France, soit une perte moyenne de 10 mois d'espérance de vie par adulte »

Obs N° 3 du registre de la commune de Montreuil Mme LEGRAND

« ... être dans un Tram bas carbone est une chose, mais son environnement et accès doivent être travaillés de façon adaptée les personnes mais est un devoir de tous pour notre santé de toute urgence
Si des véhicules sans CRITAIR se déplacent vers les bâtons/parkings générateurs de pollution sur ces espaces impactant notre santé... ».

Réponse du maitre d'ouvrage

En Île-de-France, le programme ERPURS (Évaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé), mis en place dans les années 1990 par l'Observatoire régional de la santé d'Île-de-France (ORS), étudie les relations à court terme entre exposition aux polluants atmosphériques et état de santé de la population. Les résultats de ce programme confirment l'existence de liens significatifs entre la pollution atmosphérique et différents indicateurs sanitaires, avec des excès de risque de l'ordre de 1 % pour la mortalité et de 4 % pour les hospitalisations, les visites médicales à domicile ou les recours aux urgences, pour une élévation des niveaux de polluant d'un jour à l'autre de quelques microgrammes.

Cependant, la majeure partie des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé résulte surtout d'une exposition chaque jour, à long terme. Toutefois, la médiatisation des interventions sur la pollution atmosphérique se concentre actuellement sur les pics de pollution définis par le dépassement de seuils dits « d'alerte », fixés réglementairement.

À court ou long terme, les résultats des études épidémiologiques, notamment pour les particules fines, permettent d'affirmer qu'il n'existe aucun seuil en-deçà duquel la pollution atmosphérique n'a pas d'effet sur la santé : toute réduction des niveaux de pollution est bénéfique pour la santé.

On constate ainsi une augmentation des risques de décès par maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon...) en rapport avec une exposition à une pollution atmosphérique particulaire, en particulier de longue durée. En effet, les particules en suspension diminuent les performances ventilatoires et accroissent les symptômes respiratoires (toux), notamment chez l'asthmatique.

Pour répondre à cet enjeu, le Plan des mobilités doit permettre une baisse des émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports compatible avec le respect des valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France. Si ces seuils en vigueur sont d'ores et déjà respectés en 2022 pour les particules PM2, 5 et PM10, il convient de les atteindre également en tout point du territoire francilien pour le dioxyde d'azote, afin de protéger toute la population des effets délétères sur la santé de la pollution atmosphérique.

Les nouvelles recommandations émises par l'OMS en 2022 ciblent des concentrations de polluants bien inférieures aux normes actuelles au niveau européen, qu'il s'agisse des valeurs limites à respecter mais également des objectifs de qualité définis dans la réglementation française. Si leur respect sur l'ensemble du territoire semble difficile à atteindre à l'horizon 2030, le respect de seuils intermédiaires, également recommandés par l'OMS pour accompagner une progression incrémentale de la qualité de l'air, doit demeurer une cible à moyen terme. Ces seuils intermédiaires deviendront les nouvelles valeurs limites réglementaires à horizon 2030.

L'ensemble des actions du Plan des mobilités accompagnant d'une part la baisse du trafic automobile en développant les alternatives à la voiture individuelle et d'autre part la transition énergétique des parcs de véhicules routiers contribue à l'atteinte de ces objectifs.

Le bruit impacte également la santé des Franciliens : s'il provoque une sensation de douleur à partir de 120 dB(A), il est désormais reconnu qu'il génère une fatigue à partir de 65 dB(A).

Les impacts sanitaires de l'exposition au bruit, recensés par le Conseil National du Bruit1, sont divers et comprennent :

- L'impact sur l'audition : effets auditifs comme la surdité, les acouphènes, l'hyperacousie (tolérance au bruit anormalement basse),
- Les effets extra-auditifs dits subjectifs : gêne, effets du bruit sur les attitudes et le comportement social,
- Les effets extra-auditifs dits objectifs : troubles du sommeil, effets sur le système endocrinien, sur le système cardio-vasculaire, sur le système immunitaire, sur les

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

À plus long terme, le respect des objectifs de qualité définis par l'OMS pour éviter tout

Comme rappelé en réponse dans la sous-section "Nuisances sonore/Vitesse", de nombreuses mesures du Plan des mobilités contribuent à réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête adhère au constat établi ci-dessus quant à l'impact négatif sur la santé de la population des nuisances constatées ci-avant, nuisances sonores et surtout pollution de l'air, elle accueille favorablement la démarche consistant à viser au plus près les normes de qualité émises par l'OMS.

A l'instar d'une part importante du public et des différents acteurs concernés par le projet du PDMIF, elle considère, effectivement, que le remède à ces effets négatifs réside pour beaucoup dans le développement des alternatives à la voiture individuelle et la transition énergétique du parc automobile existant

- **ZFE**

La ZFE fait l'objet d'un nombre non négligeable d'observations demandant autant sa suppression que son maintien.
Les partisans en vantent les mérites au regard de l'amélioration de la qualité de l'air
Pour les opposants la raison évoquée est que ces zones créent des zones de non droit engendrant une certaine discrimination sociale.

Obs N° 29 du registre numérique. M. AUTIN

« …Je considère qu'il est inadmissible d'entraver la libre circulation des gens qui n'ont que peu de moyens financiers. Cette ségrégation sociale me met très en colère et j'espère bien que le petit peuple saura se soulever contre les ZFE… »

Obs N° 400 du registre numérique Mme MICHAUD

« …Il faut arrêter d'ennuyer les automobilistes et supprimer la zone ZFE. »

Obs N° 645 du registre numérique Mme MOMO

« …tout le monde ne peut pas acheter une voiture électrique. Bientôt, avec la ZFE autour de Paris, 400 000 véhicules ne vont plus pouvoir rouler sans être verbalisés. Où est le mot EGALITE dans tout ceci ? «

Obs N°1037 du registre numérique M. NAJMAN

« La ZFE métropolitaine mise en œuvre est ''la plus vaste d'Europe continentale tant par sa superficie que par la population qu'elle concerne'' indique la MGP.
L'interdiction des véhicules Crit'Air 3 pose un très gros problème social et la question des déplacements locaux dans cette ZFE. »

Obs N°1334 du registre numérique les élu.es de la Gauche communiste, écologiste et citoyenne du maitre d'ouvrage Ile de France

« … Notre groupe formule les propositions suivantes : […]
- Le maintien de la zone à faible émission (ZFE) en cœur d'agglomération ;»

Obs N°1187 du registre numérique M COUVAL

« … La démagogie de certains élus de la République ne doit pas aboutir au démantèlement de l'outil des ZFE mais, au contraire, à améliorer les conditions d'accompagnement de ces mesures sanitaires (augmentation des amendes lors des contrôles anti-pollution par ex) pour aider les ménages modestes à décarboner leur mobilité. »

Obs N°1037 du registre numérique M NAJMAN pour l'association Décidons notre ville

« … Nous souhaitons une vision plus volontariste, même plus limitée, avec des objectifs clairs car quantifiés, pour favoriser l'usage des transports collectifs et du vélo, en particulier dans le périmètre de la ZFE pour contribuer à résoudre le gros problème social qu'elle pose. »

Obs N° 1187 du registre numérique. COUVAL

« La récente actualité fait craindre un abandon législatif des ZFE en France, ce qui serait une régression majeure en termes de pollution de l'air et de santé publique ».

Obs N°111 du registre numérique un anonyme

« … J'ai le sentiment que rien n'est fait pour que l'usage de la voiture perdure (forme extrémisme anti-auto). Francilienne depuis 50 ans, […] rouler en ile de France ou sur le périphérique parisien est devenu un enfer dû aux restrictions aberrantes où tout est fait pour chasser "les pauvres" avec la création du ZFE et les franciliens en général qui viennent de Petite ou Grande Couronne, […] Personnellement, je suis contre le vélo et les pistes cyclables ainsi que les trottinettes électriques pour leurs côtés dangereux. […] Revenons au 90 km sur le périphérique, suppression des voies de "privilégiés", diminuer substantiellement les radars qui ne servent qu'à pomper du "fric". On ne s'en portera pas plus mal… »

Obs N°400 du registre numérique Mme MICAUD

« … Il faut arrêter d'ennuyer les automobilistes et supprimer la zone ZFE. Les déplacements à vélo ne sont pas pour tout le monde surtout quand on est âgé… »

Obs N°460 du registre numérique M DUCHOISELLE

« … Mettre fin aux ZFE discriminantes socialement et à l'avantage écologique douteux car les vieilles voitures vont disparaitre progressivement de la circulation, il n'y a besoin de brusquer les choses… »

Réponse du maitre d'ouvrage

La région n'a pas de compétence dans la mise en place des ZFE. Ce dispositif est mis en œuvre par les communes et intercommunalités dans les conditions prévues par la loi (CGCT, art. L.

2213-4-1). Néanmoins, le PDMIF prévoit un ensemble de mesures destinées à tenir compte des incidences, notamment sur le plan social, des ZFE et à assister les personnes les plus impactées (Action 11.4 : accompagner la mutation technologique du parc de véhicules).

Comme rappelé dans la réponse précédente, les seuils réglementaires de qualité de l'air ne sont pas respectés sur l'ensemble de la région francilienne.

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) découle d'une obligation réglementaire liée au dépassement régulier des normes de pollution atmosphérique. Sa mise en œuvre et son calendrier sont maîtrisés par la Métropole du Grand Paris dans le cadre de sa compétence en matière de qualité de l'air.

Ce dispositif vise à accélérer le renouvellement du parc automobile par des véhicules moins émetteurs de polluants atmosphériques, renouvellement qui constitue effectivement un levier efficace : les deux tiers de la baisse des émissions de polluants attendue d'ici à l'horizon 2030 sont liés à l'évolution des véhicules. Il a toutefois des impacts sociaux très importants car il touche souvent les Franciliens (particuliers et professionnels) les plus modestes dont les véhicules sont anciens et qui n'ont pas les moyens de les renouveler.

Le Plan des mobilités apporte des réponses aux contraintes amenées par ce dispositif, notamment pour les ménages qui devraient changer de véhicule, en développant toutes les alternatives à la voiture individuelle pour tous, et en rappelant la nécessité d'aides à l'achat de véhicules propres ou à la transformation de véhicules à motorisation thermique en moteurs électriques

Commentaire de la commission d'enquête

La Zone à Faibles Emissions (ZFE-m) découle d'une obligation réglementaire liée au dépassement régulier des normes de pollution atmosphérique

Selon les chiffres du CITEPA (Centre interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique), sur l'ensemble du territoire les polluants tels que le dioxyde d'azote et les particules (PM10 et PM2,5) sont en baisse depuis près de 20 ans. **En Île-de-France, le transport a quant à lui vu ses émissions réduites de 33 % entre 2005 et 2021 d'après Air Parif.**

Ces résultats pourraient justifier en partie une éventuelle disparition de ces ZEF, dont le principal rejet par le public découle des contraintes financières qu'elles engendrent pour une partie de la population francilienne qui se voit dans l'obligation de changer de véhicule.

La commission d'enquête est consciente que la région n'a pas de compétence dans la mise en place de ce dispositif dont la mise en œuvre et son calendrier sont maîtrisés par la Métropole du Grand Paris dans le cadre de ses attributions en matière de qualité de l'air.

La commission d'enquête apprécie que les réponses du PDMIF apportent une solution intéressante aux contraintes générées par ce dispositif, en soulignant la nécessité d'accorder des aides aux personnes les plus modestes se trouvant dans l'obligation de changer de véhicule, toutefois, elle observe que ces réponses mettent en évidence une fois de plus la nécessité d'offrir une alternative plus élargie et mieux ciblée pouvant compenser une diminution de l'utilisation d'un véhicule individuel.

2.9 THEME N° 9 AUTRES PROBLEMATIQUES

2.9.1. Le tourisme

Une cinquantaine d'observations font état de la difficulté pour les touristes de se rendre sur les lieux les plus emblématiques ou de conditions tarifaires non adaptées aux touristes (CF thème 5 sur les généralités concernant cette problématique)

C'est ainsi que l'on peut citer :

Obs N°48 du registre numérique M. FOURRE :

« Les véhicules utilitaires, avec un badge d'autorisation, les taxis de préférence en électrique ainsi que les autocars de tourisme circuleraient partout dans Paris ».

Obs N°58 du registre numérique M. DE RAYMOND-CAHUZAC :

« Concrètement et localement, voici les points qui représentent des besoins réels et urgents : - des liaisons cyclables fonctionnelles entre gares SNCF et villages : E.G. de la gare de Saint Pierre les Nemours <-> Larchant, permettant une desserte de circuits touristiques pour aller randonner, faire de l'escalade en plus de ceux qui l'empruntent pour aller travailler... »

Obs N°137 du registre numérique M. DOUMECQ-LACOSTE :

« Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable en améliorant l'expérience voyageur des visiteurs et en facilitant la desserte des sites touristiques par des modes durables »

Obs N°207 du registre numérique M. MAYER ainsi que d'autres observations ultérieures (**N°456 notamment**) ayant repris la même proposition :

« Je soutiens fortement l'installation de navettes fluviales afin de proposer dans le Grand Paris une liaison de transport fluvial de passagers entre Alfortville et Issy-Les-Moulineaux avec plusieurs escales à Paris. Par ailleurs, comme de nombreux élus ou élues franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien. Il apparaît donc essentiel d'insister sur le fait que doit être privilégié un véritable service régulier de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de trajets touristiques, pendulaires ou domicile-travail. Le choix devrait se porter sur une proposition économique permettant un accès facilité aux voyageurs réguliers, avec une tarification adaptée en ce sens »

Obs N°290 du registre numérique M. HUYGENS : 'Texte identique repris dans plus de 40 autres observations ultérieures émanant pour une très grande majorité d'habitants de Larchant ou de communes limitrophes)

« D'autre part, Larchant site touristique majeur de Seine et Marne, n'est pas accessible aux touristes autrement qu'en voiture ».

Obs N°453 du registre numérique M. FLANDRE :

« Voici 3 idées à mettre en place :

1) Mise en place d'une ligne de bus touristique reliant les châteaux emblématiques de Seine-et-Marne (Blandy-les-Tours, Vaux-le-Vicomte et Fontainebleau). L'objectif est de renforcer l'attractivité touristique auprès des Franciliens et des visiteurs extérieurs en facilitant l'accès à ces sites patrimoniaux ».

Obs N°484 du registre numérique M. LAURENT :

« La Région se fixe comme objectif de finaliser les Véloroutes certes, mais sans action concrète ! Il est nécessaire de préciser ces actions, comme par exemple un balisage directionnel sérieux, la continuité cyclable des itinéraires, et bien sûr un revêtement de qualité (enrobé- les revêtements en stabilisé ou plus ou moins pierreux sont à proscrire). Il y a encore

du chemin à faire si on veut que l'Île de France soit au top des destinataires du tourisme à vélo

Obs N°720 du registre numérique ANONYME :

« Alors que l'on demande à tous de ne plus circuler en voiture, Pourquoi les cars sont encore autorisés à rentre dans la ville de Paris ?

Ils devraient s'arrêter en périphérie et les touristes devraient être incités à prendre ensuite les transports en commun (comme tout le monde) ou les taxis ».

Obs N°723 du registre numérique ANONYME courriel :

« Par ailleurs, comme de nombreux élu ou élues franciliens, je soutiens le projet d'un véritable transport fluvial de passagers - qui inclut bien évidemment les touristes – plutôt qu'un service uniquement touristique dont les coûts ne semblent pas correspondre à un usage régulier ou quotidien ».

Obs N°801 du registre numérique Mme MERCIER :

« Ainsi comme le souligne très justement la MRAE dans son rapport : « ... le stationnement des bus aux abords de certains sites fréquentés pouvant générer des tensions croissantes, dans un contexte où l'Île-de

France compte parmi les premières destinations touristiques mondiales. » Les bus RATP circulent de fait difficilement, les habitants et habitantes subissent la dangerosité de la circulation non régulée, circulation d'autant plus difficile par l'augmentation induite de ces cars, la pollution en particules fines, la pollution au bruit des cars et des touristes qui cherchent comment prendre les transports pour se rendre à Paris ou ailleurs ».

Obs N°856 du registre numérique M. PELISSIER au nom de la FNAUT :

« Axe 13 : agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Action 13.1 Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien

Action 13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables

Action 13.3 Améliorer l'expérience voyageurs des touristes et des visiteurs

A cet égard, nous souhaitons faire deux observations :

Au sein de la Ville de Paris et de la petite couronne, le réseau de bus dispose d'un grand potentiel de transport durable pour les touristes en harmonie éventuellement avec les autobus touristiques « hop on hop off » qui se limitent à un nombre réduit de lignes. Ainsi, ce réseau pourrait permettre d'éviter la concentration touristique dans certaines zones,

L'utilisation des transports publics à des fins touristiques hors de Paris relève parfois du « parcours du combattant », faut d'information précise sur la desserte et sur la billettique (exemple : le touriste est supposé savoir que Chantilly n'est pas en Île-de-France !). Il s'en suit que les touristes n'utilisent les transports en commun que pour visiter un nombre très limité de sites (Euro Disneyland, Versailles) et qu'ils en ignorent d'autres (Fontainebleau et, surtout, Vaux-le Vicomte pour ne citer que deux exemples).

L'exploitation de bus à vocation touristique devrait être également développée pour la desserte des Parcs Naturels Régionaux.

En outre, la desserte des îles de loisirs par les transports en commun doit être complétée : le Guide des îles de loisirs 2025 (édité par le maitre d'ouvrage Ile de France) permet de constater de nombreuses lacunes en la matière ».

Obs N°858 du registre numérique Mme DECERLE au nom de la FNTV Tourisme Ile de France :

« …L'autocar répond également aux besoins des touristes internationaux ayant des bagages volumineux ou ayant besoin d'être rassurés en étant déposés devant leurs hôtels ou les sites touristiques à visiter.

Régulation de la circulation et le stationnement des cars de tourisme privés (Mesure 13.2.5)

Le projet de plan des mobilités arrêté par le Conseil Régional d'Ile-de-France prévoit le contrôle renforcé de la circulation et stationnement des cars de tourisme affrétés par des opérateurs privés.

Le but est de désengorger les zones aux alentours des sites touristiques aujourd'hui saturées. Les réflexions s'orientent vers la création de parkings spécifiquement dédiés aux autocars aux abords des sites ainsi que des zones de dépose-reprise. La Région envisage la création et signature d'une charte qui permettrait d'assurer le respect des règles de stationnement et circulation de la part des opérateurs.

La FNTV Tourisme Ile-de-France soutient cette démarche et milite pour la création de zones de stationnement réservées aux autocars facilitant leur accès aux sites touristiques sans gêner la circulation. Cette proposition permettrait de soutenir l'économie touristique de la zone ».

Obs N°875 du registre numérique M. BATY :

« Le CDG Express, train direct Gare de l'est Paris Gare de l'Est à Roissy CDG (25 euros le trajet) fera le parcours toutes les 7 minutes. Réalisé avec plus de deux milliards de fonds publics, il empruntera en partie les voies du RER B et serait prioritaire d'où son appellation de « Train des riches ». Comment accepter cette injustice d'être entassé dans un RER bondé, sans confort, pendant que sur le même parcours, quelques touristes et leurs bagages passe à toute vitesse dans un train vide. Même les salariés de la plateforme aéroportuaire ne pourraient pas l'utiliser avec leur Pass Navigo. C'est une forme d'apartheid mise en place par les gouvernements successifs, les aménageurs de la Métropole du Grand Paris, ADP et la SNCF ».

Obs N°909 du registre numérique M. CABRIT :

« Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

23 sites sont ouverts au public sur le PNR dont plusieurs bénéficient d'un rayonnement régional (plus de 100 000 visiteurs par an). Nous sommes actuellement dans une perspective de forte augmentation de la fréquentation en lien avec la rénovation et l'aménagement de sites : réouverture de l'Abbaye des Vaux de Cernay il y a un an, montée en capacité d'accueil du domaine de Dampierre, réouverture de l'Espace Rambouillet en mars 2023. Tous ces sites ont besoin d'être accessibles depuis les gares et entre eux. Des navettes peuvent t'elles être envisagées le week-end comme le préconise également le schéma régional du tourisme et des loisirs qui souligne la volonté régionale de faire des transports en commun, le moyen privilégié pour les déplacements touristiques ? ».

Obs N°1239 du registre numérique ANONYME :

« Les pistes cyclables sont favorisées pour le tourisme et le weekend mais pas assez pour les trajets quotidiens maisons-travail ».

Obs N°5 du registre du Siège du maitre d'ouvrage Ile de France PÔLE ECOLOGISTE :

« Les files d'attente restent longues aux gares et grandes stations, car beaucoup de visiteurs n'ont pas accès au Pass Liberté + ou sont réticents à utiliser leur smartphone. Il faut prévoir cette grande facilité de paiement pour les usagers ponctuels, particulièrement nombreux en Île-de-France (tourisme de loisir, d'affaire, transit...) »

Réponse du maitre d'ouvrage

Les observations du public rejoignent les enjeux identifiés par le Plan des mobilités pour améliorer la mobilité des touristes en Île-de-France : renforcement de la desserte des sites

touristiques par des modes durables, amélioration de l'expérience voyageurs (information et achat des titres de transport).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête demande donc au maitre d'ouvrage en liaison avec les communes intéressées d'examiner les moyens de pouvoir améliorer pour les touristes l'accès aux sites les plus emblématiques d'Ile de France.

2.9.1.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N°1 :

Est-il prévu des modalités spécifiques de transport pour les touristes pour se rendre sur les sites touristiques les plus emblématiques de Paris intra-muros ou ceux d'Ile de France (Châteaux de Vincennes, Versailles, Saint Germain en Laye, Champs sur Marne, Fontainebleau, Rambouillet, Blandy les Tours, Breteuil, Saint Jean de Beauregard, Dourdan, Auvers, Villarceaux, Ecouen, la Roche Guyon, Jossigny, Maisons, Monte Cristo, et la Malmaison notamment) ainsi que les forêts de Fontainebleau (site de Larchant, Barbizon, etc…) et de Rambouillet. ?

De même pour que les touristes puissent se rendre dans les châteaux des départements limitrophes dont Chantilly, Compiègne, Pierrefonds et les châteaux dits de la Loire et/ou de ses affluents dont Chambord, Cheverny, Chenonceau et Bonnemare entre autres° ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La plupart des sites touristiques franciliens listés ci-dessus sont desservis par les transports publics (train/RER, bus). Le Plan des mobilités n'a toutefois pas vocation à définir la desserte fine de chacun de ces sites par les transports publics. Il n'a pas non plus vocation à recenser dans le détail les éventuels services de transport touristique à destination de ces sites, dont la mise en place relève d'acteurs privés. A cet égard, la mesure 13.2.2 du Plan des mobilités se focalise sur les seules mesures relevant des acteurs publics : régulation des services dans Paris, incitation au développement de services ailleurs dans la région, en concertation avec les collectivités locales et partenaires touristiques des secteurs concernés.

Par ailleurs, la desserte des sites touristiques hors Île-de-France listés ci-dessus ne relève pas des transports publics franciliens et donc, a fortiori, pas du Plan des mobilités.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note du fait que la desserte des sites touristiques,, hors Île-de-France, listés ci-dessus ne relève pas de la gestion des transports publics franciliens et donc, a fortiori, pas du Plan des mobilités mais demande à IDF d'examiner, en liaison avec les communes intéressées les possibilités de desserte notamment des forêts de Fontainebleau (site **de Larchant, Barbizon, etc.…) et de Rambouillet.**

Par ailleurs, un effort particulier devra être fait pour que, à l'instar de ce qui s'est fait pendant les JO de Paris en 2024, les informations à l'attention des touristes soient diffusées en plusieurs langues étrangères.

2.9.2. Le câble

S'agissant du transport par câble, le seul projet de câble évoqué pour une mise en service entre 2020 et 2030 est celui du C1 : Câble Créteil-Villeneuve Saint Georges.

Mais par ailleurs page 12 de l'Annexe Accessibilité il est mentionné dans le cadre des couleurs par ligne, 3 autres projets de câbles : C2, C3 et C4 sans autres précisions !

Des observations évoquent d'autres projets à envisager voire déjà étudiés par IDF Mobilités.

Obs N°164 du registre numérique ANONYME :

« Relancer l'idée d'une rocade des gares (je sais que métro lourd compliqué, mais VAL souterrain avec moins d'emprise ou même Tram pour se débarrasser des voitures dans Paris…), mais qu'on ait de vraies solutions pour pas louper les correspondances. Peut-être une reprise du projet de téléphérique urbain entre PLY et Austerlitz ? »

Obs N°279 du registre numérique M. CHENIEUX :

« Il est question depuis de nombreuses années de la prolongation de la ligne 10 à Boulogne Rhin et Danube jusqu'à la gare de Saint-Cloud ou une station du métro du Grand Paris sera mise en service vers 2030 peut-être.

Pourquoi ne pas envisager un téléphérique pour desservir ces deux points, le coût serait bien inférieur et les infrastructures plus aisées à réaliser »

Obs N°591 du registre numérique ANONYME courriel :

« Si nous voulons un monde durable et désirable, il faut commencer dès maintenant à trouver lorsque c'est possible, une alternative aux voitures individuelles comme vous le prévoyez dans votre plan de mobilité. Mais aussi, « réenchanter » les transports comme vous le faites certains TRAM par exemple. Nous pourrions lancer un projet réellement résilient et innovant qui serait le téléphérique alimenté avec des énergies décarbonées et intégré dans le paysage local. Ce serait une première et une vraie mobilité exemplaire.

Article du projet de téléphérique 2016 qui n'a jamais vu le jour :

https://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/creteil-94000/13-projets-de-telepheriques-a-l-etude-en-ile-de-france-11-07-2016-5959925.php

Article ci-dessous

Île-de-France & Oise, Val-de-Marne, Créteil

13 projets de téléphériques à l'étude en Ile-de-France



Illustration. Voici la vue envisagée de la future station Émile Zola (à Limeil-Brévannes) du Téléval, première ligne de transport par câble du maitre d'ouvrage qui verra le jour. (Stif-Ingerop-DFA.)

Et si dans quelques années les usagers franciliens passaient aussi facilement d'un métro à un téléphérique que d'un RER à un bus aujourd'hui ? Le scénario qui pouvait encore paraître farfelu il y a quelques années commence à faire son chemin.

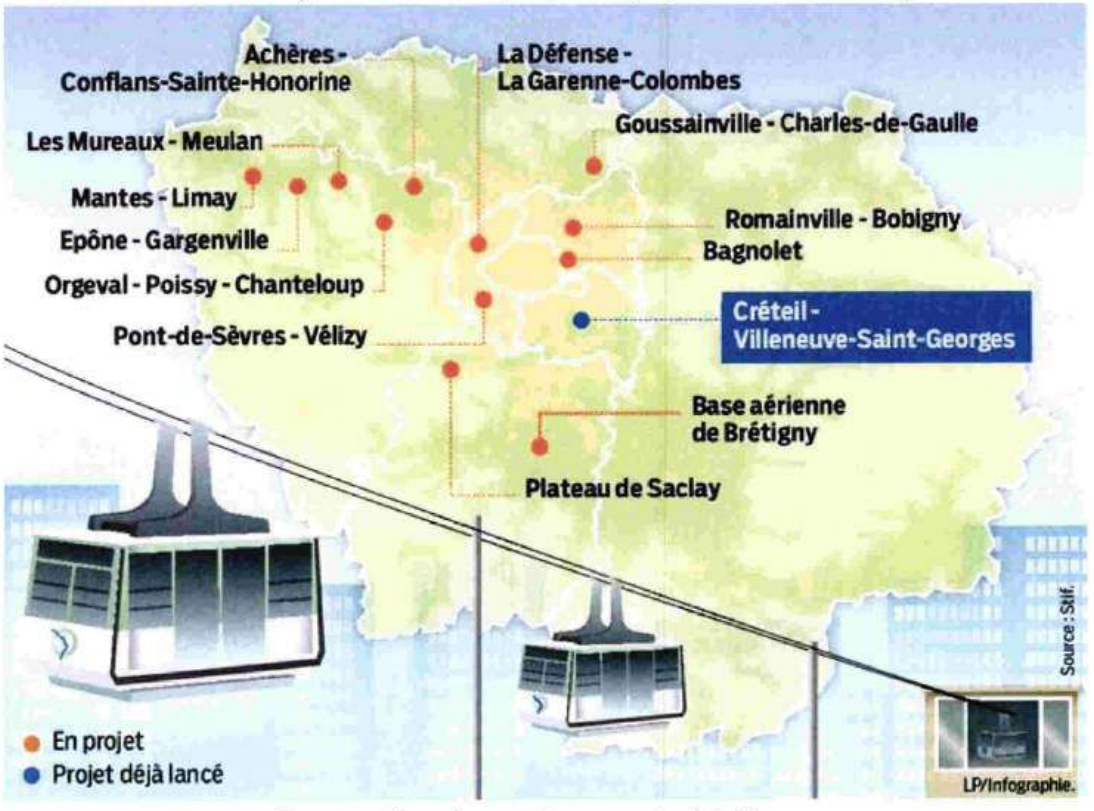
Ce mercredi, le syndicat des transports d'Ile-de-France adopte enfin le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du Téléval. Soit le feu vert à la création de ce qui sera bientôt le premier téléphérique d'Ile-de-France, entre la Pointe du Lac à Créteil et Bois Mattar à Villeneuve-Saint-Georges. Un projet initié dans le Val-de-Marne et qui fait déjà des envieux.

Jusqu'à présent plutôt frileux sur ce type de projet, le Stif, et sa nouvelle majorité à droite, a donc décidé d'aller plus loin et de lancer des « études de préfaisabilité » sur 12 autres téléphériques envisageables. « Tous ne sont pas du tout à l'état de projet, certains sont seulement des idées lancées par des élus locaux pour lesquels nous avons vraiment besoin de vérifier la pertinence, de voir si c'est réalisable et finançable », nuance Stéphane Beaudet, vice-président LR de la région, chargé des transports.

Le transport urbain par câble connaît un véritable essor ces dernières années. Les projets de Londres ou de Brest donnent des idées à certains élus. Il faut dire que c'est un mode qui peut s'avérer assez économique quand il faut franchir des obstacles, qu'il s'agisse de dénivelés importants, de passages de cours d'eau ou d'autoroutes à plusieurs voies. « Mais il n'est pas question de céder à un effet de mode, nous travaillons de façon pragmatique, insiste Stéphane Beaudet. Nous intégrerons désormais ce mode de transport dans nos possibilités de réponse aux problématiques de transport. Il faut une justification urbaine pour être sûr que le transport par câble est le plus adapté. C'est plus cher qu'un bus, mais moins qu'un tramway, il faut l'envisager dans certains cas. »

Le Stif a déjà fait une croix, du moins dans un avenir proche, sur le projet parisien un temps envisagé entre Gare de Lyon et Gare d'Austerlitz.

Le Téléval du Val-de-Marne, lui, a déjà été renommé Câble A par le Stif. Une façon claire de laisser la porte ouverte aux futurs Câbles B, C, D… qui pourraient voir le jour.



Les tracés qui vont être passés à la loupe

Voici les 12 projets que le maitre d'ouvrage va étudier pour voir s'il est pertinent de les réaliser en transport par câble dans les prochaines années.

En Essonne

Sur le Plateau de Saclay, le projet est de relier la gare RER du Guichet à Orsay, dans la vallée, à la future station de métro du Moulon, sur le plateau de Saclay, à Gif. Un escalier mécanique est également envisagé entre la gare RER B de Lozère à Palaiseau et le nouveau quartier de l'École polytechnique. Dans le cadre de la reconversion de la base aérienne de Brétigny (où sont attendus à terme 10 000 emplois), un projet de téléphérique est prévu pour relier les gares RER de Brétigny (ligne C) et d'Évry (ligne D). En cas de feu vert, la mise en fonction est prévue entre 2020 et 2025.

Dans les Yvelines

Cinq projets vont être étudiés. Tous ont été évoqués par l'actuelle présidente (LR) de la région, Valérie Pécresse, lors de sa campagne. Seul un semble émaner des maires. Sur le projet Les Mureaux - Meulan : « Nous faisons partie des villes pionnières. Nous travaillons afin de relier la future gare Eole des Mureaux à la Ferme du Paradis de Meulan sur l'autre rive de la Seine », confie François Garay, le maire (DVG) des Mureaux. Un projet qui devrait voir le jour entre 2025 et 2030 selon l'édile et permettre de transporter 20 000 voyageurs par heure. En revanche, pour les liaisons Epône-Gargenville, Achères-Conflans-Sainte-Honorine, Orgeval-Poissy-Chanteloup et Mantes-Limay, les élus locaux semblent découvrir les projets. « Je ne sais même pas où il pourrait avoir lieu, assure Jean Lemaire, le maire (SE) de Gargenville. Je me pose des questions techniques : il va falloir enjamber deux bras de Seine, construire des parkings sur les deux rives. » Même son de cloche à Mantes-la-Jolie où l'idée d'un téléphérique Mantes - Limay semble toutefois séduire les élus.

Dans le Val-d'Oise

Reliant Roissy à Goussainville, le téléphérique pourrait s'appeler le « Roissyphérique », et relierait la zone d'activités de l'aéroport de Roissy, le parc des expositions de Villepinte (Seine-Saint-Denis) et Goussainville, en moins d'une demi-heure. Le projet a été présenté en février à Valérie Pécresse et au Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif).

Dans les Hauts-de-Seine

Le projet reliant La Défense à La Garenne-Colombes est inconnu des élus locaux. En revanche il y a deux ans, l'idée d'un téléphérique partant du quartier d'affaire avait bien ressurgi mais celui-ci aboutissait au quartier et la gare des Groues, à Nanterre après avoir desservi notamment la Grande Arche et l'Aréna 92. En ce qui concerne le projet de Pont-de-Sèvres à Vélizy, le tracé de 6 km relierait Boulogne à Vélizy (78) à l'horizon 2019-2020 afin de soulager la N 118, totalement saturée. Le projet est budgété à 100 M€ pour une durée de traversée de 17 minutes et 8 000 personnes transportées à l'heure dans des cabines de 35 places. La gare de départ devrait se situer à Boulogne, en correspondance avec la ligne 9 du métro, le tramway T2 et les lignes de bus boulonnaises. L'arrivée se trouvera à proximité du centre commercial Vélizy 2 où arrive le tramway T6.

En Seine-Saint-Denis

À Bagnolet, le projet de remontée mécanique, à l'étude depuis 2007, est censé relier le métro Gallieni (Ligne 3) aux hauteurs de La Noue, un quartier à cheval entre Bagnolet et Montreuil. Coût estimé : 20 M€. Il pourrait transporter 10000 voyageurs. Du côté de Bobigny-Romainville, le téléphérique irait du carrefour de La Folie à Bobigny à la mairie de Romainville. Il est question de faire voyager plus de 10000 personnes par jour. Le coût des travaux est estimé à 40 M€.

Obs N°1327 du registre numérique ANONYME :

« Pour la vraie Tarification unique bus/Tramway/métro/RER/téléphérique ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Le projet de câble 1 doit être mis en service fin 2025 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges. C'est effectivement le seul projet de câble dont la mise en service est prévue avant l'horizon 2030 en Île-de-France, qui est l'horizon du Plan des mobilités.

Le SDRIF-E comprend un seul autre projet de câble, entre Boulogne et Pont-de-Sèvres. Toutefois, celui-ci n'ayant pas fait l'objet d'études approfondies, sa mise en service ne pourrait pas intervenir d'ici à l'horizon 2030, c'est pourquoi il n'est pas inscrit au Plan des mobilités.

Les principales conclusions de l'étude stratégique sur les télécabines menée par Île-de-France Mobilités en 2018 sont présentées dans la réponse suivante.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse d'IDF Mobilités s'agissant du seul projet de câble 1 devant être mis en service fin 2025 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges.

2.9.2.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Question N°1 :

Dans l'article du Parisien cité ci-dessus le STIF aurait envisagé 12 autres transports par téléphérique en dehors du C1 qui serait en voie de réalisation.

Or le projet de PDMIF mis à l'enquête ne cite page 12 de l'Annexe Accessibilité que 3 autres projets de câbles : C2, C3 et C4 sans autres précisions.

IDF Mobilités peut-elle faire le point sur les projets de téléphériques envisagés à l'horizon 2030 ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La page 12 de l'annexe Accessibilité présente en fait la nouvelle signalétique mise en place dans les transports collectifs pour faciliter son appropriation par les voyageurs. Cette charte graphique a donc intégré une potentielle réalisation d'autres lignes de câbles en Île-de-France à long terme mais il ne s'agit que d'un exemple de visualisation.

Toutefois à ce jour, aucune autre ligne de câble n'est en projet dans la région. En effet, une étude sur 12 projets de télécabines a été réalisée par Île-de-France Mobilités en 2018 :

- Bagnolet
- Romainville – Bobigny
- Goussainville - aéroport Charles de gaulle
- La Défense - La Garenne-Colombes
- Les Mureaux – Meulan
- Mantes – Limay
- Orgeval – Poissy – Chanteloup
- Pont-de-Sèvres - Vélizy
- Plateau de Saclay
- Base aérienne de Brétigny.

Cette étude a conclu que les autres projets franciliens n'avaient pas à ce jour d'opportunité socioéconomique évidente en tenant compte des prévisions de fréquentation, des contraintes technologiques du mode connues actuellement et des coûts estimés. Le domaine de pertinence du transport par câble en milieu urbain reste restreint :

- Risque d'une faible acceptation par les riverains du survol ou du passage à proximité immédiate de bâti, en particulier de logements

- Difficulté d'insertion du transport par câble en milieu urbain du fait de la volumétrie des stations et pylônes, et conduisant souvent à un coût supérieur à un bus en site propre
- Vitesse commerciale du câble aérien peu différente du bus (sauf dans des secteurs très congestionnés, ou sur lesquels des itinéraires routiers n'existent pas).

Le transport par câble est donc surtout adapté au franchissement ponctuel d'obstacles importants avec de forts dénivelés, à l'instar du câble C1, permettant des gains de temps élevés par rapport à des solutions de surface ou sur des secteurs ne disposant pas d'infrastructures routières adaptées.

Île-de-France Mobilités se concentre donc aujourd'hui sur la réussite du Câble 1 qui doit permettre de lever certaines craintes par rapport à ce nouveau mode et de démontrer sa bonne intégration dans le territoire, avant d'envisager l'éventualité d'autres projets en Île-de-France. Le seul autre projet de câble inscrit au SDRIF-E est la liaison entre Boulogne (Pont-de-Sèvres) et Vélizy-Villacoublay.

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note donc que la rentabilité socioéconomique d'un transport par câble, notamment en Ile de France est limitée en tenant compte des prévisions de fréquentation, des contraintes technologiques du mode connues actuellement et des coûts estimés et que donc le domaine de pertinence du transport par câble en milieu urbain reste restreint.

Question N°2 :

En complément du thème 5, quelle serait la tarification prévue pour utiliser le câble ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le câble C1 sera intégré dans la tarification des transports franciliens. Il pourra être emprunté par les détenteurs d'un forfait Navigo (jour, hebdomadaire, mensuel ou annuel), comme tout autre mode de transport. Les trajets en câble seront compris dans le forfait. Pour les voyageurs occasionnels, c'est la tarification "mode de surface" qui s'appliquera pour le câble C1, comme le bus ou le tram (ticket Bus-Tram-Câble).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête, comme elle l'a suggéré dans le thème N°5, souhaite donc qu'IDF Mobilités étudie la possibilité de mettre en place non un seul mode de tarification mais un seul titre de transport pour tous les transports effectués en Ile de France reconnu électroniquement par toutes les bornes de transport.

2.9.3. Les risques d'inondations

Les risques d'inondation ont été relativement peu évoqués dans les observations recueillies au cours de cette enquête.

Seules les cinq observations suivantes, à des degrés divers, y font allusion.

Obs N°33 du registre numérique ANONYME :

*« **A l'heure où on parle de + en + d'arrêter l'artificialisation** des sols et de remettre du "vert" un peu partout pour limiter les inondations et les îlots de chaleur, mais aussi pour la protection de la biodiversité, tous ses projets en cours et à venir de constructions de nouvelles lignes sur des terres vierges sont d'une ABERRATION sans nom ! ».*

Obs N°360 du registre numérique ANONYME :

« Des malfaçons au niveau du toit de la gare entraînent des inondations à l'intérieur de la gare à chaque forte pluie ».

Obs N°798 du registre numérique Mme MERCIER :

« La sécurité n'est vu qu'en termes de circulation routière. Sécurité pour faire face aux effets du réchauffement climatique en termes de résilience du système de mobilité, risques d'inondation, etc. ».

Obs N°1332 du registre numérique ANONYME :

« L'aménagement du site, le relèvement de la berge, l'artificialisation du sol meuble par des strates de béton ne permettra plus le déversement de la Seine sur ces 50 à 100 hectares en cas de crues et aura pour conséquence des inondations plus importantes du côté Ablonais, villeneuvois ».

Obs N°4 du registre du Siège du maitre d'ouvrage Ile de France CERGY PONTOISE AGGLO :

« La CACP :

Souhaite obtenir de VNF la garantie que le modèle de prévision de crue et son adaptation à l'ouvrage de Verneuil-en-Halatte permettra à minima de neutraliser de façon efficace et pérenne l'effet hydraulique de MAGEO ».

Réponse du maitre d'ouvrage

L'importance et la concentration des systèmes potentiellement exposés à une crue majeure font des inondations par débordement de la Seine et de ses principaux affluents (Marne, Oise et Loing) le principal risque naturel auquel est exposé le territoire francilien. En impactant potentiellement l'ensemble des communes riveraines à l'échelle de l'agglomération parisienne et de l'Île-de-France, un tel événement aurait des conséquences considérables sur la vie sociale et économique de la région, affectant, à des degrés divers, plusieurs millions de personnes, ce qui en fait l'une des catastrophes naturelles les plus redoutées en France par les acteurs de la prévention des risques naturels et de la gestion de crise.

Les territoires franciliens, urbains et ruraux, sont également exposés à des risques d'inondation par ruissellement, beaucoup plus localisés, mais aussi plus fréquents, liés à des épisodes pluvieux exceptionnels. Ces inondations liées au ruissellement impactent généralement un nombre plus limité de biens, sans affecter durablement le fonctionnement du territoire.

L'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges, notamment au profit des infrastructures de transport (routières, portuaires, fluviales ou ferroviaires), est un facteur aggravant du risque de débordement (crues). L'artificialisation des sols due aux infrastructures de transport aggrave également les risques liés au ruissellement pluvial. Enfin, les effets barrières créés par certaines infrastructures, même situées loin des cours d'eau, empêchent la bonne régulation des crues par l'expansion des « trop pleins » d'eau. De même, les ouvrages de franchissement des cours d'eau constituent des obstacles à l'écoulement.

La construction d'infrastructures souterraines (métro) peut accroître le risque souterrain lié à la présence d'anciennes carrières. À l'inverse, la vulnérabilité du système de déplacement aux risques naturels, notamment au risque d'inondation, doit également être prise en compte.

Les réseaux souterrains de transports en commun sont particulièrement exposés au risque d'inondation par débordement. Concernant le réseau routier, en cas d'inondation, une partie du réseau peut être rendue indisponible, engendrant un encombrement sur l'ensemble du réseau et des difficultés de circulation pour les acteurs gérant la crise.

La réponse à ces risques est abordée dans la section suivante (réponse à la question N°1 de la section 9.3.1).

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que le récent SDRIF-E fondé sur le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) devrait être de nature, sinon à réduire, du moins à limiter les risques liés au ruissellement pluvial et partant l'intensité des crues possibles.

2.9.3.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête ;

Question N°1 :

La construction de voies nouvelles bitumées accentue le risque d'inondation en cas de fortes pluies en accélérant le ruissellement de ces pluies.

IDF Mobilité a-t-elle prévue des dispositions permettant de limiter ce ruissellement et/ou par infiltration ou tout autre dispositif évitant que de fortes pluies n'accentuent ce risque ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Un certain nombre d'actions du Plan des mobilités visent à construire et aménager de nouvelles infrastructures pour améliorer la mobilité des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire francilien. Ces projets peuvent potentiellement provoquer une artificialisation de zones naturelles, agricoles ou forestières (NAF). L'impact est ainsi très différent si les infrastructures sont construites le long d'infrastructures existantes, par élargissement, ou si elles constituent une nouvelle rupture d'espace NAF. Pour rappel, la loi climat et résilience fixe un objectif de zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050 ainsi qu'une réduction de moitié du rythme de consommation d'espaces d'ici 2031.

Le rapport environnemental du Plan des mobilités définit ainsi les mesures "Eviter, Réduire, Compenser" suivantes concernant ces actions, afin de contrebalancer ces effets potentiels :

- S'assurer du dimensionnement adapté des infrastructures en fonction de leurs usages.
- Réinterroger les tracés / la localisation des infrastructures pour limiter l'impact sur les espaces NAF.
- Surveiller le taux d'artificialisation des sols lié à ces ouvrages et limiter au maximum l'artificialisation de nouvelles parcelles.
- Limiter l'artificialisation des sols par l'insertion d'espaces végétalisés dans la conception ou l'aménagement d'infrastructures.
- Réhabiliter et moderniser les infrastructures de transport existantes plutôt qu'en construire de nouvelles.
- Limiter l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges lors de la création d'infrastructures.
- Mettre en place des programmes de reboisement et de restauration écologique pour compenser la perte de sols naturels.

Ces enjeux sont par ailleurs traités de façon beaucoup plus fine dans les études d'impact de chacun des projets concernés.

Commentaire de la commission d'enquête

C'est, en effet, en limitant l'artificialisation des sols par les diverses mesures exposées ci-dessus par IDF Mobilités que l'on pourra limiter voire contenir les risques liés au ruissellement pluvial et partant les effets des crues possibles. Le ZAN préconisé par le nouveau SDRIF-E est donc un objectif prioritaire dans cette optique visant à limiter les effets des crues sur les espaces routiers et/ou ferrés.

Question N°2 :

La crue centennale de 1910 avait fortement affecté le réseau souterrain du métro en particulier.

Compte tenu des évolutions climatiques constatées depuis quelques années et qui vont aller en s'amplifiant avec le réchauffement climatique, une inondation comparable, voire pire ne peut pas être exclue dans les années qui viennent.

Or les crues de la Seine étant de montées lentes sont largement prévisibles.

Qu'entend faire IDF Mobilités face à ce risque majeur qui entrainerait des dégâts considérables ?

Un plan est-il prévu pour limiter les inondations des réseaux de transports souterrains notamment ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les risques liés aux inondations sont pris en compte de plusieurs manières.

En premier lieu, lors de la construction d'infrastructures nouvelles, les réglementations en vigueur imposent des dispositions spécifiques pour les projets situés en zones inondables. Toutefois, une partie du réseau de transports collectifs notamment des réseaux de transports souterrains est concernée par le risque d'inondations. Différents plans sont prévus sous l'égide de l'Etat. En Île-de-France, ces démarches sont pilotées par la Préfecture de région d'IDF et la Préfecture de police de Paris. Ces plans prévoient les mesures pour protéger les infrastructures des inondations (par la construction de protections temporaires (murs, batardeaux), celles pour assurer la continuité de l'activité des opérateurs d'intérêt vital et les principes d'organisation de la gestion de crise. Ils font l'objet d'exercices organisés régulièrement sous l'égide des services de l'Etat.

La Région Île-de-France a voté en septembre 2022 son Plan Régional d'Adaptation au Changement Climatique (PRACC) qui prévoit différentes mesures de lutte contre le réchauffement climatique. En déclinaison de ce document, le maitre d'ouvrage a lancé une étude sur la résilience des infrastructures de transports ferrés en Île-de-France face au changement climatique qu'elle a confié au Cerema et à l'Institut Paris Région (IPR). Parmi les aléas étudiés, le risque inondation est bien identifié et le mieux documenté. Le maitre d'ouvrage est associé à cette étude avec les gestionnaires d'infrastructures (SNCF et RATP). Cette étude qui constituera une première étape de la prise en compte des différents risques, dont le risque inondation, chez les acteurs du monde du transport ferré, devrait s'achever au 3e trimestre 2025. Elle ne rentre cependant pas dans le champ d'action du PDMIF.

Commentaire de la commission d'enquête

Compte tenu du réchauffement climatique qui devrait aller en s'accentuant la commission d'enquête note qu'une nouvelle crue, encore plus catastrophique que celle de 1910 n'est pas exclue dans les prochaines années.

Ses conséquences sur les réseaux routier et ferré et encore plus sur les réseaux de transport souterrains pourraient être considérables et non seulement paralyser tout transport souterrain mais causer des dommages très importants

Elle note donc que :

- Différents plans sont prévus sous l'égide de l'Etat et qu'en Île-de-France, ces démarches sont pilotées par la Préfecture de région d'IDF et la Préfecture de police de Paris ;
- Ces plans prévoient les mesures pour protéger les infrastructures des inondations par la construction de protections temporaires (murs, batardeaux), celles pour assurer la continuité de l'activité des opérateurs d'intérêt vital et les principes d'organisation de la gestion de crise :
- Ces plans font l'objet d'exercices organisés régulièrement sous l'égide des services de l'Etat.

La commission d'enquête ne peut donc que recommander que :

Les études en cours sur ces risques soient poursuivies,

Les risques encourus soient précisément évalués et

Que toutes les mesures soient envisagées pour notamment préserver l'intégrité des réseaux souterrains en cas de crue majeure prévisible.

2.9.4 La qualité du dossier mis à l'enquête

Quelques observations se sont prononcées sur la qualité du dossier. Certaines l'apprécient, d'autres pointent ses lacunes ou ses insuffisances.

Obs N°422 du registre numérique M. PIKETTY :

« Pour le fret ferré

Le dossier est trop peu loquace sur le fret ferré en région ; aucune audace en particulier pour le développer en particulier ».

Obs N°457 du registre numérique ANONYME :

« Revoir le dossier du doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord qui est techniquement réalisable mais sans cesse repoussé alors qu'il est indispensable si l'objectif est d'inciter les usagers à prendre davantage les transports dans les années à venir ».

Obs N°1073 du registre numérique ANONYME :

« C'est un beau dossier, mais pas grand-chose de prévu en nouveaux accès sur le Val d'Oise ».

Obs N°1364 du registre numérique Mme BOISROUX-JAY :

« ...Le dossier est très important en masse et donc difficile à lire rapidement

A3 facilités de lecture

Il manque un sommaire plus explicite : il est impossible de retrouver des données sans tout lire : exemple recherche des communes ayant participé à la « concertation préalable », nom des associations d'usagers y ayant participé etc.

Le format présenté en ligne (format paysage avec 2 pages latérales en petits caractères) est décourageant et difficile à lire : il faut une lecture plus facile.

Conclusion VEI : enquête difficile à consulter, ce qui semblait évitable ».

Obs N°1 du registre Mairie de l'Hay-les Roses PCF de l'L'HAY LES ROSES :

« 2- Appréciation sur le dossier

Le projet de plan des mobilités en Ile-de-France 2030 établi par les services d'Ile-de-France Mobilités et de le maitre d'ouvrage, est un document de qualité ».

Obs N°3 du registre Mairie de Nanterre ASSOCIATION NATURELLEMENT NANTERRE :

« Les dossiers.

Saluons l'impression des pièces du dossier papier en format A4, vertical (c'est mieux !) ou horizontal. Trop souvent, on privilégie le format A3, infiniment plus mal commode y compris pour des pièces ne contenant aucune carte ou tableau A3.

C'est particulièrement appréciable lorsque la table attribuée par la Mairie pour consulter le dossier est ridiculement étroite comme à Nanterre...

Malheureusement, le dossier présente plusieurs défauts qu'il aurait été facile d'éviter.

- Il n'y a pas de sommaire général et de numérotation des pièces.

- Trois pièces s'intitulent « Synthèse » (« Concertation préalable », « Evaluation » et « Projet de plan »)

-Au lieu d'être une pièce à part entière, indépendante, le résumé non-technique se trouve au début du « Rapport environnemental » et sans que ce soit annoncé sur la couverture.

- Siffles et acronymes, termes énigmatiques : Il aurait fallu soit les expliquer en note en bas de page soit, soit publier un glossaire dans chaque pièce.

Qu'est-ce que la loi ORTF (« Synthèse de l'évaluation » page 37) ?

Qu'est-ce que l'UFR (« Projet de plan » page 62) ?

Qu'est-ce que le « mass transit » (« Projet de plan » page 5. Certes on en parle longuement pages 133 à 147, mais c'est dès la première occurrence qu'il faut que le lecteur sache de quoi on lui parle !)

Qu'est-ce que la cyclologistique » (« Projet de plan » page 7)

°Des défauts de présentation.

° Des légendes erronées p 17 et 23 de l'annexe Accessibilité

° Des plans écrasés de la région page 24 du document de la MRAe »

Réponse du maitre d'ouvrage

Le dossier d'enquête publique du Plan des mobilités en Île-de-France est étoffé et se constitue de nombreux documents parfois assez volumineux. Pour autant, il s'agit d'un prérequis afin de fournir à l'ensemble des lecteurs la vision pleine et complète du document soumis à enquête publique et sur lequel le public doit se prononcer en tout état de cause.

Afin de faciliter la prise en main de l'ensemble du dossier, une numérotation précise et suivie a été déclinée, en cohérence avec un guide de lecture, soit un sommaire récapitulant la structuration du dossier et de l'ensemble des structures des documents présents dans le dossier d'enquête publique. Une attention et un soin tout particulier ont été mis en place pour faciliter la prise en main de l'ensemble des documents par le lecteur (guide de lecture, notice du dossier d'enquête, document de synthèse du plan, etc.)

Commentaire de la commission d'enquête

Hormis les compléments demandés par la commission d'enquête concernant les investissements prévus, celle-ci note que le dossier d'enquête était détaillé et relativement complet et que les documents mis en place pour faciliter la prise en main de l'ensemble des documents (**(guide de lecture, notice du dossier d'enquête et document de synthèse du plan, notamment) permettait au lecteur de pouvoir aisément approfondir telle ou tel aspect du plan.**

Cependant une numérotation des fascicules aurait été souhaitable, le public ayant eu des difficultés à pouvoir identifier rapidement le fascicule qui les intéressait.

2.9.4.1. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question N°1 :

IDF Mobilité a-t-elle l'intention après cette enquête de compléter le dossier mis à l'enquête en fonction des remarques ou compléments demandés pointant certaines insuffisances ou demandes d'éclaircissements de certains points ??

Réponse du maitre d'ouvrage

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 soumis à enquête publique évoluera en cohérence avec les compléments demandés, en vue de la saisine pour avis des représentants de l'Etat en Île-de-France, puis de la délibération d'adoption en conseil régional, conformément à la procédure indiquée par les dispositions du code des transports

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête recommande, qu'en effet, le plan des mobilités en Ile de France, évolue et tienne compte tout à la fois des conclusions de la commission d'enquête et de la délibération d'adoption en conseil régional.

3. QUESTION COMPLEMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Question

Des observations évoquent, pour certains lieux, la non adéquation de l'habitat avec l'accès aux transports : densité, éloignement, projets, comment est-il prévu d'adapter l'offre de transport aux besoins sociaux et, notamment, la prise en compte préalable de ces transports dans les projets d'urbanisme ou d'aménagement du territoire ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Les grands équilibres habitat-emploi et l'articulation de l'urbanisation avec les transports sont fixés par le SDRIF-E, document de référence pour l'aménagement de la région.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités est amenée à se prononcer très régulièrement sur la prise en compte des projets de transport dans les procédures d'urbanisme. D'une part, elle est consultée en tant que personne publique associée lors de l'élaboration de l'ensemble des documents d'urbanisme locaux (plans locaux d'urbanisme et schémas de cohérence territoriale). Elle vérifie à cette occasion que les règles d'urbanisme définies par les collectivités n'obèrent pas les projets portés par Île-de-France Mobilités : infrastructures de transport, aménagement de pôles d'échanges ou équipements d'intermodalité, construction ou préservation de centres opérationnels bus. D'autre part, elle est consultée pour les permis de construire des opérations de plus de 200 logements, et pour les permis de construire portant sur des opérations situées à proximité immédiate d'un projet d'infrastructure de transport ou d'équipements et installations dont elle est propriétaire.

En outre, des échanges très réguliers entre Île-de-France Mobilités et les territoires permettent d'avoir une connaissance des projets urbains et d'adapter le cas échéant la desserte en transports collectifs aux besoins des territoires.

Commentaire de la commission d'enquête.

Si le SDRIf-E est bien le coordinateur des différentes problématiques conjuguée de l'Ile-de-France, les mobilités sont, pour certaines d'entre elles, notamment les infrastructures routières ou ferroviaires plus lentes à être mises en place.

Les constructions nouvelles, notamment, peuvent, conformément au SDRIf-E se situer dans un rayon de deux kilomètres d'une gare, Il peut alors être constaté, lors de l'usage que leurs accès ont été insuffisamment évalués, créant ainsi des difficultés importantes pour les habitants.

La commission d'enquête suggère d'anticiper leur adéquation avec les projets d'habitat permettant ainsi de ne pas se trouver face à des difficultés en matière d'accès à des transports collectifs mais également à un réseau routier déjà saturé comme c'est souvent le cas en Ile-de-France.

Charenton le 9 mai 2025

LA COMMISSION D'ENQUETE

Nicole SOILLY Présidente

Jean Pierre CHAULET Membre

Jean Yves COTTY Membre

Monique DELAFOSSE Membre

Annie LE FEUVRE Membre

Reinhard FELGENTREFF Membre

Philippe ZELLER Membre

Yves MAENHAUT Membre

Brice Manuel CATALA Membre

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)



LA COMMISSION D'ENQUETE
Nicole SOILLY : Présidente
Jean Pierre CHAULET : membre
Monique DELAFOSSE : membre
Reinhard FELGENTREFF : membre
Yves MAËNHAUT : membre
Annie LE FEUVRE : membre
Jean Yves COTTY : membre
Philippe ZELLER : membre
Brice-manuel CATALA membre

Enquête N° 24000018/93 TA Montreuil PDMIF février/mars 2025

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

3ème PARTIE

1 OBJET DE L'ENQUETE 4

2. RAPPEL DU PROJET 4

3. CADRE JURIDIQUE 6

4 LE MAITRE D'OUVRAGE 6

5. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE 7

5.1 sur la forme **7**

5.2. sur la réalisation du projet **8**
5.2.1. S'agissant de la poursuite du développement des transports collectifs attractifs 8
5.2.1.1. Le développement des réseaux de transports 8
5.2.1.2. Insuffisances de transports collectifs pour les communes rurales 9
5.2.1.3.La régularité du trafic 10
5.2.1.4.La fréquence du trafic 10
5.2.1.5. La sécurité et confort des transports 10
5.2.1.6. Les moyens d'information des usagers 11
5.2.1.7. L'Accessibilité à tous les usagers 11
5.2.1.8. La politique tarifaire 11
5.2.1.9. Les investissements et les subventions 11
5.2.2. S'agissant de la place du piéton au cœur des politiques de mobilité 12
5.2.3. S'agissant de conforter la dynamique en faveur du vélo 12
5.2.3.1. Aménagements des pistes cyclables en proche banlieue et en zones rurales 12
5.2.3.2. Stationnement des vélos 13
5.2.3.3.Emport du vélo dans les transports en commun 13
5.2.4. S'agissant du développement des usages partagés de la voiture 13
5.2.4.1.Le covoiturage 13
5.2.4.2. Le transport à la demande (TAD) 14
5.2.4.3. L'Auto partage 14
5.2.4.4. Le câble 14
5.2.5. S'agissant du renforcement de l'intermodalité 14
5.2.6. S'agissant de la politique de stationnement 15
5.2.6.1. Places de stationnement sur la voirie 15
5.2.6.2. Le stationnement automobile pour les bureaux 15
5.2.6.3. Les parkings relais 15
5.2.7. S'agissant de soutenir une activité logistique performante et durable 16
5.2.8. S'agissant d'accélérer la transition énergétique des véhicules 16
5.2.9. S'agissant d'agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable 17

6. CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE 18

PROJET D'ELABORATION DU PLAN DES MOBILITES EN ILE DE FRANCE 2030 (PDMIF)

1 OBJET DE L'ENQUETE

Le Plan des mobilités en Île-de-France fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030. Il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 approuvé en 2014, dont la mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021.

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

2. RAPPEL DU PROJET

Le PDMIF s'est fixé des objectifs en liaison avec les enjeux identifiés sur le territoire, à savoir :

- Considérer l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens
- Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens
- Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux.
- Assurer le droit à la mobilité pour tous
- Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durable
- Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux
- Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie
- Améliorer la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité

Ces objectifs, environnementaux et sanitaires, ont été identifiés et génèrent la mise en œuvre de l'évolution des pratiques de mobilités en Ile-de-France pour les voyageurs et les marchandises.

Les objectifs environnementaux et sanitaires

Il s'agit de :

- ✓ Améliorer la qualité de l'air
- ✓ Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- ✓ Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire
- ✓ Adapter le système de mobilité au changement climatique
- ✓ Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires
- ✓ Améliorer la sécurité routière
- ✓ Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens
- ✓ Préserver la biodiversité

Les objectifs de mobilité

Il s'agit de fixer les :

- ✓ Objectifs pour les déplacements des Franciliens
- ✓ Objectifs de transition des parcs de véhicules
- ✓ Objectifs pour les flux de marchandises

L'atteinte des principaux objectifs environnementaux

Il convient de viser :

- ✓ Une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre
- ✓ Une forte amélioration de la qualité de l'air

Le plan d'action retenu s'articule autour de quatorze axes, eux-mêmes déclinés dans quarante-six actions.

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

Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

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

Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

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

Axe 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

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

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

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

Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture

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

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

Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

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

Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

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

Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine

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

Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

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

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

Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

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

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

Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

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

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

Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

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

Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Cet axe consiste à agir sur les comportements des Franciliens pour les inciter à des pratiques de mobilité plus durables, en ciblant notamment les employeurs et les publics scolaires.

3. CADRE JURIDIQUE

Le Plan de Mobilité d'Île-de-France (PDM) est un document stratégique qui définit les orientations de transport et de déplacement pour la région. Il est élaboré par Île-de-France Mobilités (IDFM) et s'inscrit dans un cadre législatif précis, notamment le Code des Transports et la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019.

4 LE MAITRE D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage de l'élaboration et de la concertation du PDMIF sont Île-de-France Mobilités (IDFM) et la région Île-de-France.

Île-de-France Mobilités (IDFM), est l'autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France. Elle assure ainsi le rôle d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et d'une région. Autrefois appelée STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), elle est responsable de la gestion et du financement des réseaux de transport en commun, notamment les métros, RER, bus, trams et trains opérés par la RATP, la SNCF et d'autres entreprises de transport.

Elle est présidée par la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France, et le Conseil d'Île-de-France Mobilités est composé de 33 membres.

5. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

5.1 SUR LA FORME

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 32 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage mentionnant les permanences tenues dans le département été faite par Publilégal, le prestataire de service, dans les mairies des communes concernées et au Conseil Régional d'IDF, siège de l'enquête, dans les délais de 15 jours précédant l'enquête et maintenue pendant toute la durée de celle-ci ;
- Que les publications légales dans les journaux des 8 départements d'Ile de France ont été faites dans les journaux paraissant dans ces départements plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que par ailleurs une publication nationale a été faite dans le journal « Le Figaro » plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétée dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Qu'en outre d'autres moyens de publicité (Mails, réseaux sociaux, kakémonos, brochures, affichettes, etc…) ont été utilisés par la Région pour mieux faire connaître l'enquête publique ;

- Que pendant toute la durée de l'enquête les pièces du dossier d'enquête publique étaient consultables en version papier et sur poste informatique, aux 34 lieux d'enquête concernés, aux jours et heures habituels d'ouverture, rappelés sur le site internet de chaque commune
- Que le dossier était consultable en ligne et téléchargeable sur le site de la Région Ile de France

et sur la plateforme dédiée à l'enquête publique :

-

➢ Que le public pouvait consigner ses observations et propositions

- Par écrit sur le registre d'enquête en format papier à feuillets non mobiles, côté et paraphé par un des membres de la commission d'enquête et accessibles dans les lieux d'enquête
- Que les observations pouvaient être envoyées sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet suivant

et par courriel à l'adresse électronique suivante :

- Que les observations et propositions du public pouvaient également être adressées par correspondance à la présidente de la commission d'enquête au siège de l'enquête publique à la Région Ile de France à Saint-Ouen ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête ont tenu au total 66 permanences dans les lieux d'enquête prévues à cet effet dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue dans l'arrêté d'organisation d'enquête, s'est déroulée le 13 mars 2025, sans incident dans les locaux du Conseil Régional d'IDF à Saint Ouen.
- Que tous les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont donc bien été respectés ;
- Que les commissaires enquêteurs de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident ayant pu perturber le bon déroulement de cette enquête,
- Que 60 observations ont été recueillies dans les registres papier mis en place pour cette enquête, 1401 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé ou à l'adresse courriel mentionnés dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, avant la clôture de l'enquête.

5.2. SUR LA REALISATION DU PROJET

En tenant compte des enjeux qui président à l'élaboration du PDMIF, la commission d'enquête a basé ses conclusions sur l'appréciation de la réalisation des objectifs affichés, à savoir des objectifs environnementaux, et des objectifs de mobilité au travers des orientations définies par le plan :

5.2.1. S'agissant de la poursuite du développement des transports collectifs attractifs

Dans son axe 1 le projet de PDMIF se fixe pour objectif de renforcer l'attractivité des transports en développant l'offre et en améliorant leur performance et leur fiabilité.

Les transports collectifs sont au cœur des préoccupations des franciliens, tant en ce qui concerne le développement des réseaux (mass transit et bus pour l'essentiel) que s'agissant de leur fiabilité et résilience ; les causes, les défaillances, l'insuffisance de l'offre se sont révélées au travers des nombreuses observations déposées.

5.2.1.1. Le développement des réseaux de transports

Dans un contexte de très légère diminution envisagée (1%) du nombre de déplacements quotidiens des Franciliens de 2019 à 2030, le PDMIF fixe un objectif de stabilité de la part modale des transports collectifs, soit 22 %, en prévoyant le report d'une partie des déplacements de proximité vers le vélo et en misant sur le télétravail. Alors que la décennie est à moitié achevée et que les statistiques sur le télétravail restent incertaines, **la commission d'enquête ne souscrit que partiellement à** l'énoncé de cette perspective, qui peut certes trouver une justification relative dans l'essor du vélo dans l'hypercentre mais ne doit pas conduire à relâcher l'effort sur les transports collectifs, essentiels à tous les âges de la vie ; elle préfère partager avec le maître d'ouvrage la nécessité d'un développement massif de l'offre dans la petite couronne de l'agglomération parisienne avec la mise en service du GPE, mais aussi dans le soin apporté à l'amélioration de la quantité et de la qualité de l'offre collective en site propre dans la grande couronne, ainsi que dans la coopération avec les collectivités locales pour développer les réseaux de bus, dont les cars express. A cet égard, la commission d'enquête apprécie l'objectif d'améliorer le nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transport

collectif dans une part importante de la région : il s'agit-là d'une donnée parlante pour une grande part des usagers qui ne peuvent qu'arbitrer entre le transport en commun et la voiture. Plus optimiste, le SDRIF-E évoque même la « région des 20 minutes ».

Parfaitement consciente de la masse d'investissements et donc d'efforts financiers que nécessite un tel soutien aux transports collectifs, au demeurant non aisément chiffrables compte tenu du nombre d'intervenants et de la diversité des calendriers programmatiques, **la commission d'enquête partage** le diagnostic porté par le maître d'ouvrage sur les efforts massifs déjà fournis, s'agissant par exemple de l'offre des tramways, des premières livraisons de segments du GPE, du renouvellement des matériels et des infrastructures d'exploitation de plusieurs transiliens, et, plus largement, du suivi contractuel des opérateurs. Des marges de progrès sont encore nécessaires: fiabilité des nouvelles technologies d'exploitation, aléas climatiques, gestion des plannings de travaux, réactivité aux incidents, autant de contraintes multiples auxquels le public, souvent exigeant, n'est pas toujours sensibilisé.

Dans ce contexte, **la commission d'enquête considère** importantes et hiérarchisées de manière réaliste les priorités fixées dans l'axe 1, depuis la poursuite du déploiement du GPE jusqu'à la gestion de l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit et de celui de la densité urbaine, en passant par la robustesse du réseau, sa résilience, ou le renouvellement du matériel.

Plus ponctuellement, **la commission d'enquête appelle aussi l'attention** sur des démarches utiles d'anticipation d'usage des transports collectifs telles celles menées par l'Assistance Publique ou des groupes d'entreprises comme l'Association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis. La commission d'enquête apprécie que le maître d'ouvrage soit attentif à ces initiatives.

Si d'assez nombreuses suggestions ont été faites par le public, mais aussi par des collectivités locales, quant à la fiabilisation et au prolongement de lignes des réseaux RER et Transilien, pour mieux desservir certaines parties dites rurales de la Seine-et-Marne, du Val-d'Oise et du sud de l'Essonne, beaucoup d'autres ont reconnu la souplesse de l'offre que représentent les différentes catégories de réseaux de cars et de bus, dès lors que leurs horaires permettent une facilité de rabattement vers les stations du mass transit lorsqu'il s'agit des déplacements pendulaires, un service fiable pour rallier les polarités urbaines lorsqu'il s'agit des commodités de la vie quotidienne dont les scolarités, ou même un accès plus aisé à la vie culturelle en particulier le week-end.

A cet égard et concernant plus largement l'ensemble des réseaux de bus et cars, **la commission d'enquête considère** que le maître d'ouvrage souligne avec raison le caractère crucial des centres opérationnels de bus (COB) qui ne sont pas seulement des lieux de remisage et d'entretien, mais aussi de conversion des véhicules aux énergies renouvelables, puis de leur maintenance. Or ces lieux, quand il faut les agrandir ou les créer, consomment de vastes emprises foncières ; un dialogue étroit avec les communes ou intercommunalités – dont plusieurs ont évoqué cet aspect dans leurs observations - est donc nécessaire et devrait être activement piloté par la Région, qui en maîtrise le cadre général à travers tout à la fois le SDRIF-E et le PDMIF.

5.2.1.2. Insuffisances de transports collectifs pour les communes rurales

La nécessité d'un renforcement des transports collectifs, en particulier des bus, dans les petites communes rurales est soulignée par beaucoup d'habitants de ces villes afin d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle. Le nombre de bus en circulation est souvent considéré comme trop limité voir absent dans des zones rurales.

Le maître d'ouvrage estime que des solutions doivent être trouvées par un travail conjoint entre Île-de-France Mobilités, les collectivités locales et les opérateurs de transport ; prioritairement par un développement du transport à la demande.

La commission d'enquête considère indispensable un renforcement de l'offre en transport à la demande, surtout en élargissant les plages horaires et en augmentant le nombre de communes rurales desservies par ce dispositif.

5.2.1.3. La régularité du trafic

L'utilisation de ce mode de transport demande une fiabilité du service proposé, or de nombreux retards ou d'annulation de trains, le non-respect des horaires, ont été mis en évidence dans les observations déposées

Pour ce qui est du réseau RER, particulièrement pour les RER B et C, la maitrise d'ouvrage consciente de ces difficultés fait état de solutions concrètes pour y remédier en citant la mise en œuvre de schémas directeurs en élaboration ou en revoyure et de projets d'aménagements et d'amélioration

En ce qui concerne le réseau des bus, **la commission d'enquête considère** que certaines mesures notamment un aménagement de la voirie permettant la résorption des points durs de circulation des bus sur des axes empruntés par plus de 300 bus par jour, et une deuxième prescription visant à assurer progressivement la priorité de bus aux carrefours sont des facteurs positifs pour permettre une amélioration de la régularité du trafic de ce réseau.

5.2.1.4. La fréquence du trafic

Les fréquences des transports en commun est une préoccupation importante des franciliens, ces derniers souhaitant une amplitude horaire quasi permanente y compris les Week end et la nuit.

Si le maitre d'ouvrage apporte une solution partielle avec l'augmentation de la plage horaire des lignes de bus, notamment le soir après le service régulier dans la grande couronne, force est de constater que le problème demeure pour les sorties nocturnes des franciliens

Certes, les contraintes liées à la particularité des infrastructures en Île-de-France, notamment les travaux de maintenance sur le réseau ferré la nuit limitent les possibilités de développer davantage une circulation la nuit, en revanche **il pourrait être envisagé de réserver** cette procédure le week end, période moins concernée par les travaux mais davantage par les sorties nocturnes des Franciliens.

<u>La fiabilité et la saturation des RER</u>

Les besoins d'améliorations dans ce secteur ont été mis en évidence notamment sur les lignes B C et E du RER. Le département du Val d'Oise, la commune de Pontoise ont particulièrement insisté sur ces besoins.

Le maitre d'ouvrage fait état des schémas directeurs en cours de mise en œuvre pour ces secteurs. Les travaux qu'ils impliquent joints au renouvellement du matériel roulant devraient permettre l'amélioration des performances de ces modes de transport.

La commission d'enquête considère que le développement de ces actions devrait être transcrit dans la version finale du PDMIF

5.2.1.5. La sécurité et confort des transports

Les franciliens déplorent les incivilités et les violences constatées dans les transports et souhaitent une amélioration de la sécurité.

Les réponses apportées par le maitre d'ouvrage à ce sujet, en particulier un renforcement et une meilleure coordination des équipes de sureté ainsi que la généralisation de la vidéo protection apparaissent efficientes à la commission d'enquête.

En revanche, **la commission d'enquête regrette** que la mise en place de portes palières, soit limité aux lignes automatisées, et considère que ce dispositif étendu aux lignes non encore automatisées améliorerait la sécurité dans les gares et régulerait la fréquence des lignes.

5.2.1.6. Les moyens d'information des usagers

S'il est reconnu que l'information du public, notamment en matière de circulation, s'est améliorée, il est toutefois relevé, dans un grand nombre d'observations, l'imperfection ou l'absence d'affichage, de signalement de retards, voire d'annulation du passage d'un transport en commun.

L'absence de fiabilité des transports, signalée par ailleurs, est amplifiée par le défaut de communication des réseaux. Cette carence affecte le parcours des usagers dont la confiance dans les transports est altérée.

La commission d'enquête observe que le maitre d'ouvrage affiche dans ses réponses, une approche très concrète de l'amélioration de l'information des voyageurs, toutefois cette information est en grande partie sous tendue par une connexion numérique, il lui parait indispensable que ces informations puissent être accessibles par des dispositifs statiques permanents.

5.2.1.7. L'Accessibilité à tous les usagers

L'accessibilité des usagers dans son acception la plus large revêt plusieurs aspects et va au-delà de l'accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Elle passe par le simple confort d'un banc sur un quai, de la régulation de l'accès des vélos et trottinettes dans les trains et les métros ou tout simplement de la présence ou non de toilettes dans les matériels roulants ; ces considérations devraient être examinées dans le cadre de plans locaux de mobilité

Pour répondre aux insuffisances constatées dans ce domaine, le maitre d'ouvrage fait référence aux prescriptions du Schéma directeur de l'accessibilité qu'il établit en concertation avec les associations et partenaires concernés, tout en précisant que la mise en accessibilité n'a pas été atteinte et que le titre du schéma sera clarifié dans la version finale du PDMIF.

La commission d'enquête considère cette décision opportune.

En revanche, le maitre d'ouvrage indique que les lignes du métro historique en connexion avec le GPE devront être progressivement aménagées dans le cadre du projet « Métro pour tous » en cours de déclinaison entre plusieurs projets en cours soumis à un comité d'installation

La commission d'enquête considère que l'installation de ce comité doit être mise en place sans tarder.

5.2.1.8. La politique tarifaire

L'harmonisation des tarifs des différents modes de transports est un élément important pour l'attractivité des transports en commun.

Si l'offre nouvelle mise en place de 2.50€ est généralement plébiscitée, il existe encore des disparités selon la situation du lieu de résidence en ile de France, les deux titres de transport distincts bus/tram et métro/train/RER continuent de cohabiter et font en partie obstacle à la mobilité en transports en commun. **Un titre unique permettrait** d'utiliser l'ensemble des transports parisiens, ce qui devrait être possible avec les avancées informatiques.

Cette simplification est d'autant plus souhaitable avec la prochaine mise en service des lignes du Grand Paris Express qu'il conviendra d'inclure dans ce titre unique.

5.2.1.9. Les investissements et les subventions

Les travaux permettant la réalisation des infrastructures ferrées et/ou routières nécessitent des moyens financiers importants qui dépassent le cadre des moyens des communes et/ou des EPT.

Le PDMIF précise, autant que faire se peut, les financeurs concernés au travers de ses dispositifs de subvention. Cependant pour une meilleure appréciation de l'utilisation de ces financements une répartition plus détaillée notamment des dépenses d'investissement s'avère nécessaire, à savoir quelles seront nommément les voiries communales, intercommunales, départementale et nationale concernées par les 7 milliards d'euros prévus sur la période 2024-2030 !

De même s'agissant des 622 millions du financement des opérations ciblées (à définir) sur le réseau national et/ou les 100 millions pour la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Ile de France et

La commission d'enquête considère qu'un une répartition plus détaillée serait donc souhaitable y compris pour les réseaux cyclables.

5.2.2. S'agissant de la place du piéton au cœur des politiques de mobilité

Le besoin de plus de sécurité et d'aménagements adaptés aux piétons (piétonisation, végétalisation, trottoirs…), la création d'aménagements favorables aux piétons en ville, l'absence de trottoirs ou de cheminements piétons en milieu rural ou péri-urbain sont identifiés comme une problématique bloquant le développement de la marche.

Ce mode de déplacement considéré comme le moyen de déplacement le plus utilisé a suscité l'étonnement sur la différence de traitement accordé à cet axe au regard des autres.

Tout en précisant que la marche relève de l'échelle locale des déplacements et que son traitement est du ressort des PLM, le maitre d'ouvrage présente des mesures en accord avec les enjeux, consistant avant tout à remettre le piéton au centre de la conception de l'aménagement urbain et à améliorer le confort et la sécurité des cheminements (largeurs des trottoirs, végétalisation, pacification de la voirie, etc.).

La commission d'enquête considère que les mesures évoquées participent à la bonne réalisation des objectifs mais pour en intensifier l'impact, devraient faire l'objet d'un développement plus détaillé dans le PDMIF

5.2.3. S'agissant de conforter la dynamique en faveur du vélo

L'usage du vélo a été plébiscité au travers d'un très large nombre d'observations concernant principalement le développement des aménagements cyclables (pistes et stationnements) en ville et en milieu péri-urbain/rural

Les actions inscrites au PDMIF, poursuite du déploiement du réseau VIF, plan vélo régional, apparaissent de nature à poursuivre la dynamique déjà impulsée et à augmenter significativement la part modale du vélo.

Toutefois, les fortes attentes des usagers sur ce sujet démontrent que le réseau cyclable n'offre pas encore ces caractéristiques, en particulier sur les axes départementaux encore dangereux pour les vélos, et les secteurs ruraux encore très peu équipés en pistes cyclables. Par ailleurs, les difficultés de mise en œuvre de ces infrastructures semblent ralentir considérablement le déploiement du réseau de pistes cyclables.

5.2.3.1. Aménagements des pistes cyclables en proche banlieue et en zones rurales

L'insécurité routières pour les cyclistes dans ces secteurs en particulier le long des départementales en direction des bourgs et des gares est une préoccupation importante.

Le PDMIF présente des actions tendant à prioriser le rabattement vers certaines centralités dont les pôles de gare dans les zones les moins denses, en particulier les mesures liées aux rabattements vers les bourgs ou les gares.

Cependant, le retard de développement des infrastructures cyclables dans ces secteurs et les problèmes d'insécurité qui en découlent pour les cyclistes persistent.

La commission d'enquête considère qu'il s'avère nécessaire de prioriser ces secteurs et les axes à plus forts enjeux, notamment en termes de sécurité, pour combler le retard et y déployer les infrastructures cyclables nécessaires au report modal vers le vélo sur ces territoires.

5.2.3.2. Stationnement des vélos

Le manque de stationnement des vélos, à proximité des gares et des pôles d'échange a été mis en évidence.

Le PDMIF apporte des solutions intéressantes à cette problématique en ce qui concerne le stationnement dans les espaces privés et sur la voirie.

Pour ce qui est du stationnement en gare et en stations le PDMIF se doit de respecter les obligations réglementaires du décret du 8 juin 2021, fixant le nombre minimal de place à réaliser pour chaque gare ; ainsi que celles du Schéma directeur du stationnement vélo (SDSV) fixant également des objectifs de dimensionnement de parking vélo.

Or, ce dernier document, date de 2020, avant l'essor actuel de ce mode déplacement, et semble partiellement caduc, **la commission d'enquête considère** qu'il serait pertinent de l'actualiser pour consolider la stratégie d'action opérationnelle sur ce sujet et l'adapter aux objectifs du PDMIF

5.2.3.3. Emport du vélo dans les transports en commun

La possibilité d'emprunter les transports en commun avec son vélo est un des facteurs visant à rendre son utilisation plus fréquente.

Si l'emport des vélos est actuellement indiqué comme possible sur certains horaires très précis et certaines lignes spécifiques, sa mise en œuvre dans les faits reste marginale et complexe, or aucune mesure ne figure dans le PDMIF sur ce point, **la commission d'enquête considère** comme essentiel pour l'atteinte des objectifs du PDMIF, notamment en termes de report modal vers le vélo, que le sujet soit mis à l'étude et que des actions favorisant les aménagements permettant l'emport des vélos dans les transports en communs soient mises en place.

5.2.4. S'agissant du développement des usages partagés de la voiture

Le développement des modes alternatifs constitue un élément déterminant pour limiter l'usage de la voiture individuelle.

5.2.4.1. Le covoiturage

Le PDMIF accorde au covoiturage une place importante ; il met en évidence l'intérêt qu'il présente tant pour la lutte contre l'autosolisme que pour l'amélioration des conditions de circulation qu'il induit au travers des mesures ci-après :

- La simplification du covoiturage planifié avec un opérateur unique de covoiturage sur tout le territoire francilien (mesure 5.1.3),
- La facilitation de la mise en relation des covoitureurs grâce à une meilleure intégration dans l'application Île-de-France Mobilités (mesures 5.1.3 et 6.3.1) : tous les trajets visibles depuis une seule application, itinéraires combinés covoiturage + transports collectifs, intégration des lignes de covoiturage, réservation directement depuis l'application...
- La promotion du covoiturage spontané avec la création de lignes de covoiturage dans les secteurs opportuns (mesure 5.1.2),
- La création de voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage (action 7.3 et mesure 5.1.1)

La commission d'enquête estime que les mesures présentées témoignent de l'engagement du maitre d'ouvrage sur ce sujet et participent à la bonne réalisation des objectifs **mais considère**

que pour en intensifier l'impact, ces mesures devraient faire l'objet d'un développement plus détaillé dans le PDMIF

5.2.4.2. Le transport à la demande (TAD)

Ce mode de transport trouve son utilité principalement dans les zones rurales toutefois, son amélioration se révèle nécessaire en termes d'amplitude horaire et d'adaptabilité. En effet pour être pleinement opérationnel il conviendrait que les plages horaires soient élargies au-delà de 9 heures 30 et 16 heures

Le PDMIF inscrit son développement dans son plan d'action ; pour ce faire des assises du TAD ont été organisées et le vice-président du département de Seine et Marne, également vice-président d'Ile de France Mobilités, s'en est vu confier la présidence

La commission d'enquête se félicite d'une telle initiative mais regrette que cette instance ne rende ses conclusions qu'après l'adoption du PDMIF qui ne pourra donc pas prendre en compte ces conclusions.

5.2.4.3. L'Auto partage

Ce mode de transport relève de l'offre privée ou des collectivités locales ; PDMIF soutient le développement de l'autopartage au sein des entreprises, des administrations ou des copropriétés ; la qualité d'Ile de France Mobilités en tant qu'autorité organisatrice des mobilités l'autorise à pallier l'insuffisance de l'offre privée sans toutefois lui laisser la liberté d'intervenir dans l'autopartage entre particuliers.

La commission d'enquête a trouvé intéressante la campagne de promotion initiée par la ville d'Antony sur ce sujet et souhaite que l'information offerte à cette occasion sur les dispositifs existants à l'intention des acteurs économiques soit amplifiée et largement diffusé.

D'autres actions ont été identifiées pour populariser les modes alternatifs,

S'agissant des navettes fluviales, actuellement, seule la ligne en projet sur le Canal de l'Ourcq est inscrite au PDMIF avec une mise en œuvre en 2030 ; plusieurs déclinaisons des taxis collectifs voient le jour en Ile de France. Une initiative de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise qui s'inscrit dans une démarche plus large de la collectivité pour travailler avec les employeurs sur le sujet du management de la mobilité des salariés mérite d'être pointée.

La commission d'enquête considère que ces actions de promotion mériteraient d'être amplifiées.

5.2.4.4. Le câble

Le seul projet actuellement retenu pour une mise en service avant 2030 est celui prévu entre Créteil et Villeneuve Saint Georges. D'autres projets ont été étudiés mais aucun n'a pour l'instant été retenu.

La commission d'enquête estime qu'il conviendra qu'Ile de France mobilités tire tous les enseignements (avantages et inconvénients) relatifs à ce premier nouveau mode de transport pour examiner si ce mode est transposable à certains des projets qui ont été étudiés mais n'ont pas été retenus.

5.2.5. S'agissant du renforcement de l'intermodalité

L'absence de fluidité entre les différents modes de transport, des retards fréquents voire des suppressions d'un mode de transport sur une partie d'un trajet multimodal ainsi que le manque de stationnement vélos ou véhicules motorisés sur des parkings de rabattement ou relais (CF Thème N° 6) sont dénoncés.

Ces problèmes engendrent des dysfonctionnements à répétition sur l'ensemble de la chaine de transport, pénalisent les usagers et souvent les découragent de prendre les transports collectifs.

Le PDMIF prend en compte cette problématique et l'affiche comme un de ses objectifs centraux, le plan prévoit à horizon 2030 la rénovation d'une centaine de pôles d'échanges, un objectif de 140 000 places vélo à proximité des pôles, la création de 10 000 places de stationnement supplémentaires dans les parkings relais.

Par ailleurs, la coordination des horaires entre trains et bus locaux reste une préoccupation constante et les efforts pour harmoniser la politique tarifaire et la billetterie sont autant de facteurs de simplification œuvrant dans le sens de la fluidité attendue.

En revanche, de nouveaux projets relatifs au développement du réseau mass transit, inscrits au SDRIF E, sont à l'étude ; bien que leur mise en service ne puisse être effective avant 2030; **la commission d'enquête considère** que l'intégration de la carte de ces projets dans le PDMIF, comme le propose le maitre d'ouvrage, serait de nature à mettre en évidence la volonté du Plan d'harmoniser la chaine d'utilisation des différents modes de transport.

5.2.6. S'agissant de la politique de stationnement

Les conditions de stationnement constituent un critère majeur influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés. Les politiques de stationnement doivent donc être cohérentes avec l'ensemble des politiques de mobilités et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs.

Le PDMIF prône une approche intégrée du stationnement, qui permet de tenir compte des capacités de stationnement à la fois sur voirie, dans les parkings en ouvrage et dans les espaces privés. Il prône également une approche intercommunale pour améliorer la cohérence des politiques de stationnement du point de vue des usagers et éviter les effets possibles de report du stationnement entre communes mitoyennes dans le cas de politiques non coordonnées.

5.2.6.1. Places de stationnement sur la voirie

Le PDMIF ne se prononce pas sur la tarification de ce mode de stationnement, dont le but est d'éviter le stationnement, de longue durée d'usagers des transports collectifs, la compétence dans ce domaine appartenant aux acteurs locaux, chargés la de gestion du stationnement ; en revanche il incite à libérer les espaces dédiés sur la voirie pour les consacrer aux modes alternatifs.

5.2.6.2. Le stationnement automobile pour les bureaux

L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. En effet, l'analyse des PLU(i) de l'ensemble des collectivités concernées par ces normes prescriptives révèle que les deux tiers d'entre eux sont compatibles, voire plus volontaristes, que les normes du PDUIF.

La commission d'enquête considère donc que cette décision va dans le bon sens en limitant notamment la réalisation de places de stationnement externes bituminées ce qui est conforme au ZAN préconisé par le SDRIF-E.

5.2.6.3. Les parkings relais

L'existence de ces parkings influe considérablement sur l'utilisation des transports collectifs or, le maitre d'ouvrage rappelle qu'il n'a pas vocation à déterminer la liste des Parkings Relais ; il appartient aux communes ou EPCI compétents en matière de stationnement de s'assurer que la réglementation et la tarification du stationnement sur voirie à proximité des pôles d'inciter les usagers des transports collectifs à utiliser les Parkings relais plutôt qu'à stationner sur la voirie.

Sur le constat fait que les parkings relais existants ne sont pas, pour une bonne moitié, utilisés au total de leur capacité, et qu'une amélioration de la signalisation et de l'information serait nécessaire pour attirer tous les véhicules y compris les deux-roues motorisés **la commission d'enquête estime** qu'il serait souhaitable d'effectuer une analyse exhaustive des besoins de ces parkings relais, surtout en grande banlieue (zones 5 et 6) autour des gares RER.

Par ailleurs, le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR), a été mis à jour en 2023 ; pour les parkings relais existants **la commission d'enquête estime** qu'il serait opportun de mettre en place une tarification adaptée au contexte de chaque parking.

5.2.7. S'agissant de soutenir une activité logistique performante et durable

L'activité logistique passe par le report modal de la route vers les modes fluvial et ferroviaire en favorisant des chaines logistiques davantage multimodales, décarbonées et innovantes, ceci en consolidant une armature logistique plus sobre, dans une approche de sobriété foncière et d'intégration urbaine et environnementale.

Le déséquilibre actuel entre la part du transport routier et celle des autres modes (ferroviaire et fluvial) a de fortes répercussions en termes d'équipements, de voirie, de santé…

Le rééquilibrage de ces modes de transports logistiques apparait donc indispensable ; au-delà de la stratégie nationale dans ce domaine**, la commission d'enquête considère** nécessaire que tous les dispositifs agissant en ce sens soient pris en compte dans le PDMIF, avec des indicateurs fiables (par exemple ceux proposés par la SITRAM) et que les études du contournement et franchissement Fret ferroviaire fassent l'objet d'un échéancier ambitieux.

5.2.8. S'agissant d'accélérer la transition énergétique des véhicules

La transition énergétique désigne aujourd'hui le défi d'un changement complet dans le volume et les types d'énergies utilisées, dans l'objectif de décarboner le plus rapidement possible l'économie afin de réduire son impact sur l'environnement.

La très grande majorité des actions du Plan des mobilités vise à décarboner les déplacements des personnes et des biens circulant en Île-de-France, afin d'atteindre l'objectif majeur fixé par le plan d'une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'ici l'horizon 2030 :

Pour ce faire le Plan met en évidence des mesures claires :

- L'incitation au report vers des modes moins carbonés voire décarbonés, alternatifs à la voiture (vélo) ou au transport routier de marchandises (fret ferroviaire ou fluvial) ;
- La transition énergétique à proprement parler, c'est-à-dire le remplacement de véhicules thermiques par des véhicules fonctionnant aux énergies alternatives, en particulier électricité et biogaz.
- Le développement des réseaux de recharge et d'avitaillement en énergies alternatives : bornes de recharge électrique, stations de gaz naturel pour véhicules (GNV, et en particulier bioGNV produit à partir de la méthanisation de déchets organiques) et stations hydrogène
- La poursuite des aides à l'achat de véhicules propres ou au rétrofit de véhicules essence ou diesel (transformation de leur motorisation vers l'électrique) à destination des particuliers, des collectivités et des entreprises pour permettre de couvrir une partie du surcoût des véhicules à motorisation alternative

La commission d'enquête considère que les mesures ci-avant répondent aux objectifs environnementaux définis dans le PDMIF, tout en mettant l'accent sur la nécessité du développement des stations multi énergie pour les transports routiers dont l'insuffisance

actuelle représente, pour les transports routiers de marchandises probablement un frein à la transition énergétique de ces véhicules.

.

5.2.9. S'agissant d'agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Les enjeux identifiés par le plan ont mis en évidence les actions à entreprendre dans ce domaine pour fidéliser les touristes et développer cette action sur le territoire francilien. **La commission d'enquête considère** qu'il est nécessaire d'améliorer la mobilité des touristes en renforçant la desserte des sites touristiques par des modes durables, en améliorant l'expérience voyageurs quant à leur information et surtout l'achat et l'utilisation des titres de transport.

Le plan met en évidence les actions à entreprendre à l'égard des touristes sur l'ensemble du territoire francilien, ce que ne faisait pas le PDUIF.

La commission d'enquête considère qu'il est nécessaire de faciliter la mobilité des touristes en renforçant la desserte des sites visités par des modes durables, et en améliorant l'expérience des voyageurs étrangers quant à leur information dans les principales langues et surtout lors de l'achat et de l'utilisation des titres de transport désormais proposés en forme de badges et non plus sur simples tickets papier.

6. CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête considère que, pour ce projet :

Outre le fait que la réglementation concernant la publicité de cette enquête a été respectée, d'autres moyens ont été mis en œuvre pour mieux faire connaître ce projet d'élaboration du PDMIF et les modalités de l'enquête publique le concernant ;

Le maitre d'ouvrage a longuement répondu aux contributions reçues au cours de l'enquête et aux 9 thèmes retenus par la commission d'enquête ainsi qu'aux questions complémentaires posées par cette dernière.

Le maitre d'ouvrage a également répondu dans une annexe de façon particulièrement détaillée et aisément consultable (jointe en fichier électronique à ce rapport) aux 1256 avis des PPA majoritairement exprimés par les EPT et communes à l'occasion de cette enquête relative au projet d'élaboration du PDMIF ;

En ce qui concerne le dossier d'enquête, celui-ci était détaillé, préparé de manière méthodique et rigoureuse, à l'exception toutefois de plusieurs cartes difficiles à déchiffrer (exemples : carte des lignes de cars express et des pôles d'échanges multimodaux routiers ; carte du réseau cyclable structurant en Île-de-France) ; qui mériteraient d'être simplifiées ou doublonnées pour en rendre les éléments constitutifs plus faciles à identifier.

Par ailleurs, une numérotation des nombreux fascicules le constituant aurait été souhaitable, le public ayant eu des difficultés à pouvoir identifier rapidement le fascicule qui les intéressait.

La commission d'enquête regrette toutefois

Que le Plan des mobilités apparaisse davantage comme une actualisation de projets en cours (typiquement pour la prochaine mise en service des nouvelles lignes du Grand Paris Express) et qu'une déclinaison exhaustive de ce que devraient être les grands projets d'infrastructures ferroviaires pour la décennie 2030-2040, renforçant aussi le sentiment que ce PDMIF participe plus d'une démarche de révision au bout de cinq ans (révision d'un plan dont la durée était initialement collée à la décennie 2020-2030) que de véritable planification prospective.

Le PDMIF se réfère à plusieurs reprises au SDRIF, or il traite de ce qui peut paraître comme une ambiguïté majeure du PDMIF : avec une échéance fixée à 2030, donc particulièrement brève en matière d'investissements de transports en site propre et ne se projette pas sur une configuration qu'il serait plus logique de retenir et qui est précisément celle du SDRIF-E, soit 2040 (et même au-delà pour certains volets du SDRIF-E).

Le PDMIF choisit de prendre comme référence des données liées aux mobilités en 2019, ce qui pose question au vu des évolutions sociétales majeures et des choix de planification survenues depuis (modification des modalités de travail, amplitude horaires, télétravail, essor du vélo, SDRIF-E en 2024).

L'hypothèse faite dans le PDMIF d'une part modale constante des transports en communs en 2030 interpelle alors que le réseau de métro aura alors été considérablement étendu avec le réseau Grand Paris Express au moins partiellement mis en service.

La commission d'enquête recommande

<u>Recommandation</u> 1

A l'instar de la suggestion faite par le maitre d'ouvrage, d'ajouter dans la version finale du Plan des mobilités la carte et la liste des projets de transports inscrits au SDRIF-E, ce qui donnera

incontestablement au PDMIF une cohérence qu'il n'a que partiellement en première lecture ; et ce qui répondra aussi à l'esprit de nombre d'observations qui ont été faites par le public et par des PPA, s'inquiétant de la perspective à trop court terme du PDMIF.

Recommandation 2

D'étudier la possibilité d'un élargissement des horaires de transports en commun (métro, RER) en particulier le week-end, période moins concernée par les travaux

Recommandation 3

D'étendre l'accélération d'aménagement de portes palières sur les lignes de métro dans un souci de sécurité.

Recommandation 4

En matière de pistes cyclables, de prioriser les axes départementaux et les zones rurales (en particulier les zones de rabattement vers les gares et bourgs) pour combler le retard existant sur ces secteurs clés et assurer la sécurité des cyclistes sur ces axes et favoriser ainsi le report modal sur ce mode de déplacement.

Recommandation 5

De conserver une mesure prescriptive sur les stationnements vélos en voirie mais d'affiner les ratios et les secteurs d'applications selon les réalités territoriales.

Recommandation 6 :

De mettre en place des actions permettant la généralisation de l'emport des vélos dans les transports en communs. Cela pourra passer par exemple par la multiplication des expérimentations et l'intensification des discussions avec les opérateurs pour que l'emport de vélo soit généralisé et rendu possible par diverses adaptations techniques sans pénaliser les autres usagers.

Recommandation 7 :

De traiter le sujet de l'apaisement des autoroutes urbaines de façon spécifique en accélérant clairement la stratégie de leur transformation.

Pour cela la commission d'enquête invite le maitre d'ouvrage à prendre en compte les études et travaux de l'Institut Paris Région concernant la transformation des autoroutes urbaines dès aujourd'hui.

Recommandation 8

De rendre plus incitatives les mesures liées au covoiturage, envisagées dans l'action 5.1 et l'amplification de l'information aux collectivités, aux entreprises ou administrations et au public

Recommandation 9

D'élargir le fonctionnement des TAD, en instaurant une circulation tous les jours de la semaine avec des plages horaires au-delà de 9 heures 30 - 16 heures.

Recommandation 10

D'amplifier l'information sur les dispositifs d'autopartage existants à l'intention des acteurs économiques en prenant l'exemple les préconisations de la ville d'Antony.

Recommandation 11

D'envisager, avant l'horizon 2030, pour développer l'utilisation multimodale, la création de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage et la mise en place d'expérimentations sur la régulation des vitesses sur certains axes, ceci dans un objectif de sécurité, de meilleure régulation du trafic et de bénéfices environnementaux (mesure 7.1.2).

D'instaurer un titre de transport unique pour l'ensemble des transports routiers et ferrés en Ile de France

Recommandation 13

D'établir une répartition détaillée des 622 millions du financement des opérations ciblées sur le réseau national et/ou les 100 millions pour la création de voies réservées aux bus et au covoiturage sur les autoroutes urbaines d'Ile de France y compris pour les réseaux cyclables

Recommandation 14

De faire évoluer le plan des mobilités en tenant compte des résultats de l'enquête et des avis des PPA

En conclusion, compte tenu de ce qui précède, la commission d'enquête, émet un **avis favorable** au projet d'élaboration du Plan des Mobilités d'Ile de France

Charenton le 9 mai 2025

LA COMMISSION D'ENQUETE

Nicole SOILLY Présidente

Jean Pierre CHAULET Membre

Jean Yves COTTY Membre

Monique DELAFOSSE Membre

Annie LE FEUVRE Membre

Reinhard FELGENTREFF Membre

Philippe ZELLER Membre

Yves MAENHAUT Membre

Brice Manuel CATALA Membre

Annexe 6 - Avis du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris

PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France

Paris, le 28 JUIL. 2025

Nos réf. : MAARCH/M2025D/1504

Madame la Présidente,

Par courrier du 28 mai 2025, vous sollicitez l'avis de l'État sur le projet de plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) tel que prévu à l'article L.1214-26 du code des transports.

Le projet transmis intègre des modifications au projet arrêté le 27 mars 2024, pour tenir compte des avis :

- de l'Autorité environnementale (MRAe) du 27 novembre 2024 ;
- des personnes publiques associées (PPA) consultées de juin à décembre 2024 ;
- de la commission d'enquête du 9 mai 2025 suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 février au 31 mars 2025.

Le projet de plan des mobilités en Île-de-France à 2030 constitue un document-cadre pour les acteurs de la mobilité qu'il vise à mobiliser en déterminant « *les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité* » (L.1214-1 du code des transports).

Le projet de plan des mobilités doit être compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France approuvé par le décret n°2025-517 du 10 juin 2025 et le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) en cours de révision. Il doit également être cohérent avec le plan de protection de l'atmosphère approuvé le 29 janvier 2025.

Concernant les enjeux environnementaux et sanitaires du plan, je constate, à l'issue des travaux de modélisation menés conjointement par Île-de-France Mobilités et Airparif, que le projet de PDMIF vise une cible :

- de - 26 % du total des émissions des transports en Île-de-France en 2030 par rapport à 2019 ;
- des baisses importantes des émissions de polluants dues au transport routier soit : -54% pour le NO2, -26% pour les PM 10 et – 35% pour les PM 2,5.

Ces baisses d'émissions induisent des baisses des concentrations auxquelles sont exposées les Franciliens sur l'ensemble du territoire. **Les valeurs limites réglementaires actuelles sont ainsi respectées sur l'ensemble du territoire pour les trois polluants considérés.**

Madame Valérie PÉCRESSE
Présidente du Conseil Régional d'Île-de-France
Présidente du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités
2, Rue Simone Veil
93400 SAINT-OUEN-SUR-SEINE

Tél : 01 40 61 80 80
DRIEAT
21-23 rue Miollis - 75732 PARIS CEDEX 15
www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Je relève également que la stratégie de mobilité mise en place pour atteindre ces baisses d'émissions, est imputable :

- pour deux tiers à l'évolution technologique du parc de véhicules routiers, démontrant l'importance des efforts à soutenir dans ce domaine grâce aux axes 10 et 11 du projet de plan ;
- pour un tiers à la baisse du trafic automobile, objectif inscrit dans le code des transports depuis le 1er décembre 2010.

Dans un contexte de tendance à la baisse de la mobilité globale, cet objectif est relayé dans la répartition modale cible suivante à 2030 :

- une diminution de la part modale des véhicules individuels motorisés (-15% en 2030 par rapport à 2019), une stabilité de la marche et un triplement de la part modale du vélo ;
- une faible augmentation de la fréquentation des transports collectifs (+2% en 2030 par rapport à 2019), malgré le projet du Grand Paris Express considéré comme livré à l'échéance du plan, ce qui s'explique par la chute de fréquentation pendant la crise sanitaire de 2020-2021, le niveau de fréquentation antérieur ayant peiné à se rétablir, notamment en lien avec l'essor du télétravail. L'effort de rattrapage chiffré par le PDMIF s'établit ainsi à +15 % entre 2023 et 2030, ce qui suppose une véritable stratégie de reconquête des usagers des transports en commun, à laquelle le plan d'actions du PDMIF se propose de contribuer, en agissant tant sur le développement de l'offre et son attractivité (Axe 1 du plan) que sur les changements de comportements (Axe 14 du plan).

L'État sera particulièrement attentif à l'atteinte de cet objectif, notamment dans le cadre des dispositifs de suivi et d'évaluation du plan.

Quant au volet territorial du projet, ses dispositions ont vocation à être déclinées :

- dans les schémas de cohérence territoriaux (SCoT), ou, en leur absence, directement dans les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)),
- dans les plans locaux de mobilité (PLM), devenus obligatoires depuis la loi d'orientation des mobilités pour la Ville de Paris, les établissements publics territoriaux et les EPCI de grande couronne (sauf les communautés de communes) ;
- dans les arrêtés à prendre par les collectivités compétentes en matière de police de la voirie, de la circulation et du stationnement.

Pour faciliter sa déclinaison par les collectivités, Île-de-France Mobilités s'est engagé à accompagner la publication du plan par un « kit territorial » à leur intention. **L'État soutient particulièrement cette initiative et veillera pour ce qui le concerne, à accompagner au mieux les collectivités dans le cadre de son association aux documents de planification locaux, tel que prévu par l'article L.1214-31 et suivants du code des transports.**

Par ailleurs, suite au mémoire en réponse à l'Autorité environnementale, en application du décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006, l'État rappellera aux collectivités leurs obligations sur les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

Je prends acte également de la stratégie de déclinaison du plan dans les SCoT, les PLU(i) et les PLM, avec des mesures majoritairement de l'ordre de la recommandation ou de la suggestion, le PDMIF n'ayant valeur de prescription que pour cinq de ses 171 mesures.

Le projet de plan est au global plus ambitieux que le précédent (PDUIF) et répond à la note d'enjeux de l'État que je vous ai adressée le 11 janvier 2023 en faveur d'un système moins émissif, économiquement soutenable et socialement acceptable, avec des plans locaux encadrés par des objectifs clairs, mesurables et territorialisés.

C'est pourquoi, conformément à l'article L.1214-26 du code des transports, **j'émets un avis favorable sur le projet de PDMIF arrêté et les modifications proposées. Je pense néanmoins souhaitable que soit supprimée la mention suivante ajoutée à l'issue de l'enquête publique aux mesure 4.2.4 (« prescription des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant ») et 9.3.2 (« recommandation relative aux bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les logements neufs »), selon laquelle** *« Les normes fixées par le*

Plan des mobilités en Ile-de-France s'appliquent aux opérations d'au moins deux logements collectifs (selon la définition de l'Insee d'un logement collectif). Elles ne concernent pas les logements individuels ». En effet cette disposition ne pourra pas être efficacement déclinée dans les PLU(i), dans la mesure où elle distingue les logements collectifs et les logements individuels. Les PLU(i) ne sont pas habilités à fixer des règles en fonction de la nature des logements (individuels ou collectifs). Une telle rédaction soulève donc une réelle difficulté et est susceptible, si elle est reprise en l'état par les collectivités, de fragiliser leurs documents d'urbanisme.

Au-delà de ce point de vigilance, les autres remarques qu'appellent les documents transmis figurent dans l'annexe technique ci-jointe. Les services de la DRIEAT se tiennent à disposition des services de la Région et d'Île-de-France Mobilités pour leur présenter les remarques de cette annexe technique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France.
Préfet de Paris

Marc GUILLAUME

PJ : annexe technique

Annexe technique à l'avis de l'État sur le projet de plan de mobilité en Ile-de-France (PDMIF) tel que soumis à l'État le 28/05/2025

Les trois premières colonnes du tableau ci-dessous reprennent le document « Avant-Après » transmis par le maître d'ouvrage. Pour les modifications proposées, le code couleur suivant a été utilisé : En surligné jaune les parties de texte **modifiées, e**n surligné vert les parties de texte **ajoutées** et en surligné rouge barré les parties de texte **supprimées.**
La mention « sans changement » dans la colonne centrale signifie qu'il n'y a pas eu de modification par le maître d'ouvrage mais qu'il y a néanmoins des observations de l'État, regroupées dans la troisième colonne.

1) Enjeu de consolidation ou d'actualisation juridique du plan : Demandes d'ajouts et/ou de rectifications de certaines références.

Page PDMIF arrêté	Texte initial dans le PDMIF arrêté	Proposition de modification dans la V2	Observations de l'État
89 – rapport environnemental	Niveaux sonores et catégories d'infrastructures correspondantes d'après l'arrêté du 30 mai 1996 Niveau sonore de référence Leq (6h-22h) en dB(A) / Niveau sonore de référence Leq (22h-6h) en dB(A) / Catégorie de l'infrastructure / Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure L > 81 / L > 76 / 1 / 350 m 76 < L ≤ 81 / 71 < L ≤ 76 / 2 / 250 m 70 < L ≤ 76 / 65 < L ≤ 71 / 3 / 100 m 65 < L ≤ 70 / 60 < L ≤ 65 / 4 / 30 m 60 < L ≤ 65 / 55 < L ≤ 60 / 5 / 10 m Fin 2023, les cartes de quatrième échéance de classement sonore des infrastructures de transport ont été publiées pour la Seine-et-Marne, les Yvelines, l'Essonne, les Hauts-de-Seine et le Val d'Oise.	SANS CHANGEMENT	L'arrêté du 30 mai 1996 a été modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013. Le tableau des niveaux sonores présenté concerne les voies routières et les lignes ferroviaires à grande vitesse. Les seuils pour les lignes conventionnelles sont augmentés de 3 dB(A). **Cela doit être précisé.** Dans ce tableau, la largeur du secteur affecté pour la catégorie **1 doit être corrigée** : elle est de 300 mètres et non 350 mètres. La phrase « Fin 2023, les cartes de quatrième échéance de classement sonore des infrastructures de transport ont été publiées pour la Seine-et-Marne, les Yvelines, l'Essonne, les Hauts-de-Seine et le Val d'Oise » **doit être supprimée**. Les arrêtés de classements sonores en vigueur sont disponibles sur les sites des préfectures de département. Une grande partie a été révisée depuis 2023, en particulier en petite couronne. La notion d'échéance n'a pas lieu d'être.

<table>
<tr>
<td>20
Synthèse

Et

74
Objectifs</td>
<td>Ces seuils intermédiaires sont susceptibles de constituer les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 (discussions en cours à l'échelle européenne).
 
<table>
<tr><th>Polluant</th><th>Valeur limite réglementaire en 2023 (µg/m³)</th><th>Cible intermédiaire de l'OMS (µg/m³)</th></tr>
<tr><td>PM2.5</td><td>25
(cible 2 OMS)</td><td>10
(cible 4 OMS)</td></tr>
<tr><td>PM10</td><td>40
(cible 2 OMS)</td><td>20
(cible 4 OMS)</td></tr>
<tr><td>NO2</td><td>40
(cible 1 OMS)</td><td>20
(cible 3 OMS)</td></tr>
</table></td>
<td>SANS CHANGEMENT</td>
<td>Compte tenu de l'entrée en vigueur des nouvelles valeurs de la directive européenne sur la qualité de l'air ambiant, la phrase peut être ainsi modifiée :

« Ces seuils intermédiaires constituent les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 depuis l'entrée en vigueur le 10/12/2024 de la directive 2024-2881 sur la qualité de l'air ambiant , sous réserve de sa transposition en droit français dans un délai de deux ans soit avant le 11/12/2026.

En attendant, les valeurs limites réglementaires en vigueur continuent de s'appliquer. »</td>
</tr>
<tr>
<td>323
Plan d'actio n</td>
<td> 
</td>
<td>Extrait :
 
<table>
<tr><td>ITE et chantier ferroviaire Flins-sur-Seine</td><td>Potentiel</td><td>Flins-sur-Seine</td><td>78</td></tr>
<tr><td>ITE Méré Galluis Coopérative céréalière</td><td>Existant</td><td>Galluis</td><td>78</td></tr>
<tr><td>ITE Gargenville Total</td><td>Existant</td><td>Gargenville</td><td>78</td></tr>
<tr><td>[illegible]</td><td>[illegible]</td><td>[illegible]</td><td>[illegible]</td></tr>
<tr><td>Accès fluvial Total</td><td>Potentiel</td><td>Issou</td><td>78</td></tr>
<tr><td>Desserte fluviale Juziers Calcia</td><td>Existant</td><td>Juziers</td><td>78</td></tr>
</table></td>
<td>Vérifier la liste des sites logistiques : des différences ont été identifiées entre la liste des sites logistiques existants et potentiels du PDMIF (211 sites cités dans le texte mais seulement 210 sites comptabilisés dans la liste) et la carte qui les répertorie dans le SDRIF (211 sites cités) qui est entré en vigueur le 13 juin dernier. Certains écarts identifiés invitent à confronter exhaustivement les deux listes, afin de s'assurer que celle du PDMIF comprenne au moins tous les sites du SDRIF, ou que l'écart constaté puisse être justifié conformément à l'OR 116 du SDRIF.</td>
</tr>
<tr>
<td>330
Plan d'action</td>
<td>Il répond aux besoins de recharge d'accès public pour permettre un développement de l'électromobilité conforme aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.
Cet objectif n'a pas valeur de prescription mais de guide pour l'action.</td>
<td>Il répond aux besoins de recharge d'accès public pour permettre un développement de l'électromobilité conforme aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.
Cet objectif n'a pas valeur de prescription mais de guide pour l'action.

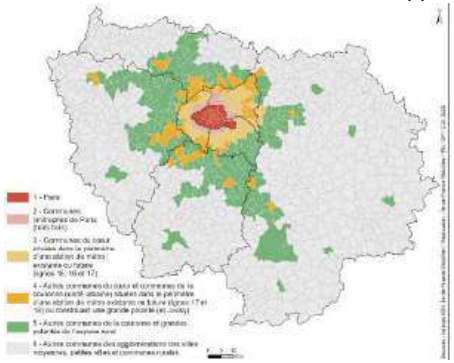
Le Plan des mobilités en Île-de-France ne tient pas lieu de SDIRVE. En effet, en Île-de-France, les SDIRVE sont élaborés par les maîtres</td>
<td>Il conviendrait de reformuler la fin du paragraphe vert de la manière suivante :

« La Métropole du Grand Paris souhaite également élaborer un SDIRVE en tant que responsable de la mise en œuvre de la ZFE métropolitaine, conformément à la délibération CM2023/10/10/13 du 6 octobre 2023 intitulé : schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques métropolitain : lancement de la démarche. »</td>
</tr>
</table>

		d'ouvrage des réseaux d'IRVE d'accès public, c'est-à-dire en premier lieu les syndicats d'énergie, mais aussi des EPCI ou communes. La Métropole du Grand Paris doit également élaborer un SDIRVE en tant que responsable de la mise en œuvre de la ZFE.	
Annexe accessibilité	« respecter les normes et le quota de places de stationnement réservés : réserver et mettre aux normes 2 % de places de stationnement adaptées (places autorisées seulement aux personnes titulaires d'une carte européenne de stationnement), assurer l'accès aux trottoirs depuis les places réservées. »	SANS CHANGEMENT	A toutes fins utiles, compte tenu des enjeux d'accessibilité d'une part et de transition énergétique des véhicules d'autre part, l'annexe accessibilité pourrait mentionner l'arrêté du 27 octobre 2023 relatif à l'accessibilité des places de stationnement en voirie communale équipées ou pré-équipées de dispositif de recharge pris en application de l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales. Pour information, **un nouveau guide de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité du ministère et du CEREMA a été publié en janvier 2025** et pourrait servir de document ressource sur l'accessibilité.

2) Enjeu stationnement.

Page PDMIF arrêté	Texte initial dans le PDMIF arrêté	Proposition de modification dans la V2	Service - Observations

290 **Plan d'action**	**ACTION 9.2 METTRE EN OEUVRE DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT GLOBALES AVEC UNE APPROCHE INTERCOMMUNALE** **Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i)** 	**ACTIONS 9.2 & 9.3 ZONAGE D'APPLICATION POUR LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE ET POUR LES NORMES DE STATIONNEMENT DANS LES PLU(I)** ~~**METTRE EN OEUVRE DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT GLOBALES AVEC UNE APPROCHE INTERCOMMUNALE**~~ **Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i)** 	Cette action répond à l'évaluation du PDUIF qui identifiait comme enjeu pour la prochaine décennie l'harmonisation, à l'échelle intercommunale, des politiques de stationnement. **Afin de faciliter l'appropriation de la carte par les EPCI en charge de décliner les PLM** et **d'assurer la cohérence avec la promotion de l'échelle intercommunale pour la gestion des sujets de stationnement** portée par ailleurs dans le texte**, il conviendrait d'ajouter les limites des EPCI à la carte**, cette dernière proposant actuellement une approche communale.

211 **Plan d'action**		 **Zones** / **Nombre de places de stationnement vélo sur voirie pour 1000 habitants + emplois *** Zone 1 — Paris — 40 Zone 2 — Communes limitrophes de Paris (hors bois) — 20 Zone 3 — Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future desservies par les lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express — 15 Zone 4 — Autres communes du cœur et centralités de la couronne, communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy) — 15 Zone 5 — Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural, centralités rurales — 8 Zone 6 — Autres communes des agglomérations, des villes moyennes, petites villes et communes rurales — Pas de prescription (adaptation au contexte local)	**Stationnement vélo sur voirie Prescription du PDMIF** En réponse à la recommandation n°5 du rapport d'enquête publique, le projet de plan définit une nouvelle méthodologie de calcul du nombre de places à réaliser à l'horizon du plan. Les nouvelles normes proposées se veulent plus réalistes en proposant des cibles déjà atteintes par ¼ des communes de la zone. **Or, compte tenu des enjeux, il ne faudrait pas qu'elles deviennent un motif d'arrêt de la dynamique engagée pour ces collectivités les plus avancées.** Ainsi, **il convient d'ajouter une phrase, pour inciter le quart des communes ayant déjà atteint les normes à poursuivre leur démarche** : « *Pour les communes ayant déjà atteint leur objectif à la date de l'approbation du PDMIF, la dynamique en faveur du stationnement vélo doit être poursuivie. Pour les autres, elles doivent prendre les mesures nécessaires à l'atteinte de l'objectif-cible.* »

3) Enjeu d'actualisation de certaines références pour prendre en compte les documents publiés depuis l'arrêt du plan.

Page PDMIF arrêté	Texte initial dans le PDMIF arrêté	Proposition de modification dans la V2	Service - Observations
75 **Document Stratégie et plan d'action**	3.1.4 Adapter le système de mobilité au changement climatique.	SANS CHANGEMENT	Suite à la publication du PNACC 3 le 10 mars 2025, et dans l'attente du décret à paraître qui devrait exiger réglementairement l'intégration de la **trajectoire de réchauffement de référence** (TRACC) dans tous les documents de planification, il conviendrait a minima **d'évoquer la TRACC** dans le paragraphe dédié aux objectifs environnementaux et sanitaires du volet Stratégie du plan des mobilité. 

39 **Rapport environnemental**	**Le plan national d'adaptation au changement climatique.** Il s'agira notamment dans ce plan de préparer la France à un réchauffement de 4°C en France métropolitaine d'ici la fin du siècle. (…)	**Le plan national d'adaptation au changement climatique.** Le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires a décidé en 2023 de publier un nouveau plan national d'adaptation au changement climatique afin de mettre à jour le PNACC 2 qui couvrait la période 2018-2022 et faisait lui-même suite au premier PNACC élaboré en 2011. Il s'agit notamment dans ce plan de préparer la France a un réchauffement de 4°C en France métropolitaine d'ici la fin du siècle (…)	Par parallélisme, dans le rapport environnemental, le paragraphe **relatif au PNACC devrait intégrer la TRACC.** Aussi, le paragraphe ci-contre pourrait être repris ainsi : « Le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires a ~~décidé en 2023 de publier~~ publié le ~~un~~ nouveau plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3) le 10 mars 2025, afin de préparer progressivement la France à +4° en France métropolitaine grâce à un projet collectif pour une société plus résiliente et plus sociale. Ce plan prévoit notamment d'intégrer progressivement la trajectoire de réchauffement de référence (TRACC) dans tous les documents de planification publique (Mesure 23 du PNACC 3). » 
259 **Plan d'action**		SANS CHANGEMENT	Le tableau pourrait être mis à jour en évoquant la dernière liste en vigueur (4 décembre 2024, disponible sur le site internet du ministère) et en ajoutant le PN41 présent sur la section "Paris-Est - Mulhouse Ville" introduit dans cette nouvelle version.

4) Remarques relatives aux actions de l'État

Page PDMIF arrêté	Texte initial dans le PDMIF arrêté	Proposition de modification dans la V2	Observations
96 **Stratégie**		La Région Île-de-France s'engage également à participer à hauteur de 30 millions d'euros à la lutte contre les nuisances sonores sur le réseau ferroviaire. Pour sa part, l'État et ses opérateurs agissent en matière de prévention du bruit dans l'environnement lié aux transports (plan d'action de résorption des points noirs bruit).	Les actions de l'Etat et de ses opérateurs sont plus larges que le plan d'action de résorption des points noirs bruit (PNB) et intègrent des actions préventives : elles sont structurées au sein des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). **Il conviendrait d'indiquer** « (plans de prévention du bruit dans l'environnement, plan d'action de résorption des points noirs de bruit) »
100 **Stratégie**	Des financements sont octroyés par la Région Île-de-France (Plan vélo), la Métropole du Grand Paris (Plan vélo métropolitain et par l'État (appels à projets).	SANS CHANGEMENT	Concernant les financements apportés par l'État, il convient de remplacer (« appels à projets »), par (« fonds mobilités actives, Fonds vert »)
232 **Plan d'action**	MESURE 6.1.1 Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire et les correspondances entre le Grand Paris Express et les pôles existants Certains pôles d'échanges multimodaux nécessitent à la fois une intervention sur le périmètre intermodal et un réaménagement conséquent du périmètre ferroviaire afin de répondre à plusieurs logiques qui peuvent se cumuler : • désaturation des espaces de circulation et décongestion des flux, • mise en accessibilité de la gare, • amélioration urbaine du lien ville-ville à travers la gare (via un passage souterrain ou une passerelle).	SANS CHANGEMENT	La logique suivante d'intervention du CPER en matière de pôle : • Adaptation aux nouveaux matériels roulants devrait être ajoutée, celle-ci figurant aux pages 18 et 19 de l'avenant mobilités 23-27 (annexe 1).

116 **Stratégie**	**Indicateurs de suivi** Nombre de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics élaborés Longueur des voies réservées multimodales sur le réseau magistral. Part des véhicules électrique, hybrides rechargeable, GNV, hydrogène (par type de véhicule)	**Indicateurs de suivi** Ajout des 2 colonnes suivantes : ENTITE RESSOURCE | PERIODICITE Etat | Annuelle Etat | Annuelle Etat | Annuelle	Suite à l'avis de l'autorité environnementale et au mémoire en réponse de décembre 2024 du maître d'ouvrage, l'État rappellera aux collectivités leurs obligations en matière de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE). Le suivi de l'élaboration de ces plans, en revanche, partie intégrante des PLM lorsqu'ils existent (article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005) est partagé. Concernant **la longueur des voies réservées multimodales sur le réseau magistral**, l'État est identifié comme seule entité source. **Il manque la Ville de Paris et les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)** car le réseau magistral inclut les autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France, ainsi que le boulevard périphérique. Si on regarde la carte du réseau magistral, certaines sections d'autoroutes gérées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) y figurent (A13, A6, A4, A16...) ; Concernant la part des véhicules électriques, hybrides rechargeable, GNV, hydrogène, RSVERO (disponible ici : ici gestion nationale, SDES) permet de répondre par type d'énergie et est présent dans le tableau de bord des mobilités durables. Il est actualisé annuellement (sur l'ensemble du parc, c'est la répartition par vignettes Crit'air qui a été retenue dans le tableau de bord et non la source d'énergie).
117 **Stratégie**	Indicateurs d'impact OBJECTIFS DU PLAN DES MOBILITÉS	Indicateurs d'impact : idem Ajout des 2 colonnes suivantes : ENTITE RESSOURCE | PERIODICITE	**Les services de l'État tiennent à préciser que** la plateforme des données routières gère des lots mensuels de données, **et ne fournit pas de comparaison dans le temps d'une année sur l'autre**. Les comptages seront donc potentiellement

	• Comptages routiers sur le réseau national et les réseaux départementaux du trafic journalier moyen annuel sur le réseau magistral et le réseau structurant	Plateforme de données routières (DRIEAT / Région, en cours de développement) Gestionnaires de voirie (Etat DIRIF, sociétés concessionnaires d'autoroute, conseils départementaux) Annuelle, selon disponibilité des données	accessibles, en revanche la production d'un indicateur comparable dans le temps s'avère moins certaine
313 **Plan d'action**	ACTION 10.2 DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES FLUVIAL ET FERROVIAIRE	ACTION 10.2 DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES FLUVIAL ET FERROVIAIRE La multimodalité et la combinaison des avantages de chaque mode, adaptés aux filières, permet d'accompagner l'évolution des usages et des organisations logistiques (fleuve-route, rail-route, rail-fleuve-route, fleuve/vélo-cargos…). La poursuite de la structuration d'un maillage ambitieux en sites multimodaux (à l'instar du Port Seine Métropole Ouest, projet de port trimodal à la confluence de l'Oise et de la Seine qui vise à accompagner le développement des secteurs de la construction et des travaux publics) contribue à l'atteinte de ces objectifs	La meilleure prise en compte du fret fluvial proposée dans cette nouvelle version pourrait aussi s'accompagner de la mention des projets Bray-Nogent et Magéo, car ils figurent dans la décision d'exécution du projet Seine Escaut, révisée en juillet 2024 par la Commission Européenne.
314 **Plan d'action**	**Mesure 10.2.2 Préserver les installations terminales embranchées au réseau ferré national présentant des perspectives de développement** Les installations terminales embranchées (ITE), voies ferrées reliant directement un site industriel ou logistique au réseau ferré national (RFN), sont, pour une large part, non utilisées en Île-de-France. Leur maintien en état de fonctionnement, qui présente un coût, permettrait de conserver des capacités de développement du fret	SANS CHANGEMENT	Au vu des enjeux associés, la régénération du réseau ferré secondaire pourrait être mieux prise en compte dans le document. Par exemple, le paragraphe pourrait être ainsi reformulé : « Les installations terminales embranchées (ITE), voies ferrées reliant directement un site industriel ou logistique au réseau ferré national (RFN), sont, pour une large part, non utilisées en Île-de-France. Leur maintien en état de fonctionnement, qui présente un coût, permettrait de conserver des capacités de développement du fret ferroviaire, à mesure que sa pertinence économique s'accroît et que la capacité disponible pour le fret sur le réseau se développe et se

	ferroviaire, à mesure que sa pertinence économique s'accroît et que la capacité disponible pour le fret sur le réseau se développe. À défaut, ces installations sont démantelées et leur reconstruction en cas d'opportunité nouvelle demande des investissements considérables **(…)**  		régénère. À défaut, ces installations sont démantelées et leur reconstruction en cas d'opportunité nouvelle demande des investissements considérables ». Par ailleurs, il conviendrait d'ajouter les entreprises embranchées aux financeurs de la mesure.

5) Faciliter la compréhension du lecteur

Page PDMIF arrêté	Texte initial dans le PDMIF arrêté	Proposition de modification dans la V2	Service - Observations
147 **Plan d'action**	**Mesure 1.1.8 Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés**		
	En complément de ces travaux qui doivent se poursuivre par la mise en oeuvre des PPBE établis, l'élaboration de ceux restant à établir et la révision de ceux arrivant à échéance, des secteurs prioritaires de bruit ferroviaire sont identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle	En complément de ces travaux qui doivent se poursuivre par la mise en oeuvre des PPBE établis, l'élaboration de ceux restant à établir et la révision de ceux arrivant à échéance, des secteurs prioritaires de bruit ferroviaire sont identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de	La rédaction proposée risque d'induire en erreur les riverains. Les secteurs prioritaires dans la politique de lutte contre le bruit ne sont pas des communes, mais certains tronçons, identifiés par les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), où figurent les engagements des gestionnaires en matière de lutte

	de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études acoustiques d'identification des points noirs du bruit ferroviaire doivent être réalisées et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires.	l'intercommunalité. Des études acoustiques d'identification des points noirs du bruit ferroviaire doivent être réalisées et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires. La liste des 100 communes prioritaires pour le traitement du bruit des transports terrestres à horizon 2030 définies dans le plan « Anti-Bruit » de la Région figure dans la mesure 7.5.1 relative au bruit routier.	contre le bruit. En outre, concernant le réseau SNCF, la priorisation tient compte de la participation des collectivités. **Il convient de supprimer la partie surlignée en vert et de renvoyer vers les PPBE et le site carto.bruitparif.fr.**
268 **Plan d'action**	**Mesure 7.5.1 Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières**		
	En complément de ces travaux, des secteurs prioritaires de bruit routier sont identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études phoniques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires.	En complément de ces travaux, des secteurs prioritaires de bruit routier sont identifiés à l'échelle régionale afin de prioriser les opérations au-delà de l'échelle de l'infrastructure ou de l'intercommunalité. Des études phoniques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires. Les 100 communes prioritaires pour le traitement des bruits routier et ferroviaire telles que définies dans le plan « Anti-Bruit » de la Région sont présentées dans la carte ci-après.	
89-105 Rapport env	⇨ **Les cartes stratégiques de bruit** Les cartes de quatrième échéance ont été validées par les Départements (source : DRIEAT - Ile-de-France) mais, fin 2023, seule la Seine-et-Marne a rendu la nouvelle version publique. Fin 2023, une première version des CSB de 4e échéance à l'échelle de la zone dense francilienne ont été transmises par Bruitparif,	⇨ **Les cartes stratégiques de bruit** Les cartes actuellement en vigueur (avril 2025) sont celles de quatrième échéance. … ~~Fin 2023, une première version des CSB de 4e échéance à l'échelle de la zone dense francilienne ont été transmises par Bruitparif, mais n'ont pas encore été validées par les EPCI concernes~~. Les cartes et graphiques présentées dans la section suivante sont ceux de la quatrième échéance d'élaboration des cartes stratégiques de bruit. …	Le rapport compare les statistiques d'exposition entre les échéances 3 et 4. Ces données ont été établies avec des méthodologies différentes et ont des pistes d'explication diverses. **Les différences dues aux évolutions méthodologiques peuvent être significatives dans les secteurs d'habitat collectif. Si le choix est fait de maintenir ces graphiques, ils devront être accompagnés d'un texte précisant** cet écart de méthode, et présentant les causes possibles des évolutions constatées entre les 2 échéances : biais

<table>
<tr>
<td></td>
<td>mais n’ont pas encore été validées par les EPCI concernés. Les cartes et graphiques présentées dans la section suivante constituent donc des versions provisoires.</td>
<td>Ces données ~~provisoires~~ permettent de comparer la distribution de la population par rapport aux valeurs de référence pour le bruit routier entre les 3e (2017) et 4e (2023) échéances des CSB.</td>
<td>méthodologique, évolution dans le nombre d’habitants du secteur, évolution des nuisances émises, évolution dans l’exposition au bruit.</td>
</tr>
<tr>
<td>233
Plan d’action</td>
<td>
<table>
<tr><th colspan="2">Pôles et gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire
(dont interconnexions GPE)</th></tr>
<tr><th>Déjà modernisés
(CPER 2007-2013 et 2015-2020)</th><th>Engagés depuis 2015,
à finaliser d’ici 2030</th></tr>
<tr><td>Choisy-le-Roi</td><td>Bipôle Gare du Nord - Gare de l’Est</td></tr>
<tr><td>Créteil Pompadour</td><td>Tripôle Gare de Lyon - Austerlitz - Bercy</td></tr>
<tr><td>Juvisy</td><td>Corbeil-Essonnes</td></tr>
<tr><td>Les Halles</td><td>La Défense</td></tr>
<tr><td>Massy-Palaiseau</td><td>Le Bourget-Drancy (phase 2)</td></tr>
<tr><td>Marne-la-Vallée-Chessy</td><td>Mantes-la-Jolie</td></tr>
<tr><td>Nanterre-Université</td><td>Massy-Palaiseau (phase 2)</td></tr>
<tr><td>Noisy-le-Grand Mont d’Est</td><td>Melun</td></tr>
<tr><td>Rosa Parks</td><td>Noisy-le-Sec</td></tr>
<tr><td></td><td>Poissy</td></tr>
<tr><td></td><td>Rosny-Bois-Perrier</td></tr>
<tr><td></td><td>Saint-Denis</td></tr>
<tr><td></td><td>Val-de-Fontenay</td></tr>
</table>
</td>
<td>
<table>
<tr><th colspan="2">Pôles et gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire
(dont interconnexions GPE)</th></tr>
<tr><th>Déjà modernisés
(CPER 2007-2013 et 2015-2020)</th><th>Engagés depuis 2015, ~~à finaliser d’ici 2030~~
réalisation prévisionnelle à horizon 2030</th></tr>
<tr><td>Choisy-le-Roi</td><td>Bipôle Gare du Nord - Gare de l’Est</td></tr>
<tr><td>Créteil Pompadour</td><td>Tripôle Gare de Lyon - Austerlitz - Bercy</td></tr>
<tr><td>Juvisy</td><td>Corbeil-Essonnes</td></tr>
<tr><td>Les Halles</td><td>La Défense</td></tr>
<tr><td>Massy-Palaiseau</td><td>Le Bourget-Drancy (phase 2)</td></tr>
<tr><td>Marne-la-Vallée Chessy</td><td>Mantes-la-Jolie</td></tr>
<tr><td>Nanterre-Université</td><td>Massy-Palaiseau (phase 2)</td></tr>
<tr><td>Noisy-le-Grand Mont d’Est</td><td>Melun</td></tr>
<tr><td>Rosa Parks</td><td>Noisy-le-Sec</td></tr>
<tr><td>Versailles Chantiers (phase 1)</td><td>Poissy</td></tr>
<tr><td></td><td>Rosny-Bois-Perrier</td></tr>
<tr><td></td><td>Saint-Denis</td></tr>
<tr><td></td><td>Val-de-Fontenay</td></tr>
</table>
</td>
<td>Pour plus de clarté, des alternatives rédactionnelles sont évoquées si dessous :
<u>Titre du tableau :</u> remplacer « pôles et gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire » par « pôles majeurs selon la terminologie de l’annexe 4 (maquette financière) du CPER ».
<u>Colonne de gauche :</u>
- Supprimer Les Halles qui n’avait pas d’intervention sur le périmètre ferroviaire (uniquement sur le périmètre intermodal), ce qui permet de rester cohérent avec la non-mention d’Auber dans cette liste
- Insérer en tête de la colonne de gauche (ordre alphabétique) Cergy-Préfecture (qui a été oublié, il a été inauguré fin juin 2025)
- Insérer « Saint-Denis l’Île-Saint-Denis ». Inauguré partiellement lors des JOP, il correspond à des financements majoritairement sur les précédents CPER (comme Cergy-Préfecture)</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td><u>Colonne de droite :</u>
- Supprimer (phase 2) après le Bourget-Drancy (le terminus partiel du RER B au Bourget, non achevé, n'est pas assimilable à une phase 1)
- il manque « Saint-Lazare », demander l'ajout (dans le tableau uniquement, il est bien mentionné sur la carte associée p.231 du plan)
- Supprimer « Saint-Denis » (déplacé dans la colonne de gauche)
- + pluriel à Gares (« Tripôle GareS de Lyon - Austerlitz – Bercy »)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>
<table>
<tr><th colspan="2">Autres pôles et gares en interconnexion avec le Grand Paris Express nécessitant l'aménagement de correspondances (dont nouvelles gares d'interconnexion)</th></tr>
<tr><td>Aéroport CDG T2</td><td>Le Vert de Maisons</td></tr>
<tr><td>Aéroport d'Orly</td><td>Mairie d'Aubervilliers</td></tr>
<tr><td>Arcueil-Cachan</td><td>Maison-Blanche</td></tr>
<tr><td>Bagneux</td><td>Nanterre-la-Folie</td></tr>
<tr><td>Bécon-les-Bruyères</td><td>Nogent-Le Perreux</td></tr>
<tr><td>Bois-Colombes</td><td>Noisy-Champs</td></tr>
<tr><td>Bondy</td><td>Parc des Expositions</td></tr>
<tr><td>Châtillon-Montrouge</td><td>Pont de Rungis</td></tr>
<tr><td>Chelles-Gournay</td><td>Pont de Sèvres</td></tr>
<tr><td>Clamart</td><td>Saint-Denis Pleyel</td></tr>
<tr><td>Créteil L'Échat</td><td>Saint-Maur-Créteil</td></tr>
<tr><td>Drancy-Bobigny</td><td>Sevran-Beaudottes</td></tr>
<tr><td>Fort d'Aubervilliers</td><td>Sevran-Livry</td></tr>
<tr><td>Issy RER</td><td>Versailles-Chantiers</td></tr>
<tr><td>La Plaine Stade de France</td><td>Villejuif Gustave Roussy</td></tr>
<tr><td>Les Agnettes</td><td>Villejuif Louis Aragon</td></tr>
<tr><td>Les Ardoines</td><td>Villiers-Champigny-Bry</td></tr>
<tr><td>Les Grésillons</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td>
<table>
<tr><th colspan="2">Autres pôles et gares en interconnexion avec le Grand Paris Express nécessitant l'aménagement de correspondances (dont nouvelles gares d'interconnexion)</th></tr>
<tr><td>Aéroport CDG T2</td><td>Le Vert de Maisons</td></tr>
<tr><td>Aéroport d'Orly</td><td>Mairie d'Aubervilliers</td></tr>
<tr><td>Arcueil-Cachan</td><td>Maison-Blanche</td></tr>
<tr><td>Bagneux</td><td>Nanterre-la-Folie</td></tr>
<tr><td>Bécon-les-Bruyères</td><td>Nogent-Le Perreux</td></tr>
<tr><td>Bois-Colombes</td><td>Noisy-Champs</td></tr>
<tr><td>Bondy</td><td>Parc des Expositions</td></tr>
<tr><td>Châtillon-Montrouge</td><td>Pont de Rungis</td></tr>
<tr><td>Chelles-Gournay</td><td>Pont de Sèvres</td></tr>
<tr><td>Clamart</td><td>Saint-Denis Pleyel</td></tr>
<tr><td>Créteil L'Échat</td><td>Saint-Maur-Créteil</td></tr>
<tr><td>Drancy-Bobigny</td><td>Sevran-Beaudottes</td></tr>
<tr><td>Fort d'Aubervilliers</td><td>Sevran-Livry</td></tr>
<tr><td>Issy RER</td><td>Versailles-Chantiers (phase 2)</td></tr>
<tr><td>La Plaine Stade de France</td><td>Villejuif Gustave Roussy</td></tr>
<tr><td>Les Agnettes</td><td>Villejuif Louis Aragon</td></tr>
<tr><td>Les Ardoines</td><td>Villiers-Champigny-Bry</td></tr>
<tr><td>Les Grésillons</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td>Pour une meilleure compréhension de la différence entre les deux tableaux, le titre pourrait être modifié comme suit : « Autres pôles et gares nécessitant l'aménagement de correspondances avec le GPE (dont nouvelles gares d'interconnexion) »</td>
</tr>
<tr>
<td>234
Plan d'action</td>
<td>FINANCEURS :
Étude de pôle (100 % avec plafond), aménagements et équipements d'intermodalité (jusqu'à 70 %) : Île-de-France Mobilités
Autres principaux financeurs : Communes, EPCI, Départements</td>
<td>FINANCEURS :
Étude de pôle (100 % avec plafond), aménagements et équipements d'intermodalité (jusqu'à 70 %) : Île-de-France Mobilités
Autres principaux financeurs : Communes, EPCI, Départements, Métropole du Grand Paris</td>
<td>Afin de faciliter la compréhension, préciser, à côté de « FINANCEURS », la mention entre parenthèses suivante : « (hors pôles majeurs et pôles GPE) »</td>
</tr>
<tr>
<td>313
Plan d'action</td>
<td>Les sites prioritairement ciblés par le CPER 2023-2027 sont ceux du MIN de Rungis, de Valenton et de Chelles / Vaires-sur-Marne.</td>
<td>Les sites prioritairement ciblés par le CPER 2023-2027 sont ceux du MIN de Rungis, de Valenton et de Chelles / Vaires-sur-Marne.
D'autres sites pourront faire l'objet d'études concernant des développements ~~à plus long terme~~, notamment ceux visés par le Schéma</td>
<td>Seul le schéma directeur du transport combiné est à mentionner. Merci de bien vouloir prendre en compte la rédaction alternative suivante :

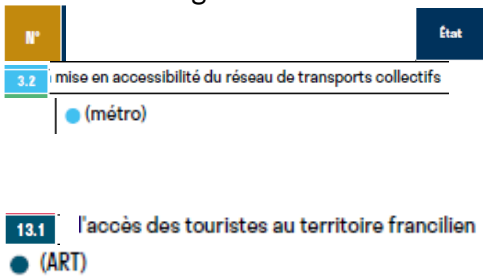
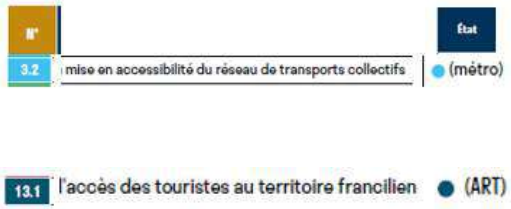
« […], notamment ceux visés par le Schéma directeur du transport combiné publié par l'Etat en</td>
</tr>
</table>

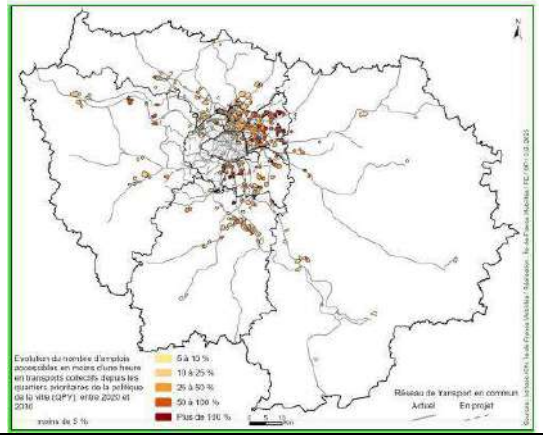
	D'autres sites pourront faire l'objet d'études concernant des développements à plus long terme.	directeur du transport combiné publié par l'Etat en octobre 2024, en extension (Bonneuil-sur-Marne, Limay, Gennevilliers) ou en création (Evry, Montereau-Fault-Yonne et Bruyères-sur-Oise).	octobre 2024, en extension ~~(Bonneuil-sur-Marne, Limay, Gennevilliers)~~ ou en création ~~(Evry, Montereau-Fault-Yonne et Bruyères-sur-Oise)~~. »
323 **Plan d'action**		**MESURE 10.4.4 Favoriser la transition énergétique des flottes de fret fluvial** La flotte de fret fluvial francilienne était, en 2020, presqu'entièrement à motorisation à combustion interne au gasoil (GNR). Il convient d'accélérer la transition énergétique de cette flotte afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions locales de polluants atmosphériques liées au fret fluvial. La flotte doit ainsi évoluer vers un mix de motorisations incluant le GNV, les biocarburants, l'électrique et l'hydrogène. Etant donnée la durée de vie des moteurs des bateaux fluviaux, la décarbonation s'appuiera à horizon 2030 principalement sur l'usage accru de carburants alternatifs, sans modification de la chaîne de propulsion et, pour un nombre réduit de bateaux, sur une motorisation hybride permettant des phases de navigation sans émissions. La remotorisation (rétrofit) de la flotte, principalement vers des motorisations hybrides ou hydrogène, voire aux e-carburants (carburants de synthèse produits avec de l'électricité décarbonée), interviendra de façon plus importante dans une seconde phase de la transition de la flotte, post-2035. Un soutien financier public doit se poursuivre afin de pallier les capacités d'investissement limitées des opérateurs fluviaux.	Rédaction alternative proposée (en lien avec VNF) : « La flotte de fret fluvial francilienne était, en 2020, presque entièrement équipée de moteurs à combustion interne alimentés au gasoil (GNR). Il convient d'accélérer la transition énergétique de cette flotte afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions locales de polluants atmosphériques liées au fret fluvial. Cette transition s'appuiera sur la diversification des vecteurs énergétiques (GNV, biocarburants, électricité, hydrogène) et l'évolution des systèmes de propulsion (thermique, électrique, hybride, pile à combustible). Étant donnée la durée de vie des moteurs des bateaux fluviaux, la décarbonation s'appuiera à horizon 2030 sur deux leviers principaux : - l'usage accru de carburants alternatifs (biocarburants, GNV) utilisables dans les chaînes de propulsion thermique existantes, sans modification majeure ; - le développement de systèmes de propulsion innovants, tels que la propulsion hybride électrique permettant des phases de navigation sans émissions ou la propulsion utilisant une pile à combustible. La remotorisation (rétrofit) de la flotte interviendra de façon plus importante dans une

		RESPONSABLES DE LA MISE EN OEUVRE ET FINANCEURS : Régions Île-de-France et Normandie, VNF, HAROPA, Etat, ADEME	seconde phase post-2035, privilégiant les systèmes de propulsion hybrides, incluant notamment une pile à combustible hydrogène, ainsi que l'utilisation d'e-carburants (carburants de synthèse produits avec de l'électricité décarbonée) dans les moteurs thermiques. Par ailleurs, dans le cadre du projet Borne et Eau sur le bassin de la Seine, VNF et HAROPA PORT ont effectué un premier déploiement du réseau de bornes de raccordement électrique en 2019 avec 13 bornes pour les bateaux de fret. À la fin 2026, 110 bornes seront installées sur les quais pour permettre aux bateaux, notamment de fret, de se raccorder au réseau électrique lorsque ceux-ci sont arrêtés et ainsi ne pas utiliser leur moteur thermique pendant les escales. Un soutien financier public doit se poursuivre afin de pallier les capacités d'investissement limitées des opérateurs fluviaux. **RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :** Régions Île-de-France et Normandie, VNF, HAROPA PORT, ~~État,~~ ADEME. »

6) Coquilles

Page PDMIF arrêté	Texte initial dans le PDMIF arrêté	Proposition de modification dans la V2	Service - Observations

42 Ensemble	Le plan de mobilité en Île-de-France a été élaboré en tenant compte des objectifs et des orientations du projet de SDRIF-E arrêté.	~~en Conseil d'Etat est prévue pour le 1er de Février 2024.~~ Le plan de mobilité en Île-de-France est compatible avec ~~a été élaboré en tenant compte des objectifs~~ le projet d'aménagement régional et ~~des~~ les orientations réglementaires du ~~projet de~~ SDRIF-E adopté ~~arrêté~~.	Suite à la signature du décret d'approbation du SDRIF-E le 10 juin 2025, la référence au « SDRIF-e adopté » doit être remplacée par le terme de « SDRIF-E approuvé » dans l'ensemble du document.
88-89 Et page 131-132 (Stratégie)	Grille de lecture des actions par maître d'ouvrage 	Grille de lecture des actions par maître d'ouvrage 	Les demandes de modifications sont les suivantes : - Harmoniser le titre de la page 88-89 avec la page 131 : substituer « par acteur » à « par maître d'ouvrage » - **Supprimer la mention de l'État de la liste des maîtres d'ouvrage pour la poursuite de la mise en accessibilité du réseau TC** en cohérence avec le plan d'action (déjà signalé) - Supprimer la mention de l'ART dans la colonne État pour l'accès des touristes au territoire francilien, l'ART étant une autorité indépendante.
141 **Plan d'action**	• Poursuite de la mise en œuvre : RER A (projet d'aménagement à Chessy), RER B (projet de garages de Saint-Rémy, projet de retournement au Bourget), RER E / Ligne P, Ligne H (projet d'arrêt de la ligne H à Pleyel, projet de retournement à Épinay), Lignes N/U (projet de retournement et d'augmentation de l'offre à Clamart, amélioration du site de Trappes).	• Schémas directeurs en cours de mise en œuvre *(principaux projets inscrits au schéma directeur)* : RER A *(projet d'aménagement à Chessy)*, RER B *(projet de garages de Saint-Rémy, projet de retournement au Bourget)*, RER C *(projets d'aménagements à Austerlitz et Avenue Henri Martin, Atelier de Gennevilliers)*, RER D *(projet Villeneuve Demain, Technicentre de Joncherolles, NExTEO)*, RER E / Ligne P, Ligne H *(projet d'arrêt de la ligne H à Pleyel, projet de retournement à Epinay)*, Ligne K *(projet d'arrêt de la ligne K à La Plaine Stade de France)*, Ligne N *(projet de retournement et d'augmentation de l'offre à Clamart)* et Ligne U *(amélioration du site de Trappes)*.	Préciser Épinay-sur-Seine, car il y en a 3 en IDF (Epinay-sur-Seine, Epinay-sur-Orge et Epinay -Sous-Sénart).
80	Pour répondre à l'enjeu d'un meilleur accès à l'emploi et du soutien du développement économique régional, le Plan des mobilités se fixe également pour objectif d'améliorer l'accès aux pôles économiques, et donc de rééquilibrer l'accès à l'emploi pour les Franciliens : cela se traduit par une hausse du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis une part importante de la région, en particulier depuis le cœur et la couronne de l'agglomération parisienne.	SANS CHANGEMENT	L'amélioration de l'accès aux pôles économiques n'est pas le fait du Plan des mobilités mais des projets en cours de réalisation décidés par d'autres procédures et outils. Il serait ainsi plus juste de remplacer la phrase en jaune à gauche par : *« Pour répondre à l'enjeu d'un meilleur accès à l'emploi et du soutien du développement économique régional, les projets en*

			cours de réalisation à l'échéance du plan des mobilités ont pour objectif d'améliorer l'accès aux pôles économiques »
81		**Evolution entre 2020 et 2030 du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis les quartiers prioritaires de la politique de la ville** 	La liste des QPV établie par décret n° 2023-1314 du 20/12/2023, est entrée en vigueur au 1/1/2024. Cette précision devrait être mentionnée en légende, la liste pouvant évoluer sur la période du plan
292 **Plan d'action**	**Il est ainsi recommandé que :** • dans les zones 1 et 2 composées de Paris et des communes limitrophes, le stationnement soit rendu payant sur l'ensemble du territoire,	**Il est ainsi recommandé que :** • dans les zones 1 et 2 composées de Paris et des communes limitrophes, le stationnement soit rendu payant* sur l'ensemble du territoire	Pour être cohérent avec le tableau au-dessus, il faudrait supprimer l'astérisque qui ne concerne pas les zones 1 et 2.
297 & 299 & 301	Normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs & Bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les logements neufs &	Normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs & Bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les logements neufs &	« Les gares et stations considérées sont celles définies dans le préambule des actions 9.2 et 9.3 relatif au zonage d'application des prescriptions et recommandations. ~~transports collectifs existants, ainsi que pour les transports collectifs en projet dès lors que l'arrêté déclarant d'utilité publique le projet a été pris~~. Elles correspondent aux lignes

Plan d'action	Normes plafond pour le stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs	Normes plafond pour le stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs *Les gares et stations considérées sont celles définies dans le préambule des actions 9.2 et 9.3 relatif au zonage d'application pour les transports collectifs existants, ainsi que pour les transports collectifs en projet dès lors que l'arrêté déclarant d'utilité publique le projet a été pris.*	existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant l'utilité publique du projet a été pris. »
191 **Plan d'action**		Le projet « Métro pour tous » lancé en 2024, vise à trouver des solutions permettant de rendre accessible le métro historique. Une première étude exploratoire abordant différentes thématiques/enjeux de cette mise en accessibilité conduira à l'élaboration de scenarios qu'il conviendra ensuite d'étudier et d'évaluer en tenant compte des enjeux d'adéquation aux besoins de déplacement/d'opportunité, de faisabilité technique, de délais et de coûts. Le projet « Métro pour tous » lancé en 2024, vise à trouver des solutions permettant de rendre accessible le métro historique.	**DOUBLON**
230 **rapport env**	• Part de Franciliens exposés à des niveaux de **bruit ferroviaire** supérieurs à la valeur limite de 68 dBA (**Lden**) pour les lignes conventionnelles	SANS CHANGEMENT	**Correction à apporter** : Le seuil de bruit ferroviaire pour les lignes conventionnelles est de 73 dB(A).

Annexe 7 - Courrier de saisine du préfet de police de Paris

Région îledeFrance
Conseil régional

La Présidente

Dossier suivi par :
Muriel Saccoccio
Directrice des transports
muriel.saccoccio@iledefrance.fr

Réf. D25-CRIDF-002473

Monsieur Laurent Nuñez
Préfet de Police de Paris, préfet de la Zone de défense de Paris
1 bis rue de Lutèce
75004 Paris

Saint-Ouen-sur-Seine, le 28 MAI 2025

Objet : Saisine pour avis - Projet de plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF)

Monsieur le préfet de Police,

A la suite de mon précédent courrier du 7 janvier dernier, et en application des dispositions du code de l'environnement, une enquête publique a été menée sur le territoire de la région Île-de-France du 28 février au 31 mars 2025 inclus, relative au projet de plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF).

Les services du conseil régional d'Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités ont ainsi procédé à des modifications du projet de plan pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

Par suite, et par application des dispositions des articles L. 1214-26 et R. 1214-7 du code des transports, j'ai l'honneur de vous saisir pour avis sur le projet de plan des mobilités en Île-de-France 2030 modifié. Conformément aux dispositions précitées, vous disposez de 3 mois à compter de la notification de cette saisine pour émettre votre avis, à défaut, celui-ci sera réputé favorable.

Dans la présente enveloppe vous trouverez une clef USB contenant :

- le projet de plan des mobilités en Île-de-France 2030, tel que soumis à enquête publique ;
- un tableau permettant un comparatif « avant/après » des modifications prévues dans le Plan des mobilités en Île-de-France 2030, pour prendre en compte les résultats de la procédure de concertation ;
- le rapport de la commission d'enquête.

Je vous prie de bien vouloir agréer, monsieur le préfet de Police, l'expression de ma haute considération.

La présidente du conseil régional d'Île-de-France

Valérie PECRESSE

PROJET DE DÉLIBÉRATION
DU 24 SEPTEMBRE 2025

ADOPTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE 2030 (PDMIF)

Le conseil régional d'Île-de-France,

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D. 3111-36, ainsi que ses articles L.1214-9 à L.1214-12, R.1214-1 à R.1214-3 et R.1214-7 à R.1214-12 relatifs aux plans de mobilité ;

VU le code de l'environnement, en particulier son article R.122-17 qui soumet le plan de mobilité d'Île-de-France à une évaluation environnementale stratégique ;

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.131-1 à L.131-10 relatifs aux obligations de compatibilité et de prise en compte pour les documents d'urbanisme ;

VU la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France ;

VU les articles 103 à 141 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises ;

VU l'ordonnance n° 2020-745 du 17 juin 2020 relative à la rationalisation de la hiérarchie des normes applicable aux documents d'urbanisme, qui a notamment modifié le rapport de compatibilité entre les plans locaux d'urbanisme et le plan de mobilité d'Île-de-France ;

VU la délibération du Syndicat des Transports d'Île-de-France n° 2007/0945 du 12 décembre 2007 relative à l'évaluation du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et au lancement de sa révision ;

VU la délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du conseil régional d'Île-de-France ayant approuvé le PDUIF 2010-2020 ;

VU la délibération d'Île-de-France Mobilités n° 2017/612 du 3 octobre 2017 ayant validé la feuille de route 2017-2020 du PDUIF ;

VU la délibération d'Île-de-France Mobilités n° 20220525-071 du 25 mai 2022 portant évaluation du PDUIF et mise en révision en vue de l'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France ;

VU la délibération d'Île-de-France Mobilités n° 20240206-024 du 6 février 2024 proposant au conseil régional d'Île-de-France d'arrêter le projet de plan des mobilités Île-de-France 2030 ;

VU l'avis du CESER n° 2024-02 du 25 mars 2024 sur le plan des mobilités en Île-de-France ;

VU la délibération n° CR 2024-002 du 27 mars 2024 portant arrêt du plan des mobilités en Île-de-France 2030 ;

VU la délibération n° 2024-036 du conseil régional d'Île-de-France du 11 septembre 2024 portant adoption du projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France environnemental ou SDRIF-E ;

VU la délibération n° 2024-038 du conseil régional d'Île-de-France du 26 septembre 2024 portant adoption du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-Région 2021-2027 ;

VU la décision n° E24000018/93 du 9 juillet 2024 de la Présidente du tribunal administratif de Montreuil portant désignation d'une commission d'enquête ;

VU la révision en cours du schéma régional climat air énergie (SRCAE), notamment la déclaration d'intention du préfet de région et de la Présidente du conseil régional d'Île-de-France du 30 septembre 2024 ;

VU l'avis délibéré n° APPIF-2024-133 de la mission régionale de l'Autorité environnementale d'Île-de-France du 27 novembre 2024 relatif à l'évaluation environnementale du projet de plan des mobilités Île-de-France 2030, et la réponse de la Région associée ;

VU l'arrêté n° 2025-001 du 8 janvier 2025 de la Présidente du conseil régional d'Île-de-France prescrivant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique portant sur le plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF) ;

VU l'arrêté inter-préfectoral DRIEAT-IDF n° 2025-0121 du 29 janvier 2025 relatif à l'approbation et à la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France ;

VU le rapport de la commission d'enquête du 12 mai 2025 portant avis favorable au projet d'élaboration du plan des mobilités en Île-de-France ;

VU le décret n° 2025-517 du 10 juin 2025 portant approbation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;

VU l'avis favorable du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris du 28 juillet 2025 ;

VU l'avis réputé favorable du préfet de police de Paris du 28 août 2025 ;

VU l'avis du CESER ;

VU l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

VU l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

VU le rapport n°CR 2025-028 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Adopte le plan des mobilités en Île-de-France 2030, ou PDMIF, annexé à la présente délibération et composé des documents suivants :

- le plan des mobilités en Île-de-France (stratégie d'action pour une mobilité plus durable et plan d'action) ;
- l'annexe accessibilité ;
- le rapport environnemental ;

tels qu'arrêtés par la délibération n° CR 2024-038 du 27 mars 2024 et modifiés pour prendre en considération les éléments d'actualisation rendus nécessaires suite à l'avis des personnes publiques associées, de la mission régionale de l'Autorité environnementale, aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique, au rapport de la commission d'enquête, à

l'approbation du SDRIF-E et aux avis des représentants de l'Etat, tels qu'annexés au présent rapport.

Article 2 :

Autorise la Présidente à mener toutes les démarches relatives à la mise en œuvre du PDMIF.

La présidente du conseil régional
d'Île-de-France

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Plan des mobilités en Île-de-France 2030



Le plan des mobilités
en Île-de-France

Approuvé par la délibération
du conseil régional n° CR 2025-028
du 24 septembre 2025

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

AVANT PROPOS P 4

GUIDE DE LECTURE DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE 2030 P 8

SYNTHÈSE P 11

UNE STRATÉGIE D'ACTION POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE P 36

PLAN D'ACTION P 124

ANNEXES P 382





Valérie Pécresse

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

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

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

En matière de mobilité, la révolution des transports que j'ai engagée depuis 2016 a permis à notre région de disposer de l'un des réseaux de transport les plus denses et décarbonés au monde, avec, notamment, la modernisation du matériel roulant, l'électrification de lignes qui roulaient il y a peu au diesel, et les futures lignes du Grand Paris Express.

Aujourd'hui, les résultats sont là et bien visibles pour tous : la qualité de l'air s'est nettement améliorée avec une baisse de la concentration des polluants liés au trafic routier de 40 % entre 2011 et 2021. Mais il faut faire encore plus car les Franciliens ont besoin de se déplacer facilement pour mieux concilier leurs vies personnelle et professionnelle, dans un modèle de développement qui assure la préservation de l'environnement, de la santé, et du cadre de vie au sein de la région.

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 est l'acte 2 de cette révolution des transports ! Il ambitionne d'accompagner tous les Franciliennes et les Franciliens, ainsi que les 50 millions de visiteurs annuels, vers des solutions de mobilité décarbonée. Fruit d'un travail partenarial mené pendant près de deux ans avec tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France, il constitue la stratégie régionale d'action pour une mobilité plus durable, plus sûre, et plus confortable, permettant, à l'horizon 2030, une diminution massive des émissions de gaz à effet de serre, moins 26 % par rapport à 2019, et la baisse des concentrations de polluants sous les valeurs limites réglementaires.

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

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

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

Réussir le Grand Paris Express

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

La décennie couverte par le Plan des mobilités est celle de la concrétisation de ce grand projet régional, qui requiert l'engagement de tous les acteurs. La Société des Grands Projets, maître d'ouvrage, est en première ligne pour livrer les infrastructures dans le calendrier prévu car tout retard serait préjudiciable au report modal attendu.

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

>>>

Transformer la route et son usage

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

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

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

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

Partager la rue entre tous les modes

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

Se déclinant nécessairement selon une approche très locale et au cas par cas, un partage efficace et harmonieux de la rue entre tous les modes repose avant tout sur l'engagement des collectivités locales pour la mise en œuvre de politiques de stationnement et sur celui des gestionnaires de voirie pour la mise en accessibilité de la voirie et des arrêts de bus et plus largement l'aménagement de la ville en faveur des piétons et de la circulation des bus. Il est indispensable de préserver la performance d'exploitation du bus, notamment dans les zones urbaines denses, car c'est un mode de déplacement universel, comme la marche, et accessible. Le développement des modes actifs nécessite également un engagement fort des gestionnaires de voirie et des autorités en charge de la police de la circulation pour sécuriser ces déplacements par la pacification de la voirie urbaine.

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

Susciter des évolutions de comportement

Faire évoluer les comportements des Franciliennes et des Franciliens constitue un levier d'action important pour permettre l'atteinte des objectifs ambitieux fixés par le plan quant à la réduction des déplacements en modes individuels motorisés et au triplement des déplacements à vélo. Les initiatives visant à désaturer les transports collectifs et à décongestionner les routes dans les zones de fort trafic par le lissage des heures

de pointe ont montré, en fin de décennie précédente, la pertinence de dispositifs de sensibilisation et d'incitation aux changements de comportement. Ces initiatives doivent être poursuivies, à la fois sur le segment de la mobilité domicile-travail au travers du management de la mobilité par les employeurs, soutenu notamment par le réseau Pro'Mobilité co-piloté par la Région et Île-de-France Mobilités, et également à destination d'autres publics cibles, en particulier le public scolaire.

Les touristes constituent également une cible intéressante pour la promotion d'une mobilité plus durable, dans la mesure où leurs déplacements sont, par essence, peu contraints. Il conviendra de faire connaître et de renforcer, lorsque cela est nécessaire, les solutions de desserte des sites touristiques par des solutions de mobilités durables.

Pour la cible grand public, les collectivités locales sont tout à fait fondées à agir en proposant des initiatives locales telles que des journées du vélo, de la marche, des pédibus… Elles peuvent également se faire le relais des enjeux de mobilité auprès d'associations locales de promotion du développement durable.

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

Soutenir la transition vers une logistique durable

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

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

Dans le SDRIF-E, la Région a établi un certain nombre de prescriptions et de recommandations concernant l'armature logistique régionale, sur la base desquelles pourront se développer des sites logistiques multimodaux.

À cet égard, les collectivités locales doivent agir pour la préservation de foncier pour des espaces logistiques en zone dense et une rationalisation des réglementations des livraisons.

La filière logistique doit également être soutenue dans sa transition énergétique. Les solutions de motorisation au bioGNV, à batterie électrique, et à l'hydrogène pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, doivent toutes être développées pour accélérer la décarbonation du fret routier. Les réseaux d'avitaillement doivent s'étendre et des stations multi-énergies adaptées aux véhicules lourds implantées à proximité des nœuds logistiques.

La cyclologistique doit également faire l'objet d'une politique de développement, plus particulièrement dans les secteurs denses. La Région sera au rendez-vous des aides à l'achat de véhicules propres par les professionnels, et les acteurs du fret routier pour la transition énergétique des parcs.

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

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

Contenu du Plan des mobilités

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

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

La stratégie d'action pour une mobilité durable

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

1. Préambule

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

2. Enjeux

Ce chapitre détaille les principaux enjeux auxquels le plan doit répondre, en tenant compte de l'évolution des contextes démographique et économique et de la mobilité des Franciliens : répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens, partout dans la région et pour tous les publics, tout en préservant l'environnement et la santé, ainsi qu'en recherchant la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité.

3. Objectifs

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

4. Stratégie d'action

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

5. Mise en œuvre

Ce chapitre détaille les outils, les moyens, et les leviers sur lesquels s'appuiera la mise en œuvre du plan, notamment en termes de financement, de mesures à portée prescriptive, de déclinaison dans la planification locale (plans locaux de mobilité, documents d'urbanisme) et de pilotage.

6. Impact environnemental du plan

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

Le plan d'action

Le plan d'action constitue la partie opérationnelle du Plan des mobilités.

Il décrit le plus précisément possible les actions à mettre en œuvre par l'ensemble des acteurs franciliens des mobilités pour atteindre les objectifs fixés.

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

- AXE 1 **« Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »**
- AXE 2 **« Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité »**
- AXE 3 **« Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »**
- AXE 4 **« Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo »**

AXE 5 « Développer les usages partagés de la voiture »

AXE 6 « Renforcer l'intermodalité et la multimodalité »

AXE 7 « Rendre la route plus multimodale, sûre et durable »

AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »

AXE 9 « Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux. »

AXE 10 « Soutenir une activité logistique performante et durable »

AXE 11 « Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules »

AXE 12 « Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire »

AXE 13 « Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable »

AXE 14 « Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements »

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

Annexes

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

Rapports joints au Plan des mobilités

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

1. L'annexe accessibilité

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

Elle s'articule autour de quatre parties :

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

2. Le rapport environnemental

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

Le rapport environnemental comporte notamment :

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

LE PLAN DES MOBILITÉS
EN ÎLE-DE-FRANCE
2030

Synthèse

1 Préambule

Le Plan des mobilités en Île-de-France fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030. Il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020, dont la mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021. Il est élaboré par Île-de-France Mobilités en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité en Île-de-France.

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

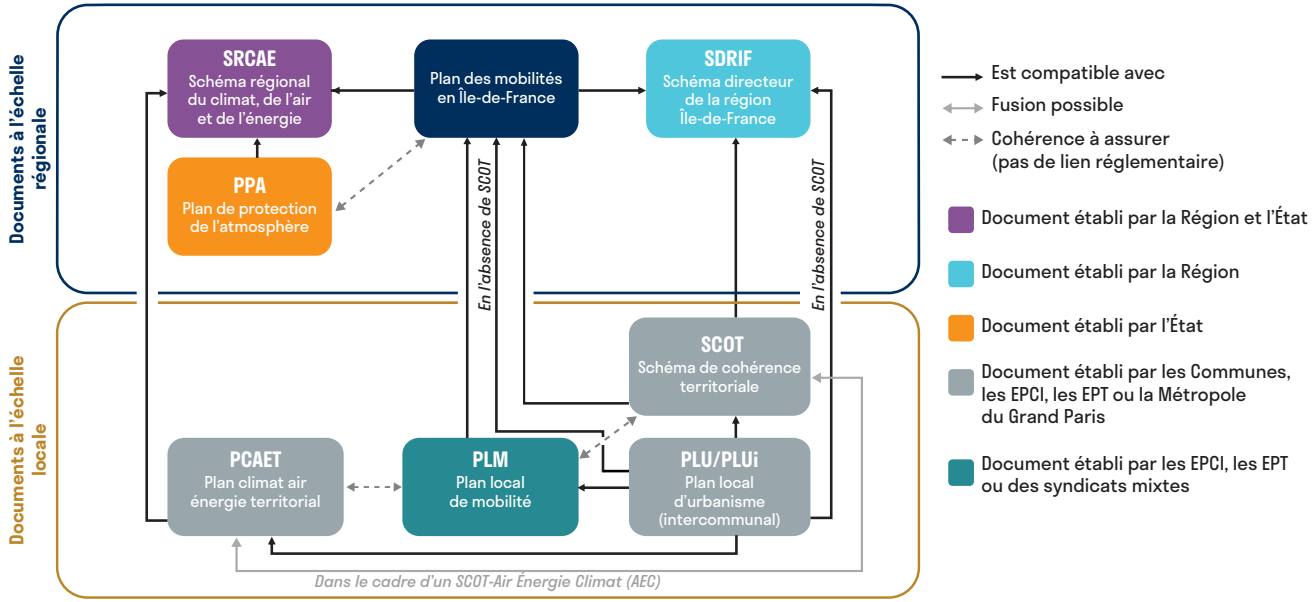
En Île-de-France, l'organisation de la mobilité est spécifique puisqu'Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice unique sur tout le territoire francilien. Les compétences qui lui sont dévolues s'organisent autour de six services de mobilité dont l'organisation lui est confiée : services réguliers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

Les objectifs définis pour les plans de mobilité de façon générale concernent de nombreuses autres compétences ayant trait à la mobilité : aménagement et gestion de la voirie, police de la circulation, organisation du stationnement sur voirie, etc.

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

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

L'articulation des planifications en Île-de-France



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

2 Enjeux

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

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

La population francilienne connaît une dynamique positive mais elle vieillit

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

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

La décennie écoulée a connu une concentration accrue des emplois au cœur de la région. Entre 2010 et 2020, le nombre d'emplois a ainsi augmenté de 3 % à Paris et de 4 % en petite couronne, alors qu'il est demeuré plutôt stable (+1 %) dans les territoires de grande couronne. En outre, l'intensification du télétravail a réinterrogé les modèles traditionnels du foncier tertiaire et, par conséquent, de la localisation des bureaux, en accentuant encore davantage le recentrage des activités au cœur de la région.

Un accès à l'emploi inégal

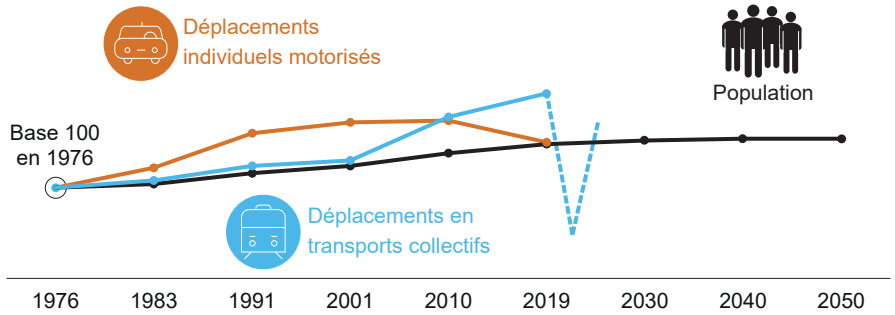
Malgré la croissance de l'emploi à l'échelle régionale, la cohérence entre la localisation des emplois, la localisation des actifs et les profils sociaux des candidats à l'emploi n'est pas toujours bonne à l'échelle des territoires. Ce phénomène est renforcé par la tension sur le marché du logement. Cela crée des navettes domicile-travail présentant de grandes disparités géographiques. Dans les années futures, l'amélioration de l'accessibilité à l'emploi avec le développement de l'offre de transports collectifs, notamment en petite couronne, devrait favoriser la redistribution des emplois au sein des départements.

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

Jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix, la voiture connaît une croissance significative notamment portée par l'accès des femmes à l'automobile. À partir des années 2000, un changement radical de paradigme s'opère avec une croissance forte des transports collectifs au détriment de la voiture dont l'attractivité diminue du fait de politiques plus contraignantes sur son utilisation.

En 2020, la crise sanitaire a entraîné une forte baisse de la mobilité, ainsi que des changements de comportements qui tendent à se pérenniser (recours au télétravail, essor des modes actifs, etc.). Dans le futur, la croissance démographique va décélérer et le vieillissement de la population s'accélérer. La croissance des transports collectifs sera dès lors moindre que celle observée sur la précédente décennie.

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



(source : EGT-OMNIL, INSEE)

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

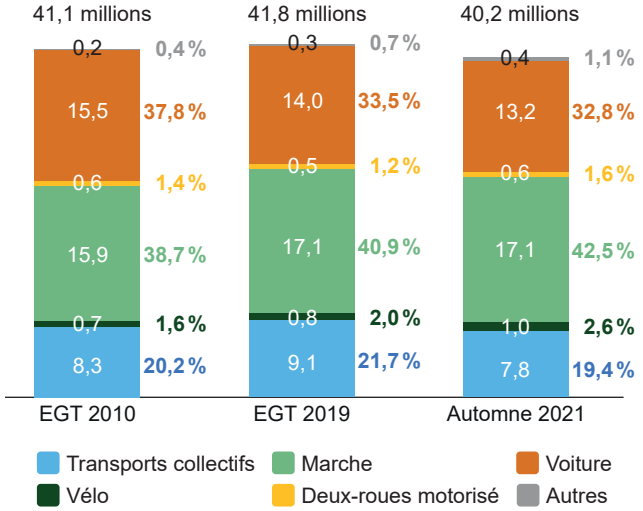
Sous l'effet de la croissance démographique, les déplacements réalisés par les Franciliens avaient augmenté, avant la crise sanitaire, de 2 %, passant de 41,1 millions par jour en 2010 à 41,8 millions en 2019. Avec la crise sanitaire, la mobilité globale des Franciliens a diminué, chutant à 40,2 millions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

La mobilité fin 2021 ne peut toutefois être considérée comme la nouvelle situation de référence post crise sanitaire, les comportements n'ayant pas encore retrouvé à l'époque une complète stabilité. La mobilité qui a découlé de la crise sanitaire est mesurée depuis 2023 en continu via l'Enquête Globale Transport. Les premiers résultats seront connus en 2025 puis mis à jour annuellement.

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

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

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



Source : Île-de-France Mobilités

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

À l'automne 2021, la marche reste plébiscitée et gagne en part modale, pour un usage centré sur les déplacements de proximité. L'usage du vélo continue d'augmenter, principalement à Paris et en petite couronne.

Les transports collectifs sont le mode le plus touché par la crise sanitaire avec une baisse de près de 15 % des déplacements quotidiens, après avoir connu une forte croissance sur la décennie précédente. La voiture l'est également mais dans une moindre mesure avec une baisse de près de 6 %, principalement pour les déplacements en grande couronne.

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

Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens

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

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

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

Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité en mettant en œuvre des mesures d'exploitation et en développant une utilisation plus multimodale (voies réservées aux bus et au covoiturage).

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

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

En premier lieu, il s'agit de conforter la mobilité piétonne, en plaçant le piéton au cœur de toutes les politiques de mobilité.

Concernant le vélo, l'enjeu est de conforter la dynamique enclenchée à l'issue de la crise sanitaire et de généraliser son usage à tous les territoires et à tous les Franciliens, en proposant des infrastructures sûres et adaptées et en promouvant son usage.

Améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques

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

Équilibrer les besoins de mobilité

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

Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux

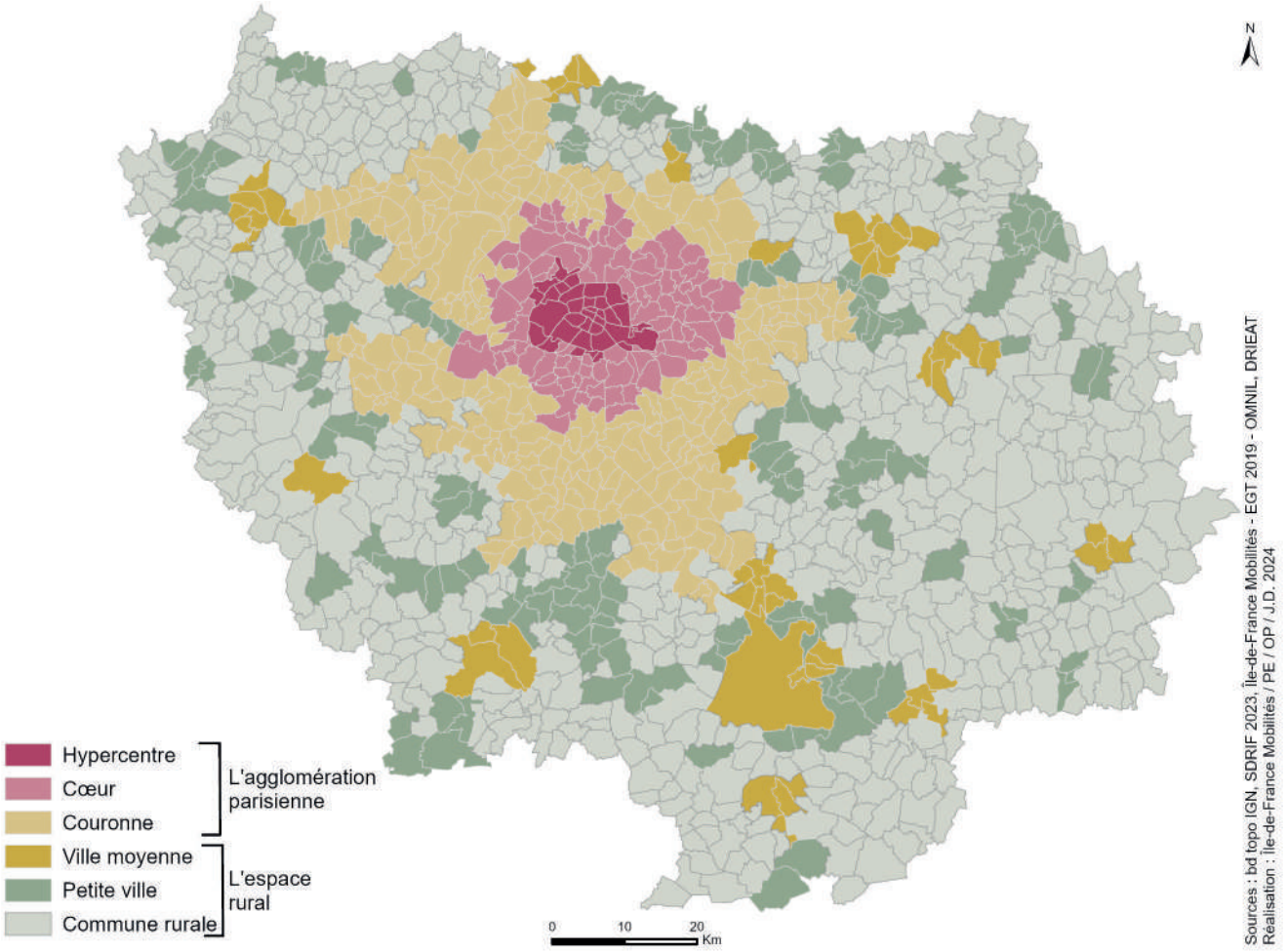
Accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique

Le projet d'aménagement régional porté par le SDRIF-E vise à favoriser la structuration de bassins de vie, permettant aux Franciliens qui y résident d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, mais aussi à la nature.

Pour structurer ces bassins de vie, l'enjeu est, au sein de chacun d'eux, de renforcer la complémentarité de territoires aux morphologies différentes, que le SDRIF-E classe selon six grandes entités territoriales.

Ces dernières présentent des enjeux de mobilité différenciés : des solutions adaptées doivent donc émerger pour répondre aux besoins et aux attentes des Franciliens.

Les entités territoriales du SDRIF-E



1 Au sein de l'agglomération parisienne :

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

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

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

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

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

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

2 Au sein de l'espace rural :

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

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

- **Les petites villes et les communes rurales**

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

Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires

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

- **Les quartiers de la politique de la ville**

Desservir les quartiers populaires par des lignes de transport collectif ne suffit plus à répondre aux enjeux de désenclavement. Il faut à présent agir sur la levée des freins à la mobilité, en particulier par l'accès à des solutions de mobilité alternatives et l'accompagnement à la transition vers des véhicules propres pour les ménages les plus modestes et sur l'intégration de la problématique des mobilités dans les parcours de vie des habitants (emploi, formation, ...).

- **Les territoires moins denses ou ruraux**

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

Assurer le droit à la mobilité pour tous

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

Personnes à mobilité réduite

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

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

Personnes en difficulté sociale

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

Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables

L'Île-de-France est l'une des premières destinations touristiques mondiales, attirant plus de 50 millions de visiteurs français et internationaux chaque année, pour du tourisme de loisirs ou d'affaires. Le tourisme constitue ainsi un secteur d'activité essentiel à la dynamique économique de la région mais il pose également des problématiques de mobilité spécifiques.

L'activité touristique peut en outre constituer une source de nuisances pour le quotidien des Franciliens, ainsi que pour l'environnement, en raison de l'importance des flux et des pratiques collectives associées.

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

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

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

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

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

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

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

Développer les modes alternatifs à la route

Au-delà des distances, la diminution du trafic routier doit également passer par un effort de développement des modes alternatifs à la route : modes massifiés fluvial et ferroviaire pour l'approvisionnement, cyclologistique pour la distribution urbaine en priorité. Si le mode fluvial dispose de réserves de capacité substantielles en Île-de-France, qui doivent être mises à profit, le développement du fret ferroviaire suppose d'importantes améliorations de capacités sur le réseau et de qualité du service rendu, reposant pour certaines sur des investissements conséquents. De son côté, la cyclologistique bénéficie du développement des infrastructures cyclables mais sa place dans l'espace urbain, où elle possède sa plus forte pertinence, doit être confortée.

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

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

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

Accélérer la transition énergétique des poids lourds et véhicules utilitaires légers

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

Elle s'est très timidement amorcée au cours de la décennie passée et doit s'accélérer fortement, notamment au regard des enjeux de qualité de l'air ayant conduit à la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) qui interdit la circulation des véhicules les plus polluants en journée dans le périmètre intra-A86.

Les différents vecteurs énergétiques bas carbone (électrique, biogaz, hydrogène) doivent être saisis selon leur domaine de pertinence.

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

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

Enjeux majeurs à traiter en priorité

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

- **Améliorer la qualité de l'air**

D'après le bilan de la qualité de l'air publié par Airparif pour l'année 2022, la valeur limite réglementaire est respectée pour les particules fines PM_{10} et $PM_{2,5}$ sur l'ensemble du territoire, mais elle est dépassée pour le dioxyde d'azote, en particulier à proximité des axes routiers très fréquentés qui en constituent la principale source d'émission. Au regard des enjeux sanitaires liés à la pollution de l'air, il convient donc de poursuivre la baisse des émissions en combinant l'évolution technologique du parc de véhicules routiers et la baisse du trafic automobile.

- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre**

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

- **Réduire la consommation énergétique du secteur des transports**

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

- **Favoriser les continuités écologiques et la biodiversité**

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

- **Préserver la santé des Franciliens**

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

De premiers facteurs sont liés aux impacts des mobilités sur l'environnement : la qualité de l'air, l'exposition au bruit, ainsi que les épisodes de chaleur excessive liés au changement climatique. On recense également des impacts sanitaires plus directement liés à la mobilité : l'insécurité routière, le niveau de stress et l'activité physique.

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

Enjeux importants nécessitant une vigilance accrue

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

- **Réduire l'exposition aux risques naturels**

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

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

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

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

En se conformant aux orientations définies par le SDRIF-E qui visent le respect de l'objectif ZAN, la conception des infrastructures doit veiller à minimiser l'artificialisation des sols et l'imperméabilisation induite.

Par ailleurs, la définition des projets de transport doit intégrer des enjeux de lutte contre l'étalement urbain.

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

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

- **Réduire les consommations de matériaux**

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

Améliorer la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité

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

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

L'enjeu de cohérence des politiques de mobilité sera plus prégnant dans la décennie à venir en raison du morcellement des compétences et de financements contraints, qui requièrent une plus grande efficience de l'action publique. Le Plan des mobilités joue un rôle central dans cette coordination en offrant un cadre régional, tant sur le plan technique que politique.

Il doit également constituer le document pivot pour assurer la cohérence des politiques de mobilité avec les planifications régionales en matière d'aménagement et d'environnement.

À cet égard, l'exigence de compatibilité avec le SDRIF-E constitue un élément structurant qui a vocation à orienter le contenu du plan autour d'un modèle de développement régional fondé sur le polycentrisme et la sobriété.

Le Plan des mobilités a enfin vocation à être le document de référence pour les politiques de mobilité déployées dans la région et, à ce titre, cherche à proposer une palette d'actions adaptée à la diversité des territoires.

Toutefois, sa mise en œuvre repose également sur des déclinaisons locales permettant de s'ancrer plus avant dans la réalité des territoires.

Le rôle des PLM est donc crucial, impliquant de renforcer leur caractère partenarial et opérationnel.

Rechercher l'efficience pour le financement du système de mobilité

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

Face, d'un côté, à la forte hausse des dépenses en matière de transports, d'investissement comme de fonctionnement, et de l'autre, à la diminution des recettes, en particulier tarifaires, les enjeux de financement des transports collectifs sont majeurs d'ici à 2030 et nécessitent la mise en place de ressources nouvelles pour en assurer la pérennité.

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

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

3 Objectifs

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

Les objectifs environnementaux et sanitaires

Améliorer la qualité de l'air

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

Si ces seuils en vigueur sont d'ores et déjà respectés en 2022 pour les particules $PM_{2,5}$ et PM_{10}, il convient de les atteindre également en tout point du territoire francilien pour le dioxyde d'azote, afin de protéger toute la population des effets délétères sur la santé de la pollution atmosphérique.

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

Si leur respect sur l'ensemble du territoire semble difficile à atteindre à horizon 2030, le respect de seuils intermédiaires, également recommandés par l'OMS pour accompagner une progression incrémentale de la qualité de l'air, doit demeurer une cible à moyen terme. Ces seuils intermédiaires constituent les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 depuis l'entrée en vigueur le 10 décembre 2024 de la directive 2024-2881 sur la qualité de l'air ambiant, sous réserve de sa transposition en droit français dans un délai de deux ans, soit avant le 11 décembre 2026. Dans l'attente, les valeurs limites réglementaires en vigueur continuent de s'appliquer.

Polluant	Valeur limite réglementaire en 2023 (µg/m³)	Cible intermédiaire de l'OMS (µg/m³)
$PM_{2,5}$	**25** (cible 2 OMS)	**10** (cible 4 OMS)
PM_{10}	**40** (cible 2 OMS)	**20** (cible 4 OMS)
NO_2	**40** (cible 1 OMS)	**20** (cible 3 OMS)

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

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

Pour le secteur des transports, cette trajectoire se traduit par une baisse de 25 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2020 et 2030, à l'échelle nationale, soit une réduction des émissions annuelles de 132 à 99 MteqCO_2.

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

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

Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire

Pour réduire la vulnérabilité qu'engendre le recours à la voiture individuelle au regard de la dépendance à l'importation d'énergies fossiles nécessaires pour les véhicules à moteur thermique, l'électrification du parc est un levier.

Toutefois, elle ne doit pas, en retour, faire peser un risque sur le système électrique dans son ensemble, dont l'usage est amené à se développer fortement dans un contexte de transition énergétique de l'ensemble des secteurs. De même, le recours au bioGNV de production nationale, qui permet de s'affranchir des risques liés à l'importation de combustibles fossiles, ne saurait être envisagé sans penser l'optimisation de l'usage de cette ressource entre secteurs.

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

Adapter le système de mobilité au changement climatique

Dans un contexte de poursuite des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale à court et moyen terme, il est désormais certain que les aléas climatiques progresseront en fréquence et en intensité dans les prochaines décennies. Le Plan des mobilités doit viser une amélioration de la résilience du système de mobilité à ces aléas climatiques, en en tenant compte dans la conception et la gestion des systèmes de transport, en particulier par la définition de plans d'adaptation au changement climatique intégrant les effets sur les infrastructures et sur les usagers.

Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires

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

Source et période	Valeur limite réglementaire en 2023 (dB(A))	Objectif de qualité de l'OMS (dB(A))
Bruit routier sur 24h (Lden)	**68**	**53**
Bruit routier la nuit (Ln)	**62**	**45**
Bruit ferroviaire sur 24 h (Lden)	**73** (lignes conventionnelles)	**54**
Bruit ferroviaire la nuit (Ln)	**65** (lignes conventionnelles)	**44**

Améliorer la sécurité routière

Afin de poursuivre la dynamique observée d'amélioration de la sécurité routière, le Plan des mobilités s'inscrit dans la perspective « Vision zéro » tué et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050, adoptée par la Commission européenne en 2018. L'objectif du Plan des mobilités est ainsi une réduction de moitié des tués et des blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France, avec une attention particulière portée aux usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes et usagers des deux-roues motorisés.

Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens

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

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

Préserver la biodiversité

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

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

Les objectifs de mobilité

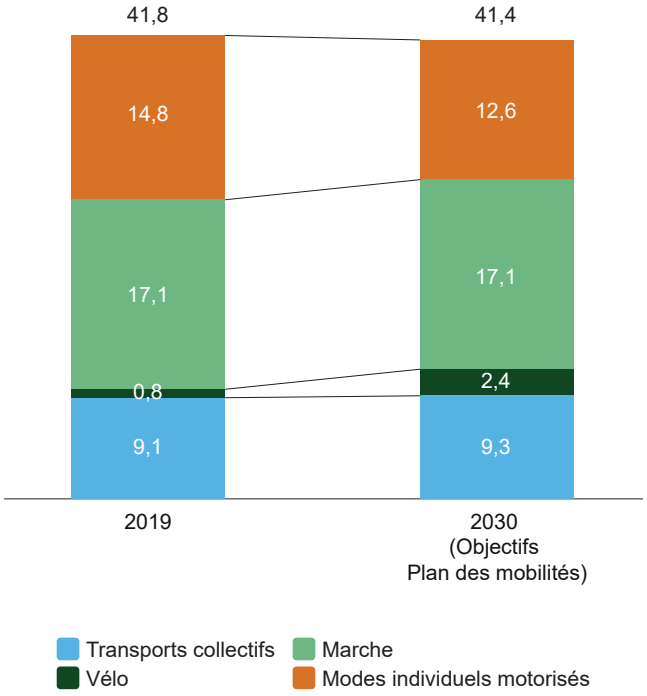
Objectifs pour les déplacements des Franciliens

- **Les objectifs à l'échelle régionale**

Les objectifs d'évolution de la mobilité francilienne s'inscrivent dans un contexte de baisse de la mobilité totale induite par une démographie moins porteuse que pendant les décennies précédentes (augmentation de la population francilienne de 3 % entre 2020 et 2030, en petite et en grande couronne ; vieillissement de la population), mais aussi par la diminution de la mobilité dite « contrainte » grâce à l'essor du télétravail, le développement des outils de communication à distance, etc. Par ailleurs, les modélisations conjointes d'Île-de-France Mobilités et d'Airparif montrent que seul un scénario ambitieux de réduction des déplacements en modes individuels motorisés, accompagné par un volontarisme fort en matière de transition énergétique du parc automobile, permet d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessaire à l'échéance 2030 pour tenir la trajectoire de la neutralité carbone en 2050. Le Plan des mobilités vise ainsi globalement :

- une diminution des déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030 ; cette baisse sera notamment permise par le télétravail et par le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs,
- une croissance de 2 % du nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 (situation de référence avant la crise sanitaire) et 2030 ; compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 et 2030,
- un fort développement de l'usage du vélo avec un triplement du nombre de déplacements effectués avec ce mode entre 2019 et 2030,
- un maintien de la marche en tant que mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030.

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



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

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

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

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

- **Des objectifs d'usage des modes différenciés selon les territoires**

Ces évolutions régionales sont différenciées selon les territoires.

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

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

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

La proportion d'usage des différents modes de déplacement évoluera moins **dans le territoire en dehors de l'agglomération parisienne (constitué des villes moyennes, des petites villes et des communes rurales au sens du SDRIF-E).** Une baisse modérée de l'utilisation des modes individuels motorisés y sera observée sous l'impulsion du télétravail dans les communes rurales et les petites villes mais également grâce à un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs, en particulier dans les villes moyennes.

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

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

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

Objectifs de transition des parcs de véhicules

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

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

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

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

	Électrique	Hybride rechargeable	(bio) GNV	Hydrogène	Total
Voitures	20 %	10 %	-	-	30 %
Véhicules utilitaires légers	25 %	5 %	8 %	3,5 %	41,5 %
Poids lourds	8 %	2 %	20 %	2 %	32 %
Bus et cars publics	30 %	-	70 %	-	100 %
Deux-roues motorisés	13,5 %	-	-	-	13,5 %

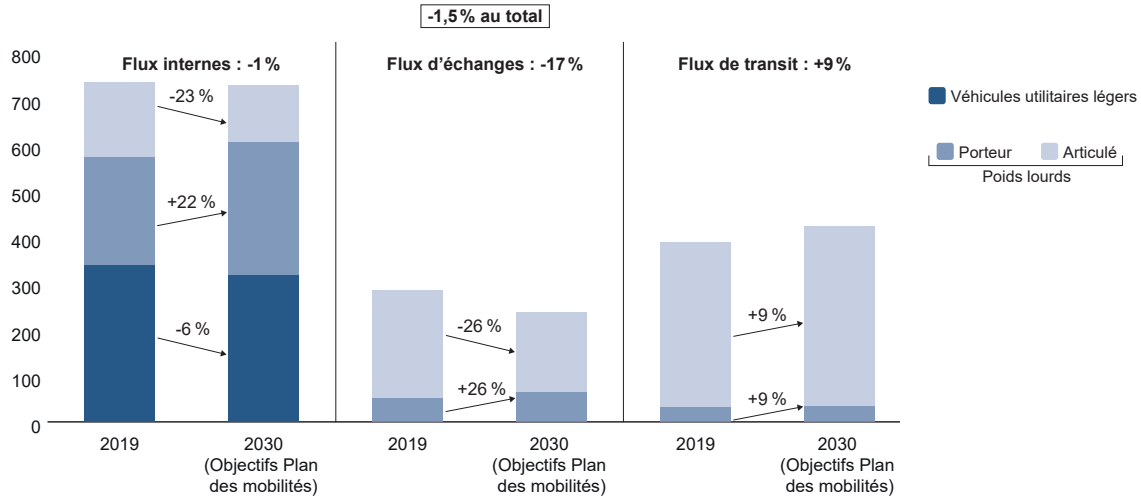
Objectifs pour les flux de marchandises

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

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

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

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



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

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

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

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

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

L'atteinte des principaux objectifs environnementaux

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

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

Ce résultat montre cependant que le cumul d'objectifs ambitieux dans tous les domaines (baisse des circulations routières de personnes et de marchandises, transition énergétique du parc) est indispensable pour respecter la trajectoire à 2030 permettant d'atteindre la cible de « zéro émissions nettes » à horizon 2050.

Une analyse différenciée des facteurs permet par ailleurs de constater que les baisses d'émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et le scénario objectif 2030 sont imputables pour environ un tiers à la baisse du trafic automobile et pour deux tiers à l'évolution technologique du parc de véhicules routiers, démontrant l'importance des efforts à soutenir en ce domaine.

Une forte amélioration de la qualité de l'air

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

- une baisse de 54 % des émissions d'oxydes d'azote,
- une baisse de 26 % des émissions de PM_{10},
- une baisse de 35 % des émissions de $PM_{2,5}$.

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

4 Stratégie et plan d'action

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

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

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

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

AXE 1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

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

AXE 2 Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

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

AXE 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

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

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

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

AXE 5 Développer les usages partagés de la voiture

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

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

AXE 6 Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

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

AXE 7 Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

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

AXE 8 Mieux partager la voirie urbaine

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

AXE 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

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

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

AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable

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

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

AXE 11 Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

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

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

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

Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

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

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

AXE 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Cet axe consiste à agir sur les comportements des Franciliens pour les inciter à des pratiques de mobilité plus durables, en ciblant notamment les employeurs et les publics scolaires.

Une nécessaire mise en action de tous les partenaires

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

En particulier, s'il existe une autorité organisatrice unique de la mobilité avec Île-de-France Mobilités, les compétences ayant trait à la mobilité sont morcelées entre de nombreuses collectivités territoriales. À cet égard, le Plan des mobilités se doit d'être le plan de tous les acteurs de la mobilité franciliens.

Une stratégie déclinée par territoire

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

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

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

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

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

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

5 Mise en œuvre

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

Le financement du Plan des mobilités

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

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

Transports collectifs

- **Dépenses d'investissement**

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

En particulier, l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au Contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027, négocié entre l'État, la Région et leurs partenaires et signé le 26 septembre 2024, prévoit 7,4 milliards d'euros d'investissements, pour moderniser les infrastructures ferroviaires afin de fiabiliser l'exploitation des RER et des trains franciliens et d'accueillir les nouveaux trains, pour achever le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, pour achever des projets de tramway et de bus à haut niveau de service et en engager de nouveaux, ainsi que pour transformer les pôles gares majeurs et préparer l'arrivée du métro du Grand Paris Express (GPE).

Les transports collectifs franciliens représentent ainsi une part très majoritaire des dépenses du volet mobilités 2023-2027 du CPER dont l'enveloppe globale s'élève à 8,4 milliards d'euros.

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

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

- **Dépenses de fonctionnement**

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

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

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

Voirie

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

- **Dépenses d'investissement**

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

Ces dépenses d'investissement pour la voirie en Île-de-France s'élevaient à environ un milliard d'euros en 2021, en très forte baisse par rapport à 2010 mais relativement stables depuis 2015. On peut donc estimer que les dépenses d'investissement prévisionnelles seront du même ordre de grandeur, soit environ sept milliards d'euros sur la période 2024-2030. Suivant les années, la voirie communale et intercommunale représente 55 à 60 % de ces dépenses, la voirie départementale, 25 à 30 %, et la voirie nationale non concédée, 10 à 15 %.

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

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

Enfin des subventions sont octroyées par les Départements aux communes et EPCI.

- **Dépenses de fonctionnement**

La qualité de service offerte par la voirie, reposant sur un maintien en état des voies, leur entretien et leur propreté, fait partie des enjeux majeurs de la décennie.

En conséquence, un effort particulier doit être consenti pour les dépenses d'entretien et de maintenance de la voirie, afin de maintenir ou de restaurer un niveau de qualité permettant d'assurer sécurité et confort pour tous les usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), que ce soit en agglomération ou en dehors.

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

Autres domaines d'action relatifs à la mobilité

- **Vélo**

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

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

Le coût de réalisation des aménagements cyclables est très variable selon leur typologie. L'ordre de grandeur pour un aménagement de type réseau Vélo Île-de-France (VIF) est d'environ un million d'euros par kilomètre (coût 2023).

Le coût prévisionnel pour la mise en œuvre de ce réseau de 750 km a été estimé à 500 millions d'euros, certaines sections étant déjà aménagées. Sur la période 2023-2027, la Région a prévu d'investir 300 millions d'euros sur le réseau VIF.

Pour ce qui concerne les réseaux cyclables programmés par les Départements, le coût d'investissement pour les 2 700 km à créer d'ici 2030, pourrait représenter de l'ordre de 1,8 milliard d'euros.

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

- **Stationnement public sur voirie**

Le Plan des mobilités recommande la mise en place de stationnement sur voirie payant dans 384 communes, sur l'ensemble de leur territoire pour 26 d'entre elles, associée à un contrôle du respect de la réglementation.

Il convient de rappeler qu'en portant les pratiques aux meilleurs standards actuels (surveillance rationalisée, passage sur toute la plage horaire d'application du stationnement payant…), cette politique doit permettre de générer des revenus pour les communes ou les EPCI.

- **Infrastructures de transport de marchandises**

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

Leur financement est principalement assuré par le CPER, avec 119 millions d'euros fléchés sur le fret ferroviaire dans le protocole d'accord pour le volet mobilités du CPER 2023-2027, ainsi que par le CPIER Vallée de la Seine (en cours de négociation).

Le financement de l'acte 2 de la Stratégie Fret et logistique de la Région Île-de-France, doté d'un budget de près de 115 millions d'euros sur la période 2022-2027, permettra également de financer l'amélioration de la connaissance, l'innovation pour la décarbonation du transport de marchandises et la planification de la logistique.

- **Transition énergétique des parcs de véhicules**

Le Plan des mobilités vise un objectif de 10 000 points de charge d'accès public équivalents 24 kW en Île-de-France à horizon 2030, soit l'installation d'une capacité de recharge d'environ deux millions de kW supplémentaires par rapport à la situation à mi-2023.

Ces points de charge peuvent être de maîtrise d'ouvrage publique ou privée, l'équilibre devant être trouvé pour chaque contexte territorial. L'estimation des coûts porte donc sur l'ensemble de cette enveloppe, et non sur les seuls coûts imputés aux acteurs publics. Le coût d'installation d'un point de charge – une station de recharge pouvant contenir plusieurs points de charge – varie fortement en fonction de la puissance installée.

Le coût total pour parvenir à l'objectif dépendra donc fortement du choix de répartition des puissances par les acteurs, qui sera différent selon les territoires. En prenant une hypothèse centrée sur des puissances moyennes, le coût total est de l'ordre de 500 millions d'euros sur 2024-2030, qui doit donc se répartir entre acteurs privés et acteurs publics.

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

Les prescriptions du Plan des mobilités

La grande majorité des actions du Plan des mobilités constituent des recommandations.

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

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

Trois prescriptions sont conservées et voient leur ambition accrue dans le Plan des mobilités.

En particulier, ce dernier :

- renforce, par rapport au PDUIF, les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec l'évolution de la desserte en transports collectifs, notamment la mise en service à venir du GPE,

- fixe des normes de stationnement vélo dans les PLU plus exigeantes que celles du PDUIF, notamment pour les logements et les bureaux, en cohérence avec celles du code de la construction et de l'habitation,

- définit un ratio minimal de places de stationnement vélo sur l'espace public par rapport au nombre d'habitants et d'emplois de chaque commune.

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

Une nouvelle prescription en faveur des axes bus prioritaires

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

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

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

Le rôle clé des plans locaux de mobilité

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

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

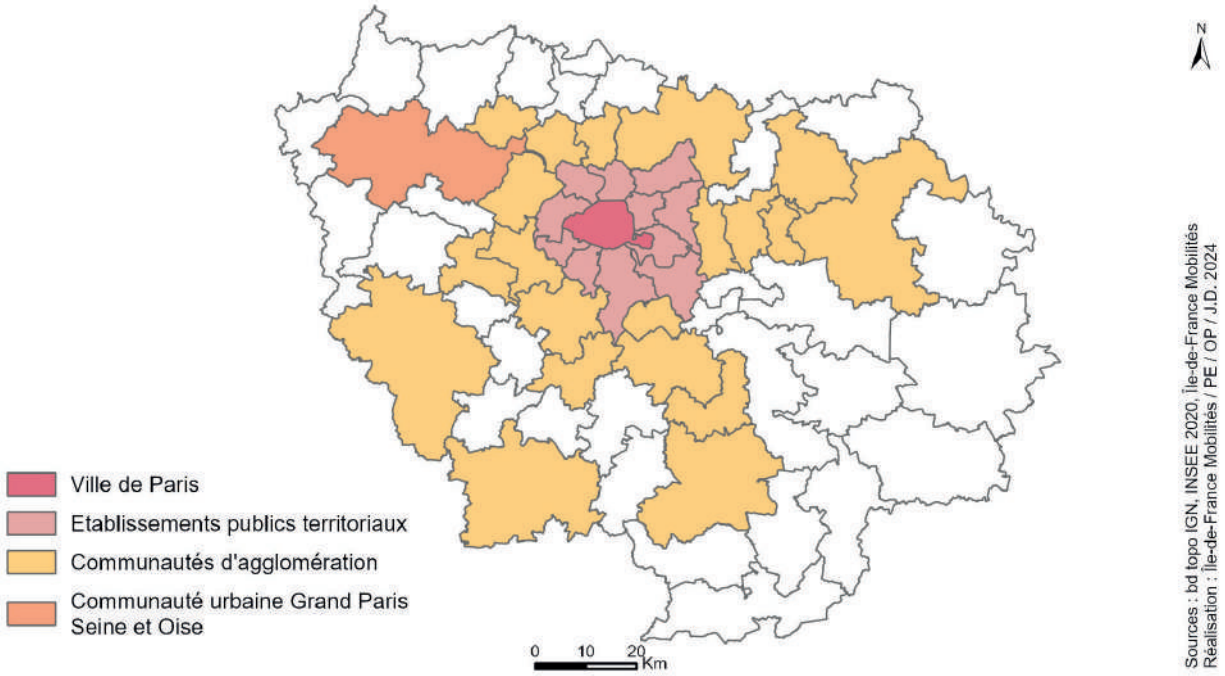
Les communautés de communes ne sont pas soumises à cette obligation. Elles peuvent toutefois élaborer un PLM à titre volontaire et doivent alors suivre la même procédure d'élaboration que les autres EPCI.

Des plans concrets et engageants

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

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

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



Processus d'élaboration

Pour accélérer le changement des pratiques de mobilité, il est essentiel de réduire les délais de mise en œuvre opérationnelle des PLM en mettant en place un processus d'élaboration efficace, centré sur un nombre limité d'objectifs prioritaires et associant étroitement les acteurs responsables de la mise en œuvre des actions.

- **L'initialisation de la démarche**

La première étape consiste à définir le périmètre du plan, qui doit être fixé par arrêté préfectoral, ainsi que les modalités de pilotage.

En parallèle, il s'agit d'identifier les acteurs à associer à la démarche : les communes concernées par le périmètre du plan, ainsi que les organismes visés par le code des transports.

Enfin, cette phase préalable est l'occasion d'identifier les enjeux principaux en matière de politiques de mobilité sur lesquels porter l'effort en termes d'enquête ou d'études dans le cadre du PLM.

- **Un diagnostic ciblé pour dégager des priorités**

Cette phase est essentielle pour construire une vision partagée des mobilités sur le territoire et définir des priorités d'action.

Le diagnostic doit être court, pédagogique et ciblé sur les enjeux identifiés lors de l'initialisation de la démarche. Il est indispensable de le partager avec l'ensemble des parties prenantes. À cette fin, il est important que chaque partenaire porte à la connaissance du pilote du plan les projets en cours ou envisagés sur le territoire concerné.

Pour certains enjeux spécifiques, le périmètre d'étude peut être plus large que celui du PLM pour correspondre au bassin de déplacements.

- **La définition d'objectifs et d'orientations partagés**

Sur la base des enjeux validés à l'issue de la phase de diagnostic, il convient de définir les grands objectifs que le PLM doit poursuivre. Ceux-ci doivent être conformes aux objectifs globaux du Plan des mobilités régional, en tenant compte de la spécificité du territoire couvert, et portent sur l'évolution de la mobilité des personnes et des biens.

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

- **Un plan d'action concret et engageant**

Le plan d'action du PLM décline les actions du Plan des mobilités régional, et en particulier celles relevant de la responsabilité des EPCI et des Communes.

Pour ce faire, le Plan des mobilités définit, pour les collectivités ayant l'obligation d'élaborer un PLM, un volet socle obligatoire reposant sur vingt actions du Plan des mobilités, réparties en onze axes correspondant à cinq grands leviers d'actions *(cf. tableau ci-contre)*.

Ces actions doivent être traitées dans le cadre du PLM. Les mesures devant être déclinées dans le PLM sont signalées par un pictogramme dédié dans le plan d'actions. Elles font également l'objet d'un encart dans la mesure, qui précise les modalités demandées ou suggérées de cette déclinaison.

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

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

5 grands leviers d'action	11 AXES	20 ACTIONS
I Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement des transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
		3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables
		4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
		4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
II Partager la voirie et l'espace public entre les modes	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Mieux partager la voirie urbaine	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
		8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale
		9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durables
		9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
III Optimiser la logistique urbaine	Soutenir une activité logistique performante et durable	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
		10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
IV Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
V Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

- **Le dispositif de suivi et d'évaluation**

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

- **L'évaluation environnementale**

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

- **La consultation et la concertation**

Le projet de PLM est arrêté par l'instance intercommunale qui le pilote et soumis pour avis aux partenaires associés à son élaboration. C'est lors de cet avis que les partenaires associés peuvent s'engager sur la réalisation des actions qui sont de leur ressort. Il fait ensuite l'objet d'une consultation du public par voie électronique. Le plan est ensuite amendé pour tenir compte des résultats de la concertation et enfin approuvé par le pilote.

Mise en œuvre et suivi

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

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

Un appui renforcé aux porteurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu

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

Un suivi en continu

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

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

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

Des instances de pilotage au niveau régional

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

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

Des outils d'animation pérennisés et modernisés

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

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

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

À cette occasion peuvent être décernés, selon les années et l'actualité, des Trophées de la mobilité, dont le but est de récompenser des réalisations particulièrement exemplaires menées par des acteurs franciliens.

Il s'agit de valoriser des bonnes pratiques auprès des autres acteurs de la mobilité, mais aussi de mettre en lumière des thématiques moins avancées afin d'inciter les partenaires à agir.

- **Une animation technique en continu**

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

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

6 Rapport environnemental

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

La réalisation d'une évaluation environnementale stratégique

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

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

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

Analyse des incidences du Plan des mobilités sur l'environnement

Un impact global positif sur les enjeux majeurs

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

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

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

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

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

Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés

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

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

LE PLAN DES MOBILITÉS
EN ÎLE-DE-FRANCE
2030

Une stratégie d'action
pour une mobilité plus durable



SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE P 38

2 ENJEUX P 49

3 OBJECTIFS P 74

4 STRATÉGIE D'ACTION P 86

5 MISE EN ŒUVRE P 95

6 IMPACT ENVIRONNEMENTAL P 120



1

Préambule

1.1 Le cadre réglementaire **39**

1.1.1 L'évolution du contexte juridique 39

1.1.2 Le contenu et les objectifs des plans de mobilité 40

1.1.3 Le processus réglementaire de l'élaboration des plans de mobilité 40

1.1.4 L'articulation avec les planifications en matière d'aménagement, de mobilité et d'environnement 42

1.2 Le contexte institutionnel **44**

1.2.1 Les compétences relatives à la mobilité dévolues à Île-de-France Mobilités 44

1.2.2 Les principales compétences ayant un lien avec la mobilité dévolues aux autres acteurs 44

1.2.3 Une carte intercommunale stabilisée, des EPCI aux compétences renforcées en matière de mobilité 45

1.3 La révision du PDUIF 2010-2020 et l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 **46**

1.3.1 L'évaluation du PDUIF 2010-2020 46

1.3.2 La mise en révision du PDUIF 2010-2020 46

1.3.3 Une démarche partenariale, une double approche territoriale et thématique 47

1.3.4 L'évaluation environnementale 48

1 Préambule

1.1 Le cadre réglementaire

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

1.1.1 L'évolution du contexte juridique

Les plans de déplacements urbains (PDU) ont été instaurés par l'article 28 de la loi n° 82-1 153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Depuis lors, le périmètre et la portée juridique des PDU ont fortement évolué sous l'effet de lois successives.

• **La loi n° 96-1 236 du 30 décembre 1996** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) rend obligatoire l'élaboration d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et en fait un instrument de prévention de la pollution atmosphérique provoquée par les déplacements automobiles. Le PDU doit définir des orientations sur la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des modes de déplacement les moins polluants, l'organisation du stationnement. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent désormais être compatibles avec le PDU.

• **La loi n° 2000-1 208 du 13 décembre 2000** relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) donne au PDU un caractère plus normatif et plus prescriptif, en renforçant les contenus relatifs au stationnement, aux transports de marchandises, et à la sécurité des déplacements par un partage équilibré de la voirie entre les modes. Cette loi ajoute également un objectif relatif à la cohésion sociale et de nouveaux thèmes : la mise en place des plans de mobilité employeurs et l'intermodalité. Enfin, elle prévoit, pour l'Île-de-France, la possibilité de décliner le PDU régional en plans locaux de déplacements.

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

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

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

• **La loi n° 2019-1 428 du 24 décembre 2019** d'orientation des mobilités (LOM) remplace la terminologie « plan de déplacements urbains » par celle de « plan de mobilité ». Elle étend les objectifs de ces plans à l'ensemble des nouvelles formes de mobilité et à la prise en compte des besoins en matière de mobilités actives et partagées et de mobilités inclusives, ainsi qu'à la limitation de l'étalement urbain. Elle complète les plans de mobilité avec un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Elle prévoit la possibilité d'y intégrer un schéma de desserte ferroviaire ou fluviale. En Île-de-France, elle rend obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité sauf pour les communautés de communes.

• **La loi n° 2021-1 104 du 22 août 2021** portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience dite loi « climat et résilience » complète certaines dispositions relatives au stationnement (localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnels).

1.1.2 Le contenu et les objectifs des plans de mobilité

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

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

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

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

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

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

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

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

C'est à l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités qu'il revient d'évaluer le plan de mobilité (art. L.1214-8 du code des transports), et de décider de son élaboration ou de sa mise en révision pour le compte des collectivités qui le constituent.

Le plan est alors élaboré par Île-de-France Mobilités en associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité en Île-de-France (art. L.1214-24 et suivants du code des transports).

La participation des services de l'État et des gestionnaires des infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan est obligatoire.

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

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

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

Article L.1214-2 du code des transports

« Le plan de mobilité vise à assurer :

1 **L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,** en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2 **Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale,** notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3 **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,** en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4 **La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;**

5 **Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants,** notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6 **L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales,** par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7 **L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,** notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L.1231-15 ou L.1241-1 ou bénéficiant du label "autopartage" ;

7 bis **La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes,** le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnels ;

8 **L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers,** en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9 **L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques** en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2 242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9 bis **L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires,** en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9 ter **L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau,** notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10 **L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements,** incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11 **La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif** tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie. »

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

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

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

Selon les dispositions de l'article L.1214-10 du code des transports, le plan de mobilité en Île-de-France doit être compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) prévu à l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, avec le Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) prévu à l'article L.222-1 du code de l'environnement, et cohérent avec le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) prévu à l'article L.222-4 du code de l'environnement.

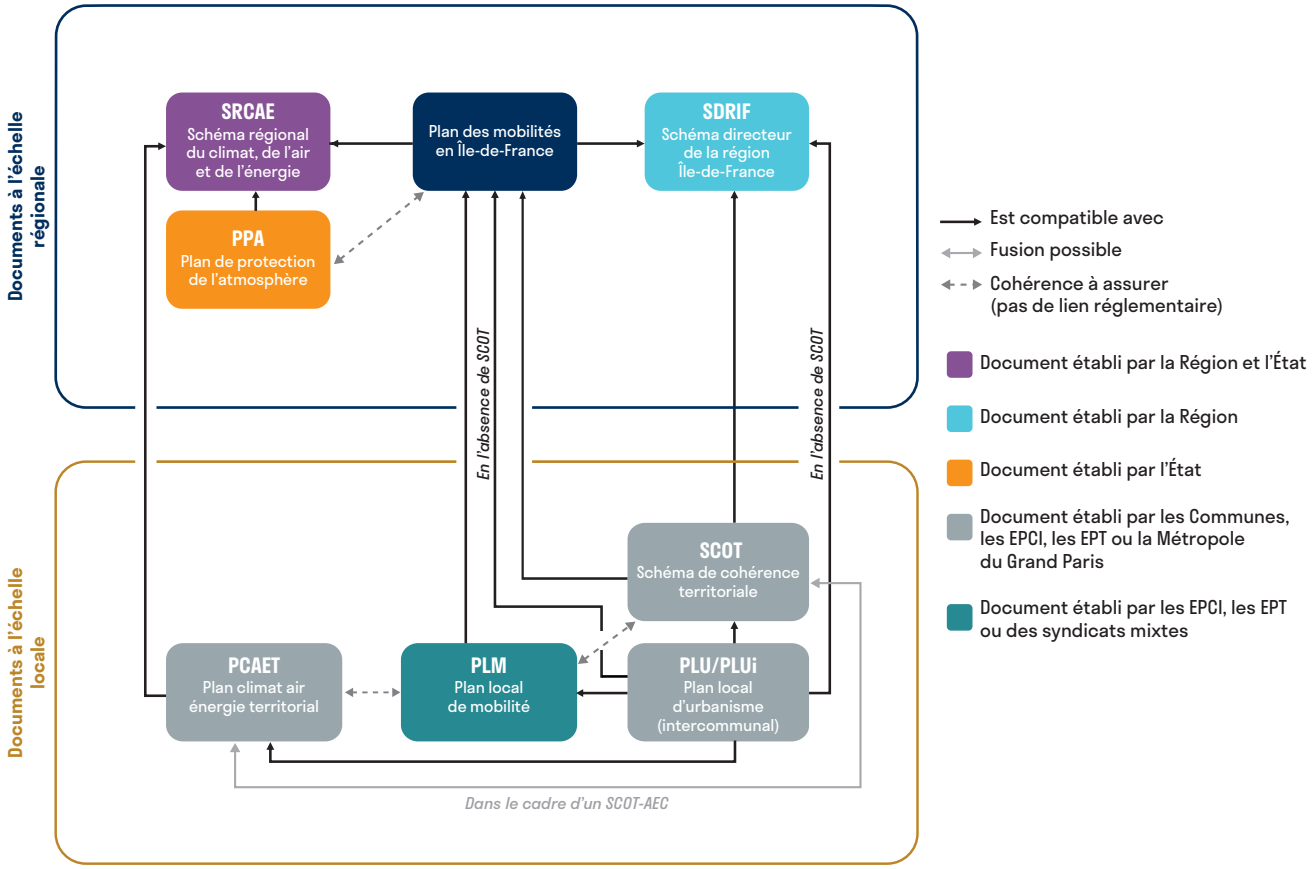
Le lien de compatibilité signifie que le plan de mobilité ne doit pas faire obstacle à la mise en œuvre des orientations ou des principes fondamentaux des documents de portée supérieure et qu'il doit contribuer, même partiellement, à leur réalisation.

Le SDRIF « Île-de-France 2030 » approuvé par décret 2013-1241 du 27 décembre 2013 a été mis en révision par délibération du Conseil régional d'Île-de-France le 17 novembre 2021 en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental ayant pour horizon 2040 (SDRIF-E 2040). Le SDRIF-E a été adopté par le Conseil régional le 11 septembre 2024 et approuvé par décret en Conseil d'État le 12 juin 2025. Le plan de mobilité en Île-de-France est compatible avec le projet d'aménagement régional et les orientations réglementaires du SDRIF-E adopté.

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

Le plan de mobilité en Île-de-France devra être compatible avec les objectifs et les orientations du SRCAE visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les domaines de la mobilité et des transports, et à atteindre les normes de qualité de l'air.

L'articulation des planifications en Île-de-France



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

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

Le PPA actuellement en vigueur a été approuvé par arrêté inter préfectoral le 31 janvier 2018. Sa mise en révision a été décidée en mars 2022. Un projet de PPA 2022-2030 a été arrêté en juillet 2023 et sera approuvé dans le courant de l'année 2024.

Le plan de mobilité en Île-de-France doit être cohérent avec le PPA afin de contribuer conjointement à l'amélioration de la qualité de l'air sur le volet relatif aux mobilités.

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

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

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

En l'absence de SCoT, la compatibilité avec le plan de mobilité en Île-de-France doit être assurée par les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)), les documents en tenant lieu et les cartes communales (art. L131-6 du code de l'urbanisme).

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

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

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

La LOM a introduit l'obligation d'établir un PLM pour la ville de Paris et les établissements publics de coopération intercommunale (hors communautés de communes), qui peuvent se regrouper pour ce faire dans le cadre d'un syndicat mixte.

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

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

1.2 Le contexte institutionnel

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

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

En Île-de-France, l'organisation de la mobilité est spécifique dès lors qu'Île-de-France Mobilités, dénommée ainsi depuis la LOM, est l'autorité organisatrice unique sur tout le territoire francilien.

Les compétences dévolues à Île-de-France Mobilités évoluent autour de six services de mobilité dont l'organisation lui est confiée (article L.1241-1 du code des transports) : services réguliers de transport public de personnes, services de transport public de personnes à la demande, services de transport scolaire, services relatifs aux mobilités actives, services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur, services de mobilité solidaire.

Des compétences facultatives peuvent également être exercées par Île-de-France Mobilités : service de conseil et d'accompagnement à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, service de conseil en mobilité destiné aux employeurs, services de transport de marchandises et de logistique urbaine en cas de carence de l'initiative privée.

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

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

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

Les objectifs définis à l'article L.1214-2 du code des transports pour le plan de mobilité d'Île-de-France concernent de nombreuses compétences ayant trait à la mobilité : aménagement et gestion de la voirie, organisation du stationnement sur voirie, etc.

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

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

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

L'aménagement et l'entretien de la voirie

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

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

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

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

La police de la circulation

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

Le stationnement

L'organisation du stationnement concerne plusieurs compétences.

Le stationnement sur voirie relève du pouvoir de police du maire, éventuellement délégué à l'EPCI ou à l'EPT. Celui-ci est compétent pour définir la durée, les usages prioritaires, l'instauration ou non d'une redevance et le niveau de la redevance concernée.

La création, l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement au niveau local relèvent de la compétence des Communes ou des EPCI pour les parcs d'intérêt

communautaire : communautés urbaines à titre obligatoire, communautés d'agglomération à titre optionnel et communautés de communes à titre facultatif. En outre, Île-de-France Mobilités est compétente pour créer et exploiter des parcs de stationnement d'intérêt régional situés à l'extérieur de Paris, à proximité immédiate d'une station de transport de personnes.

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

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

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

Les EPCI disposent de compétences renforcées en matière de planification :

- Les EPT et la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise ont l'obligation d'élaborer un plan local d'urbanisme intercommunal. Sept autres Communautés d'agglomération ou de communes se sont également dotées de cette compétence.

- L'obligation d'élaborer un plan climat air-énergie territorial (PCAET) a été généralisée en 2019 à tous les EPCI de plus de 20 000 habitants, soit la quasi-totalité des EPCI franciliens.

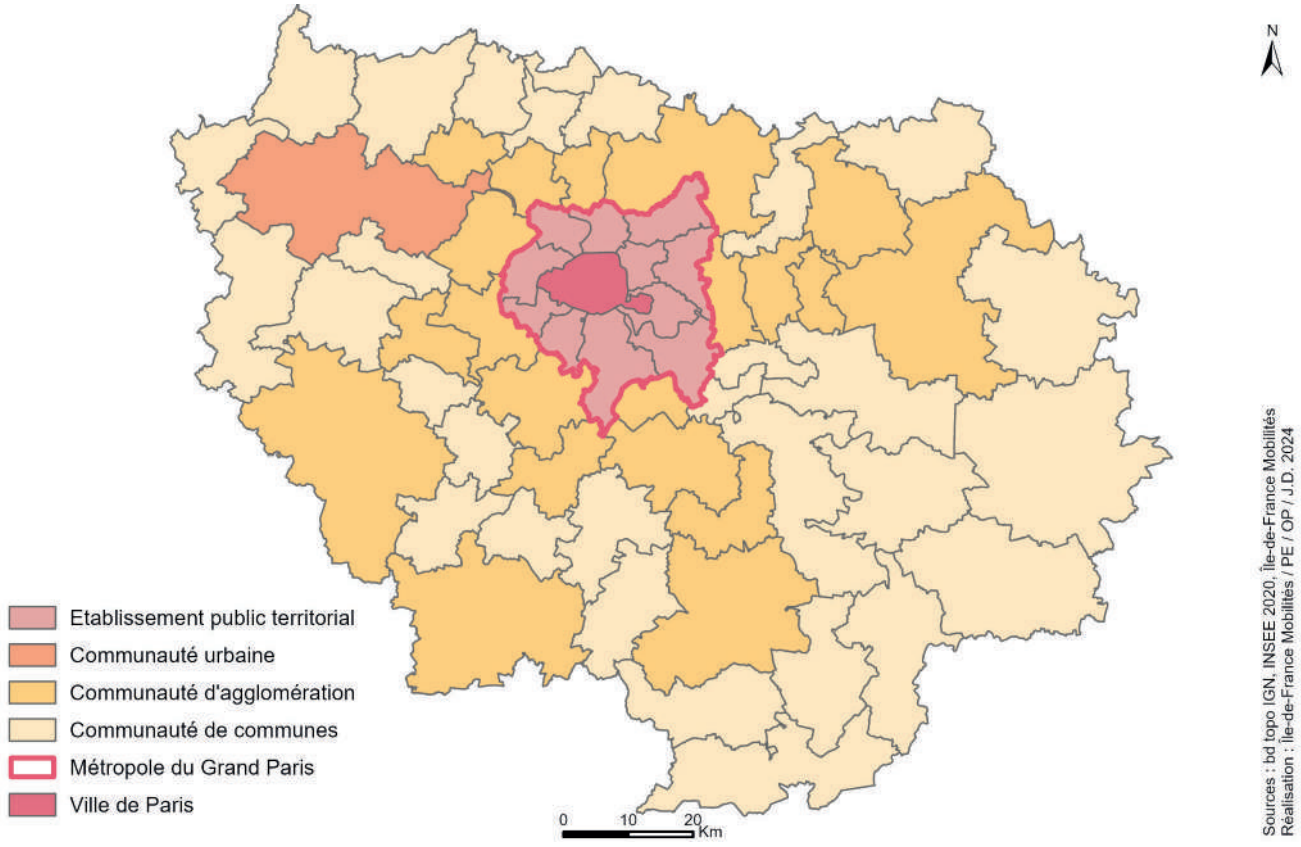
- L'élaboration d'un plan local de mobilité est désormais obligatoire pour tous les EPCI franciliens hors Communautés de communes (EPT, Communauté urbaine, Communautés d'agglomération) et pour la Ville de Paris, soit trente-trois collectivités en tout.

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

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

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

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



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

1.3.1 L'évaluation du PDUIF 2010-2020

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France 2010-2020 et sa Feuille de route 2017-2020 ont défini le cadre des politiques de mobilités franciliennes pour la décennie qui vient de s'écouler.

L'évaluation du PDUIF 2010-2020, pilotée par Île-de-France Mobilités en 2021, a fait l'objet d'un rapport d'évaluation comportant deux volets, disponibles sur le site d'Île-de-France Mobilités :

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

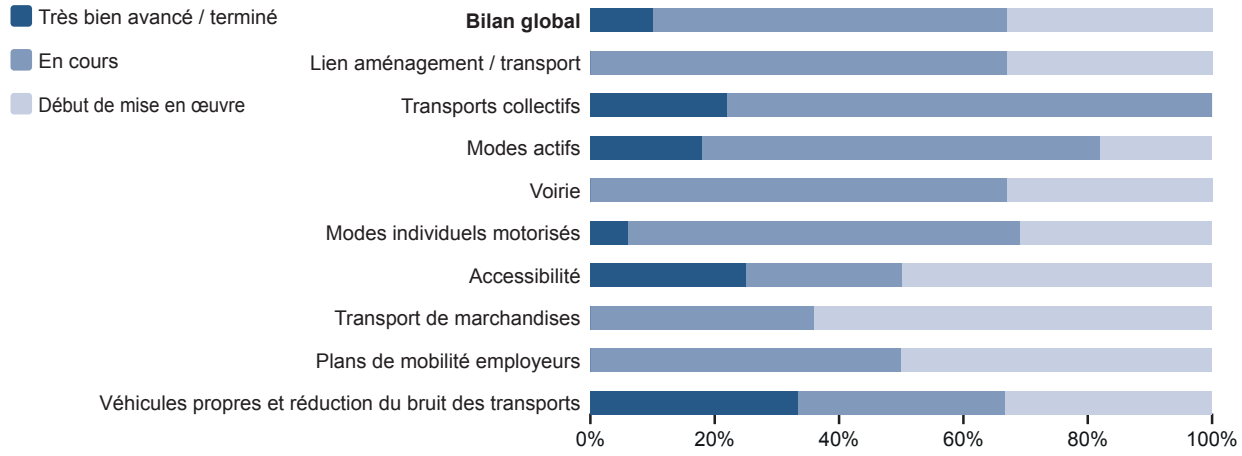
Le bilan du PDUIF témoigne de l'engagement de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France et démontre une trajectoire d'évolution des modes de déplacements en phase avec les objectifs.

À fin 2021, les deux-tiers des actions du PDUIF 2010-2020 et de sa Feuille de route 2017-2020 étaient bien engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent, en particulier, la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Ces actions ne sont pas toujours les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et elles font peur par leur ampleur.

L'atteinte des objectifs de mobilité fixés dans le PDUIF 2010-2020 a été perturbée par la crise sanitaire. Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements suivait les tendances fixées par le PDUIF avec une diminution de l'usage des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs. La crise sanitaire est venue bouleverser cette tendance : seuls les modes actifs, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte où le nombre global de déplacements quotidiens est tombé en deçà de son niveau de 2010.

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

Avancement des actions selon les thématiques



Source : Île-de-France Mobilités, Évaluation de la mise en œuvre du PDUIF, 2021

1.3.2 La mise en révision du PDUIF 2010-2020

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

- Certaines actions du PDUIF, qui avaient explicitement pour horizon l'année 2020, ont été mises en œuvre et doivent donc être renouvelées.
- Le contexte de la mobilité en Île-de-France a fortement évolué depuis l'approbation du PDUIF en 2014 : contexte démographique, évolutions institutionnelles, émergence de nouvelles solutions de mobilité, renforcement des enjeux en matière d'environnement et de santé liés aux mobilités, impacts de la crise sanitaire sur la mobilité quotidienne.

- Les principaux documents de planification en matière d'aménagement et d'environnement avec lesquels le PDUIF devait être compatible ou cohérent (SDRIF, PPA et SRCAE) ont été mis en révision en 2021 et 2022.

La mise en révision du PDUIF 2010-2020 s'est donc avérée indispensable pour adapter ses ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France. Le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en a ainsi décidé et s'est fixé un mandat en vue de l'élaboration du plan de mobilité de la région Île-de-France pour la décennie 2020-2030, intitulé Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

1.3.3 Une démarche partenariale, une double approche territoriale et thématique

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

- d'octobre 2022 à avril 2023 : sur la base de l'évaluation du PDUIF conduite en 2021 et des orientations pour la révision, identification des grands enjeux et des pistes d'actions permettant d'y répondre,

- de mai à octobre 2023 : définition des objectifs du plan, élaboration du plan d'action constituant le cœur du Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

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

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

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

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

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

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

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

- changer la voiture et son usage,
- les marchandises et la logistique,
- poursuivre le développement de transports collectifs attractifs,
- favoriser un environnement local apaisé au service des mobilités de proximité.

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

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

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

- trois ateliers avec les associations d'usagers ont permis à celles-ci d'exprimer leurs attentes vis-à-vis du plan : le premier avec les associations de piétons et de cyclistes, le deuxième avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite, le troisième avec les associations d'usagers des transports collectifs,
- un atelier avec les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures de transport collectif,
- un atelier sur les infrastructures routières avec l'État, les Départements, la Ville de Paris, la Région Île-de-France et la Métropole du Grand Paris,
- un atelier sur les politiques de mobilité solidaire avec la Région Île-de-France, les départements, la Ville de Paris, les services de l''État (la Préfecture, la DRIEETS), Pôle emploi, L'Institut Paris Region et l'association Wimoov,
- un atelier avec les conseillers en mobilité auprès des entreprises et les organismes partenaires du réseau Pro'Mobilité,
- des entretiens bilatéraux avec les acteurs du transport de marchandises et un atelier avec les gestionnaires d'infrastructures fluviales, portuaires et ferroviaires de transport de marchandises,

- un entretien avec la Chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France,
- des entretiens bilatéraux avec les acteurs de la mobilité électrique et GNV et avec ceux du véhicule autonome.

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

Un questionnaire en ligne pour cibler les actions prioritaires

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

Ce questionnaire a été adressé aux acteurs suivants :

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

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

Un séminaire rassemblant les élus franciliens

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

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

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

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

1.3.4 L'évaluation environnementale

En application de l'article R122-17 du code de l'environnement, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 doit faire l'objet, préalablement à son adoption, d'une évaluation environnementale dite « Évaluation Environnementale Stratégique » régie par la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et par le code de l'environnement (articles L.122-1 et suivants).

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

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

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

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

2

Enjeux

Le Plan des mobilités en Île-de-France

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

2.1 Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens 50

2.1.1 Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens 50
2.1.2 Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens 54

2.2 Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux 56

2.2.1 Accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique 56
2.2.2 Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires 60

2.3 Assurer le droit à la mobilité pour tous 61

2.3.1 Améliorer l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite 61
2.3.2 Améliorer l'accès à la mobilité des personnes en difficulté sociale 62

2.4 Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables 64

2.4.1 La mobilité touristique en Île-de-France 64
2.4.2 Répondre aux besoins de mobilité des touristes tout en limitant les impacts négatifs 65

2.5 Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux 65

2.5.1 Une logistique largement routière, dont l'étalement géographique se poursuit 65
2.5.2 Réorganiser l'armature logistique francilienne vers plus de sobriété 66

2.6 Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie 67

2.6.1. Cinq enjeux majeurs à traiter en priorité 67
2.6.2 Cinq enjeux importants nécessitant une vigilance accrue 70

2.7 Améliorer la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité 71

2.7.1 Renforcer la cohérence des politiques de mobilité entre elles et avec les autres planifications 71
2.7.2 Rechercher l'efficience pour le financement du système de mobilité 71

2 Enjeux

2.1 Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens

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

La population francilienne connaît une dynamique positive mais elle vieillit

Avec 12,3 millions d'habitants en 2020, l'Île-de-France représente 18 % de la population française et progresse au même rythme que celle-ci.

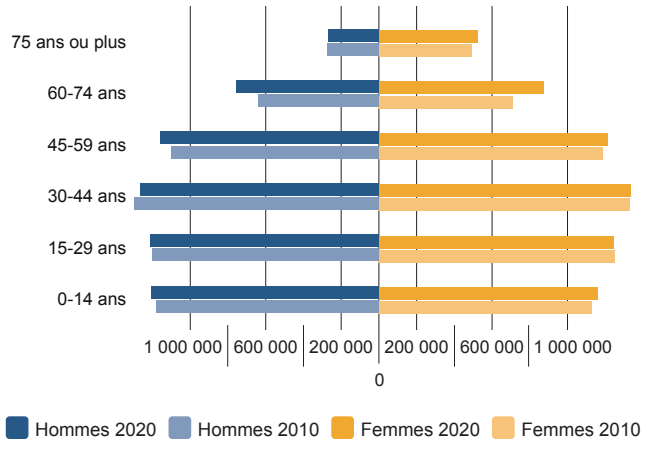
Cette croissance est aujourd'hui portée par la petite couronne et la grande couronne qui ont toutes deux accueilli 6 % d'habitants supplémentaires entre 2010 et 2020, avec une dynamique plus marquée en Seine-Saint-Denis. À l'inverse, Paris a perdu 4 % de ses habitants sur la même période.

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

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

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

Évolution de la pyramide des âges de la population francilienne

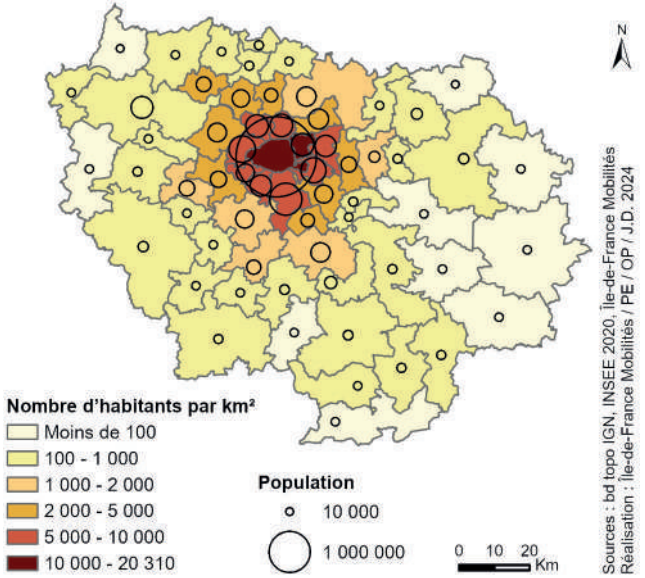


Source : INSEE

Pour autant, la région est également confrontée au vieillissement de sa population. Si la part des moins de 20 ans est restée stable entre 2010 et 2020 (26 %), celle des plus de 60 ans a augmenté de 2,3 points pour atteindre 20 %.

La classe d'âge des 60-74 ans est celle qui a le plus progressé (+21 %), suivie de celle des plus de 75 ans (+11 %). Elle est notamment portée par une espérance de vie plus élevée, malgré de fortes disparités territoriales liées au revenu.

Population en Île-de-France en 2020



Source : INSEE – Recensement de la population

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

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

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

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

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

En 2020, l'Île-de-France générait 31 % du produit intérieur brut de la France, une part relativement stable, et concentrait 36 % des emplois de cadres. Dans un contexte de croissance du nombre total d'emplois de 3 % en dix ans, la hausse des emplois de catégories socio-professionnelles supérieures s'est portée à 8 % et celle des emplois de cadres à 14 %.

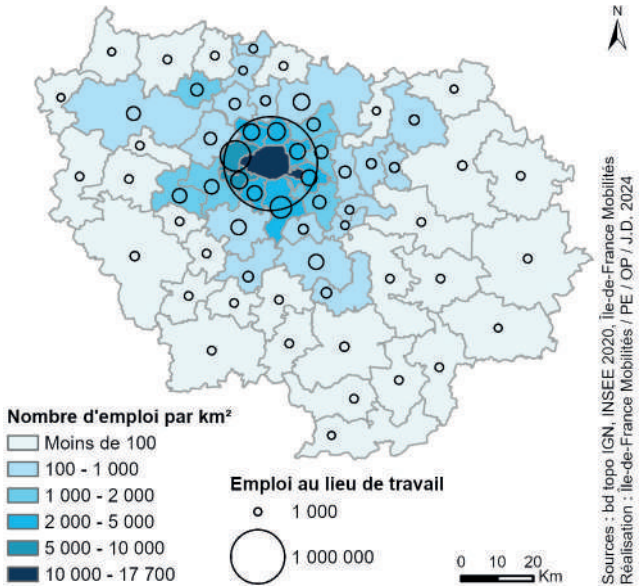
Paris et les Hauts-de-Seine continuent à accueillir la plus grande part de ces emplois : 1,8 million pour les catégories socio-professionnelles supérieures dont 1,1 million de cadres.

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

D'autre part, l'intensification du télétravail a réinterrogé les modèles traditionnels du foncier tertiaire et par conséquent de la localisation des bureaux. Le recentrage des activités au centre de la région sur des surfaces plus contraintes freine le développement des bureaux en grande couronne et interroge sur le remplissage des grandes zones d'emplois tertiaires.

Le télétravail et les outils de connexion à distance ont aussi modifié l'organisation des salons, séminaires et congrès, dont l'Île-de-France était l'une des principales régions d'accueil en Europe.

Emploi en Île-de-France en 2020



Source : INSEE – Recensement de la population

Un accès à l'emploi inégal

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

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

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

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

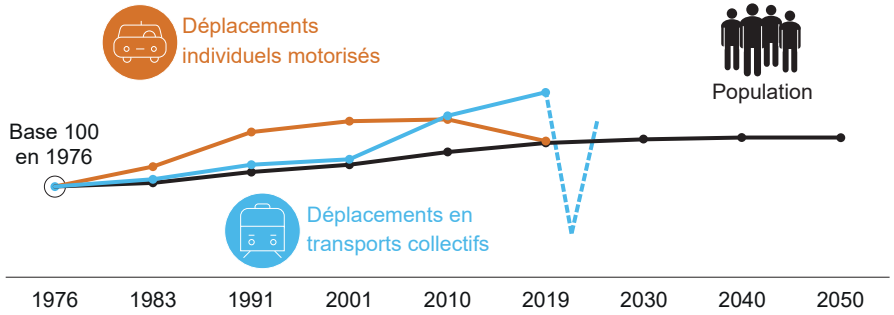
Jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix, la voiture connaît une croissance significative notamment portée par l'accès des femmes à l'automobile. Les transports collectifs connaissent une croissance modérée sous l'effet de la croissance démographique.

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

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

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

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



Source : EGT-OMNIL, INSEE

L'analyse est fondée sur les données suivantes :

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

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

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

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

L'analyse de la mobilité observée avant la crise sanitaire en 2019/2020, année de référence du Plan des mobilités en Île-de-France, est nécessaire pour appréhender les enjeux pour la décennie à venir. La compréhension des mécanismes de changement ayant eu lieu pendant la crise sanitaire l'est tout autant.

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

La mobilité fin 2021 ne peut toutefois être considérée comme la nouvelle situation de référence post crise sanitaire, les comportements n'ayant pas encore retrouvé à l'époque une complète stabilité. La mobilité qui a découlé de la crise sanitaire est mesurée depuis 2023 en continu via l'Enquête Globale Transport. Les premiers résultats seront connus en 2025 puis mis à jour annuellement.

Avant la crise sanitaire, chaque jour, un Francilien réalisait en moyenne 3,7 déplacements, parcourait 17 kilomètres, et passait 1 h 29 à se déplacer. Ces valeurs étaient restées relativement stables entre 2010 et 2019.

Le temps moyen consacré aux déplacements (budget temps de transport) était identique selon le lieu de résidence. Toutefois, pour les habitants de grande couronne, le budget temps des actifs venant travailler dans le cœur de l'Île-de-France, extrêmement long, était compensé par celui des habitants restant dans leur bassin de vie.

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

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

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

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

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

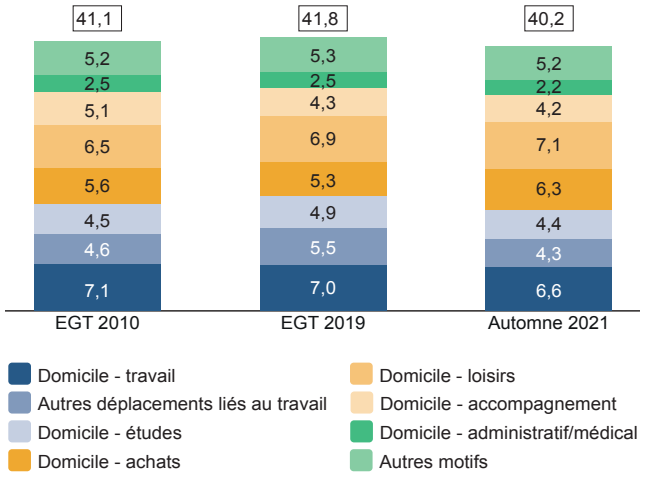
Avant la crise sanitaire, l'évolution des motifs de déplacements était marquée par :

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

Depuis la crise sanitaire :

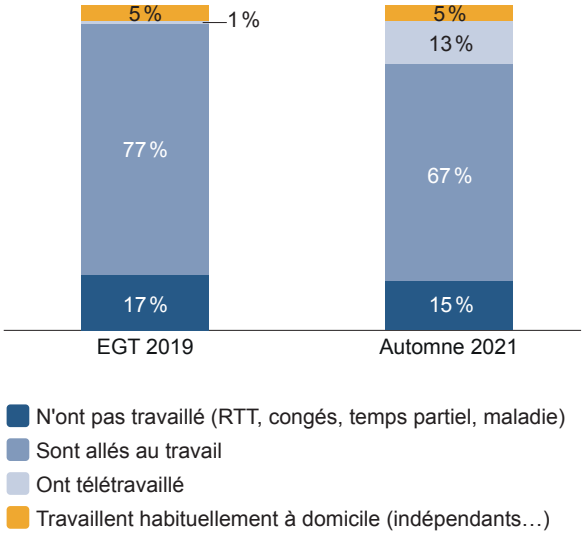
- le télétravail s'est fortement développé pour la quasi-totalité des catégories socio-professionnelles mais de manière plus appuyée pour les cadres,
- conséquence de l'essor du télétravail et de la visioconférence, la mobilité en lien avec le travail a fortement diminué, en particulier pour les déplacements travail – autres motifs (diminution des réunions professionnelles et des pauses déjeuner au lieu de travail),
- les déplacements domicile – achats sont les seuls qui ont augmenté, les achats du quotidien étant devenus une occasion de sortie pour les actifs en télétravail,
- les autres motifs d'ordre personnel ont fortement diminué. À cet égard, il n'est pas aisé de déterminer s'il s'agit d'un effet d'évitement temporaire en lien avec le contexte sanitaire ou bien d'une évolution plus profonde des comportements.

Déplacements quotidiens par motif (en millions)

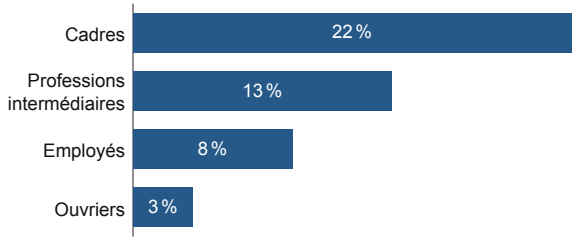


Source : Île-de-France Mobilités

Évolution d'actifs en télétravail (un jour donné)



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

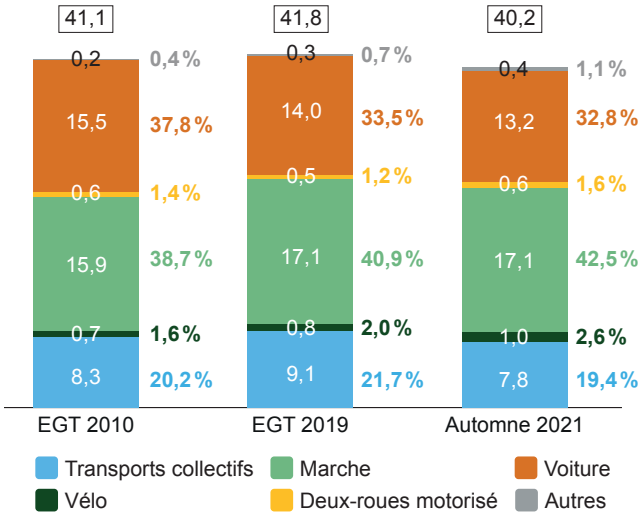


Source : Île-de-France Mobilités

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

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

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



Source : Île-de-France Mobilités

Depuis 2010 et jusqu'à la crise sanitaire :

- avec 9,1 millions de déplacements en jour ouvrable en 2019, l'usage des transports collectifs était en croissance de 10 % et leur part modale augmentait,
- les déplacements en voiture diminuaient de 9 % sur l'ensemble de l'Île-de-France et voyaient ainsi leur part modale diminuer ; les déplacements en deux-roues motorisés baissaient fortement,
- les déplacements en modes actifs étaient en croissance de 7 % pour les déplacements à pied et de 29 % pour les déplacements à vélo, avec, pour ces derniers, un taux de recours décroissant à mesure de l'éloignement à l'hypercentre de la région,
- de nouvelles mobilités émergeaient, avec l'apparition de volumes, certes faibles mais tout de même détectables, de déplacements en VTC et taxis, ainsi qu'en trottinettes.

À l'automne 2021 :

- la marche reste plébiscitée et gagne en part modale, pour un usage centré sur les déplacements de proximité (loisirs, achats, école ou pauses déjeuner) en partie sous l'essor du télétravail, par les enfants, les séniors et les femmes,
- l'usage du vélo continue d'augmenter, principalement à Paris et en petite couronne, par des cyclistes qui restent majoritairement des hommes, des cadres ou des scolaires,
- les transports collectifs sont le mode le plus touché par la crise sanitaire avec une baisse de près de 15 % sur les déplacements quotidiens,
- la voiture l'est également mais dans une moindre mesure avec une baisse de près de 6 %, principalement pour les déplacements en grande couronne.

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

2.1.2 Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens

Reconquérir et développer la fréquentation des transports collectifs

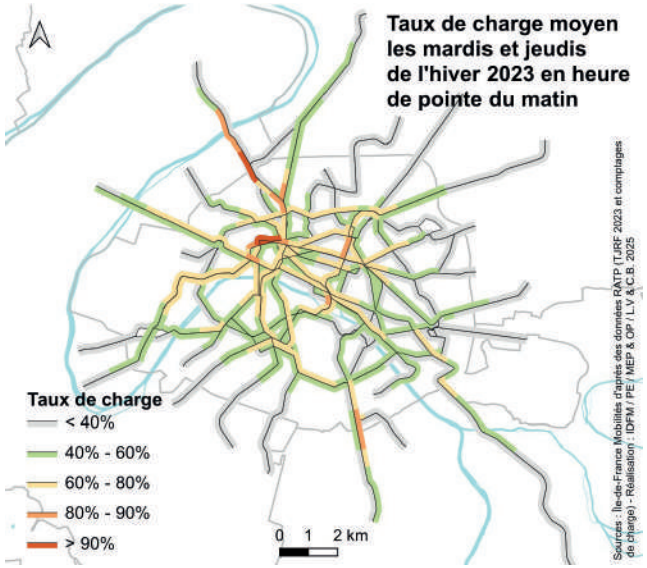
Entre 2010 et 2019, le nombre de déplacements quotidiens des Franciliens est passé de 41,1 millions à 41,8 millions, soit une croissance de 2 %. Cela résulte de l'effet de la croissance démographique et économique de l'Île-de-France, en partie contrebalancée par une légère baisse de la mobilité individuelle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

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

Concernant les transports collectifs : la croissance de l'offre (+ 22 % pour l'offre commandée par Île-de-France Mobilités entre 2010 et 2019) a été plus importante que celle de la fréquentation (+ 12 % de fréquentation annuelle entre 2010 et 2019 et + 14 % en jour ouvrable hors vacances scolaires et mouvements sociaux). La mise en service des grands projets d'infrastructures (tramways, prolongements de métro, en particulier celui de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen…) et le développement de l'offre bus (accroissement des fréquences, passage à des bus articulés sur les lignes les plus chargées) ont eu un impact majeur pour contenir la saturation. La rénovation de grands pôles de correspondance a également permis la résolution de situations de congestion. Toutefois, à la veille de la crise sanitaire, des situations de surcharge sont effectivement apparues ou se sont renforcées sur certaines lignes compte tenu de marges de manœuvre limitées aux heures de pointe.

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

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



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

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

Avant la crise sanitaire, l'évolution du trafic sur les réseaux routiers était contrastée. Le trafic avait diminué dans le cœur de l'Île-de-France. Dans le même temps la capacité allouée à la voiture y avait été réduite par le développement des offres de transport alternatives (tramways, sites propres et aménagements en faveur des bus, aménagements cyclables, trottoirs élargis…) et par la diversification des usages de l'espace public, entrainant potentiellement des conflits entre modes. En grande couronne, le trafic routier avait plutôt eu tendance à croître. Enfin, les flux routiers liés aux livraisons et au transport de marchandises avaient sans doute augmenté, bien que les données manquent au niveau régional pour quantifier ces évolutions. Néanmoins, la croissance rapide du e-commerce dont les livraisons sont quasi entièrement réalisées en mode routier avait très probablement contribué à augmenter l'encombrement de la voirie. En conséquence, la congestion augmentait avant la crise sanitaire mais pour des raisons différentes selon les territoires. À l'automne 2021, le trafic sur le réseau routier national (hors réseau concédé) a retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire voire l'a dépassé sur le réseau instrumenté.

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

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

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

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

Améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques

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

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

Toutefois, l'évolution des navettes domicile / travail s'avère contrastée. La distance domicile / travail s'est légèrement accrue pour la quasi-totalité des catégories d'actifs.

La tertiarisation de l'emploi et sa concentration majoritairement dans les secteurs bien desservis par les lignes de RER, train et métro ont d'ailleurs été des moteurs de la croissance de l'usage des transports collectifs depuis 2010.

Depuis la crise sanitaire et le recours au télétravail par une partie des actifs, l'éloignement du domicile au lieu de travail pourrait s'accélérer.

↘ **L'enjeu du rééquilibrage régional entre habitat et emploi est crucial pour réduire les distances domicile-travail et doit s'accompagner d'une amélioration des conditions d'accès aux zones d'emplois et d'activité économique par une offre de transports collectifs adaptée.**

Équilibrer les besoins de mobilité

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

- les perspectives démographiques prévoient un vieillissement de la population, entraînant une évolution des déplacements vers un usage renforcé de la voiture et des transports collectifs en dehors des heures de pointe, ainsi qu'un essor des déplacements pour les services à la personne,
- la hausse des déplacements le week-end et en dehors des heures de pointe est également prégnante sur l'ensemble du territoire francilien,
- l'essor massif du télétravail depuis la crise sanitaire qui n'est pas réparti de manière homogène sur l'ensemble des jours de la semaine soulève un réel besoin d'adéquation avec l'offre de transport proposée.

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

2.2 Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux

2.2.1 Accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique

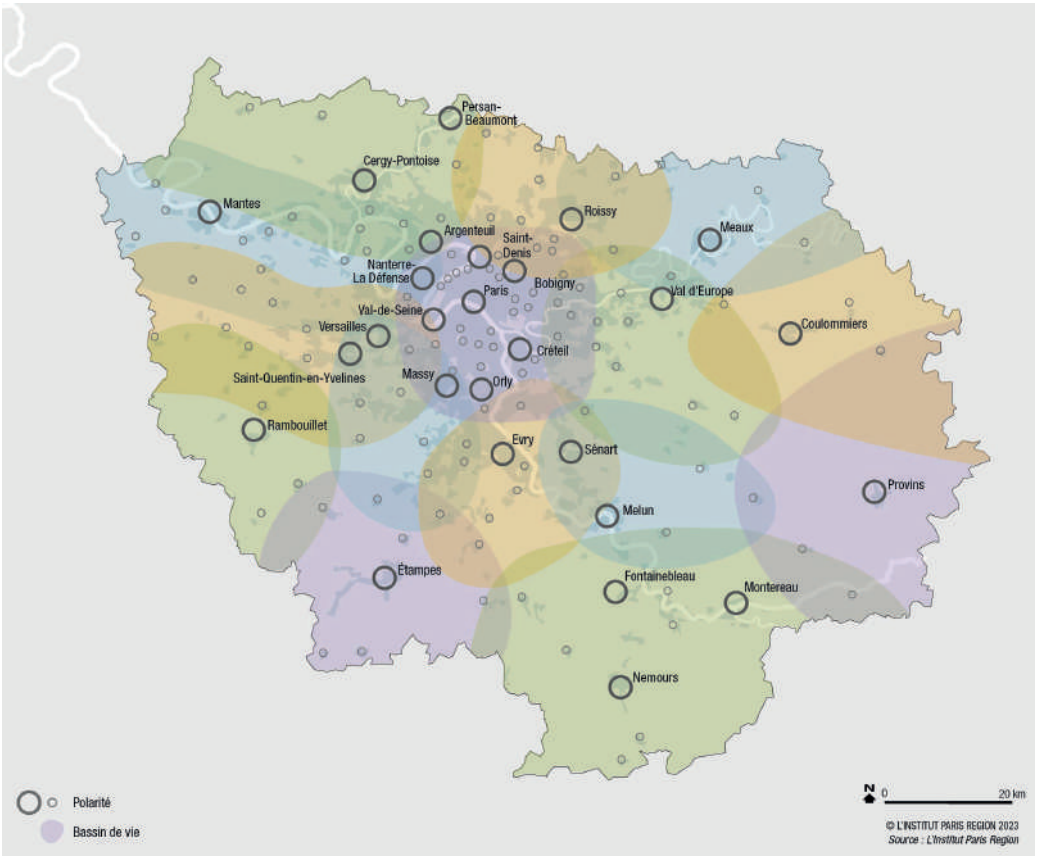
Le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France Environnemental (SDRIF-E) porte l'ambition d'organiser un aménagement équilibré du territoire régional, ainsi que de favoriser un développement moins concentré dans l'hypercentre de l'agglomération parisienne, afin de répondre à l'aspiration des Franciliens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

Renforcer les bassins de vie et de mobilité

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

- la mise en service du Grand Paris Express,
- la prise de conscience de la vulnérabilité des métropoles aux effets du changement climatique, en particulier leur hypercentre,
- l'obligation de stopper l'étalement urbain et de réinvestir les espaces urbains existants,
- l'ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050, en se déplaçant mieux et moins,
- les besoins de réindustrialisation et d'essor des filières d'une économie plus durable,
- la structuration de l'échelon intercommunal.

Les bassins de vie franciliens



Le polycentrisme vise le renforcement des capacités d'autonomie et le rééquilibrage entre les emplois et les logements dans les bassins de vie franciliens.

Ces bassins de vie doivent ainsi permettre aux Franciliens qui y résident d'accéder aisément à l'emploi, à une offre complète d'équipements, de commerces et de services, mais aussi à la nature.

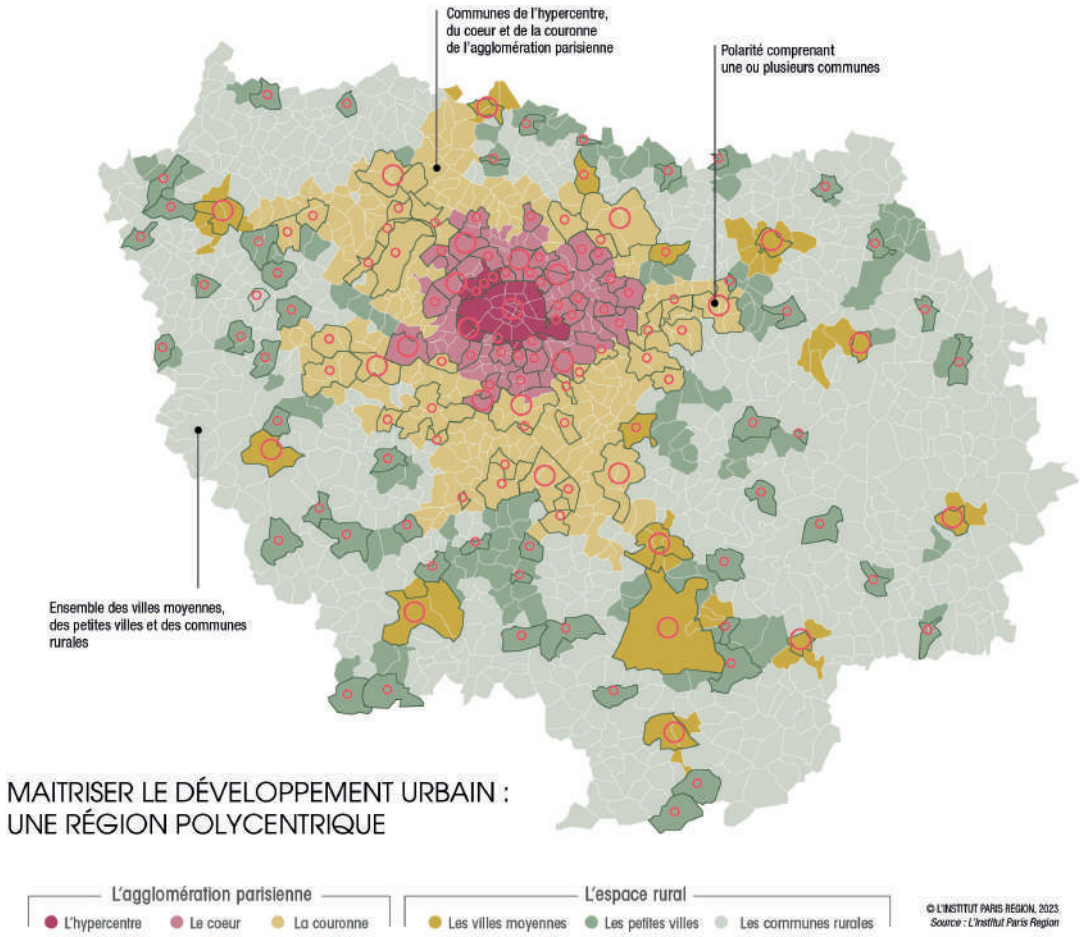
Pour cela, le SDRIF-E favorise la structuration de ces bassins par un renforcement hiérarchisé des polarités urbaines existantes et en identifie de nouvelles à conforter pour assurer l'équilibre entre l'habitat et l'emploi, pour organiser les bassins locaux de déplacement, et pour garantir à tous une accessibilité aux aménités. Le SDRIF-E identifie ainsi 144 polarités (27 grandes et 117 petites), autour desquelles se structurent les bassins de vie.

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

Au sein de l'agglomération parisienne :

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

Les entités territoriales du SDRIF-E et les polarités



Au sein de l'espace rural :

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

Une répartition géographique des déplacements hétérogène en fonction des territoires

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

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

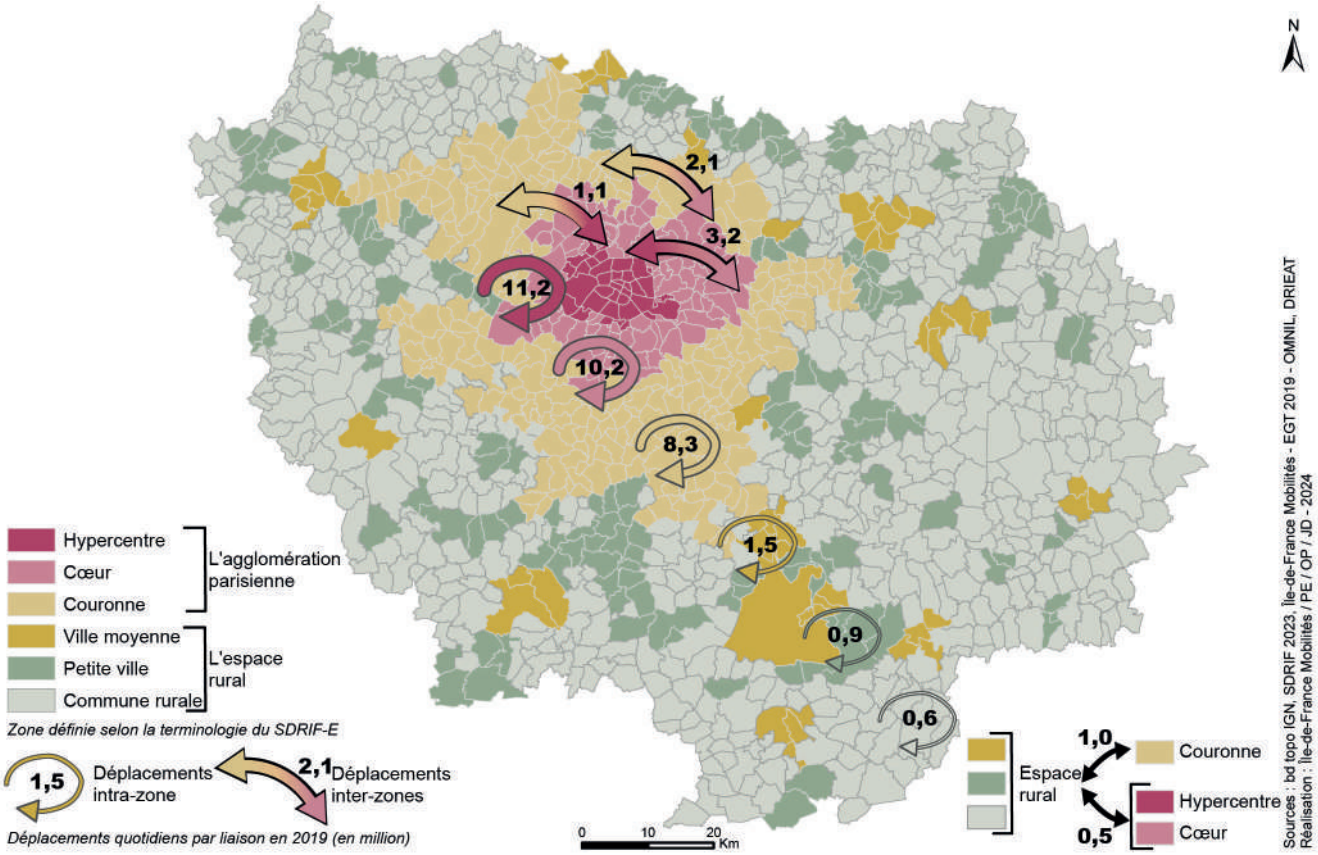
- les déplacements se faisaient majoritairement (environ 80 %) à l'intérieur de chaque entité territoriale. Les déplacements radiaux entre les différentes couronnes et l'hypercentre ne représentaient qu'environ 10 % des déplacements quotidiens,
- les déplacements étaient en grande majorité de faible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

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

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

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

Répartition géographique des déplacements quotidiens par liaison en 2019



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

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

- **Dans l'agglomération parisienne**

L'hypercentre

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

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

Ce report vers le vélo provient majoritairement des transports collectifs et de la marche. De plus, l'attractivité des transports collectifs qui s'observait majoritairement avec l'hypercentre (et l'influence de Paris en tant que pôle d'emploi et centralité du réseau radial de transport lourd) diminue. À la suite de la crise sanitaire, l'essor du télétravail a entraîné une baisse des déplacements domicile-travail et fait chuter l'utilisation des transports collectifs sur les radiales en lien avec l'hypercentre.

La baisse la plus drastique s'observe depuis et vers les villes moyennes pour lesquelles les transports collectifs sont le mode prédominant (autour de 90 %) pour se rendre dans l'hypercentre. En regard, la voiture, peu utilisée dans l'hypercentre (6 % de part modale) reste globalement stable, ainsi que sur les déplacements radiaux.

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

Le cœur de l'agglomération

Avec le Grand Paris Express, c'est l'espace qui va connaître la plus grande progression de sa desserte en transports collectifs à l'horizon du SDRIF-E. Les polarités du cœur de l'agglomération constitueront pour cette raison des espaces privilégiés du développement économique et résidentiel, en s'appuyant notamment sur les quartiers de gare. Le développement urbain devra y être équilibré avec la reconquête de la trame verte et bleue au sein d'espaces à forte majorité urbanisée.

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

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

La couronne de l'agglomération parisienne

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

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

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

- **Dans l'espace rural**

Les villes moyennes

Les villes moyennes ont connu un fort développement résidentiel sur la dernière période, en parallèle d'une fragilisation économique. Le SDRIF-E en conforte les communes centres, notamment en termes économiques, afin d'en faire les points d'appui du polycentrisme régional. Dans ces villes, malgré un éloignement à Paris, la part de la marche dans les déplacements internes est importante (45 %). L'utilisation du vélo demeure faible. La voiture reste le mode prédominant, a fortiori pour les déplacements avec les petites villes et les communes rurales.

La spécificité des villes moyennes repose sur la très bonne desserte depuis l'hypercentre en transports collectifs alors même que les temps de parcours en voiture sont longs. La crise sanitaire a freiné l'usage des transports collectifs sur ces liaisons principalement utilisées dans le cadre de la mobilité domicile-travail.

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

Les petites villes et les communes rurales

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

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

Dans ces territoires, la part de la marche est moindre (respectivement de 38 % et 32 % pour les déplacement internes), même si la crise sanitaire l'a renforcée avec l'augmentation des

déplacements dans les bassins de vie. Le vélo reste peu utilisé. La voiture est le mode de prédilection dans les déplacements internes (respectivement à 55 % et 62 %) et transverses, hormis ceux tournés vers l'hypercentre où les transports collectifs sont très concurrentiels.

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

2.2.2 Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires

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

Deux types de territoires sont en particulier identifiés comme prioritaires par le code des transports (article L.1214-2 2°) et devant faire l'objet de mesures spécifiques, afin d'assurer l'équité territoriale dans l'accès à la mobilité.

Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV)

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

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

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

↘ Desservir les quartiers populaires par des lignes de transport collectif ne suffit plus à répondre aux enjeux de désenclavement. Il faut à présent agir sur la levée des freins à la mobilité, en particulier par l'accès à des solutions de mobilité alternatives et l'accompagnement à la transition vers des véhicules propres pour les ménages les plus modestes et sur l'intégration de la problématique des mobilités dans les parcours de vie des habitants (emploi, formation…).

Territoires moins denses ou ruraux

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

Les ménages résidant dans les petites villes et les communes rurales les plus éloignées de l'agglomération parisienne ***(voir 2.2.1)*** partagent des contraintes de mobilité similaires : desserte faible par les transports massifiés, recours privilégié à l'usage de la voiture individuelle, part plus faible des modes actifs dans la mobilité, etc. En revanche, les impacts de ces contraintes sont plus particulièrement accrus pour les ménages les plus vulnérables ***(voir 2.3.2)***, où l'absence de solutions alternatives à la voiture individuelle les pénalise pour accéder à un emploi, à une formation ou encore à une offre de soins.

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

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

2.3 Assurer le droit à la mobilité pour tous

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

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

La mobilité des personnes à mobilité réduite

Les éléments présentés ci-après sont issus d'une enquête pilotée par Île-de-France Mobilités et réalisée par TNS Sofres en 2013 et 2014, par téléphone, auprès d'un échantillon représentatif de la population francilienne.

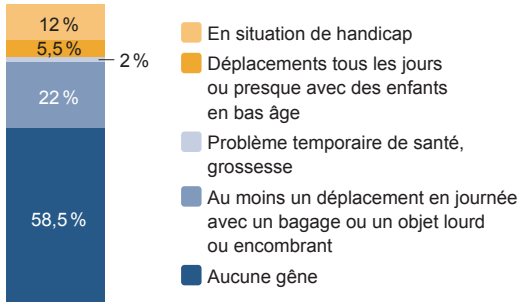
*Le détail de la méthode d'enquête et de ses résultats est disponible sur : **www.omnil.fr***

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

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

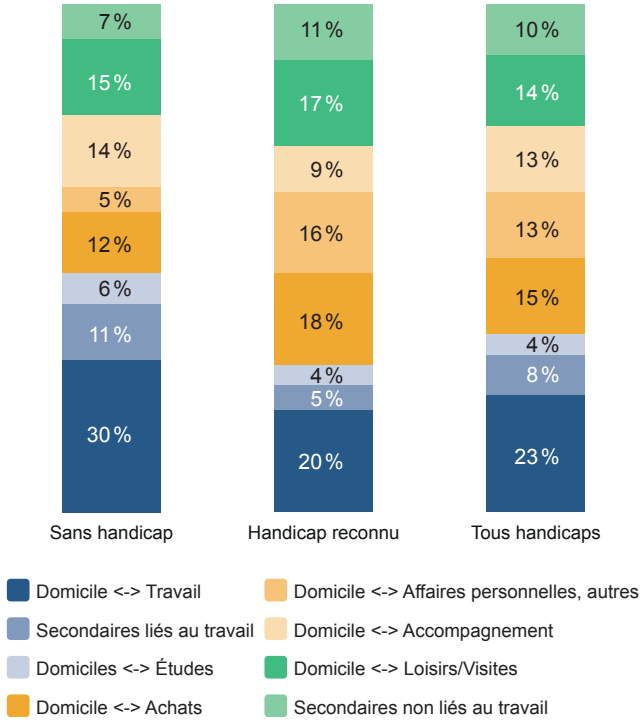
Aux 12 % de Franciliens qui sont en situation de handicap, s'ajoute un nombre important de personnes qui connaissent une gêne temporaire, qu'il s'agisse d'un problème physique, du transport d'objets encombrants, ou de l'accompagnement d'enfants en poussettes. À cet état des lieux mesuré en 2014, s'ajoute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

Population francilienne agée de 5 ans et plus



Source : Île-de-France Mobilités

Motifs de déplacement



Source : Île-de-France Mobilités

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

Compte tenu du plus faible taux d'activité des personnes en situation de handicap, le travail ne représente qu'une part limitée de leurs déplacements : moins d'un déplacement sur cinq et seulement 8 % pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), âgés de 16 ans et plus.

À l'inverse, le motif « affaires personnelles » qui regroupe notamment les déplacements liés à la santé ou les démarches administratives, est en moyenne trois fois plus important dans leur programme d'activités que pour la population sans handicap.

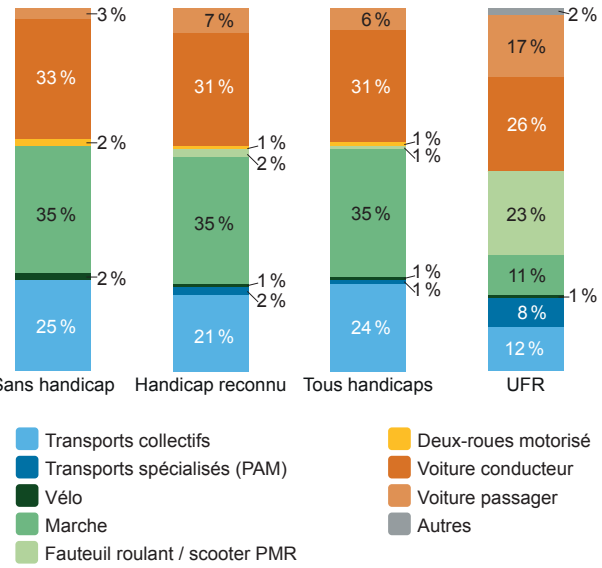
En ce qui concerne les modes de déplacement, la voiture est le mode le plus utilisé par les personnes en situation de handicap (38 % de leurs déplacements). Cette part modale de la voiture est peu différente de celle des personnes sans handicap mais la part d'utilisation en tant que passager est plus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

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

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

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

Répartition modale des déplacements par situation de handicap (16 ans et plus)



Source : Île-de-France Mobilités

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

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

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

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

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

La mobilité des personnes en difficulté sociale

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

Leurs difficultés peuvent aussi être accentuées par leur territoire de résidence. Sont notamment concernés les territoires peu denses, non desservis par des solutions alternatives à la mobilité individuelle, où les plus précaires n'ont pas la possibilité de choisir entre différents modes de transport et se retrouvent pénalisés s'ils ne sont pas motorisés. De leur côté, bien que mieux desservis par les transports, les quartiers en politique de la ville sont concernés par les freins sociaux et/ou psycho-sociaux. En outre, l'impératif de transition écologique pourrait fragiliser la situation des publics à bas revenus qui n'auront pas les moyens d'acquérir des véhicules électriques et de se conformer aux nouvelles obligations réglementaires (zone à faibles émissions [ZFE], fin des ventes de voitures à énergie fossile carbonée d'ici 2040).

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

Le Baromètre des mobilités du quotidien publié en 2024 par la Fondation pour la nature et l'homme et Wimoov (groupe SOS) a cherché à appréhender les pratiques de mobilité des Franciliens, leurs capacités et aspirations à utiliser les différentes solutions de mobilité, et à proposer une première vision de la « précarité mobilité » en Île-de-France.

Il ressort de cette analyse qu'en dépit du nombre et de la diversité de services de mobilité existants, nettement plus importants qu'ailleurs en France, 25 % des répondants disent ne pas avoir le choix de leur mode de déplacement. 16 % d'entre eux déclarent ainsi n'avoir accès à aucune solution de mobilité, 3 points de plus qu'à l'échelle nationale, tandis que 53 % disent avoir renoncé à un déplacement du fait d'un problème de mobilité, un taux de renoncement de 13 points plus élevé qu'au niveau national.

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

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

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

L'accès à la mobilité pour les personnes fragiles socialement a bénéficié de la croissance de l'offre de transports collectifs dans les quartiers populaires.

Toutefois, de nouveaux enjeux sont apparus au cours de la décennie :

- Si l'usage du vélo, mode peu coûteux, s'est développé, c'est principalement chez les cadres et les étudiants, mais peu dans les catégories sociales défavorisées. Des déplacements domicile - travail longs et parfois en horaires décalés expliquent sans doute ce constat, tout comme d'autres raisons d'ordre sociologique.

- Le coût d'usage de la voiture pour ceux qui en sont dépendants a fluctué au gré de l'évolution des prix des carburants. La nécessaire transition énergétique du parc de véhicules, en lien notamment avec la mise en place de la zone à faibles émissions, impacte les automobilistes peu aisés s'ils ne disposent pas d'une solution de transport alternative.

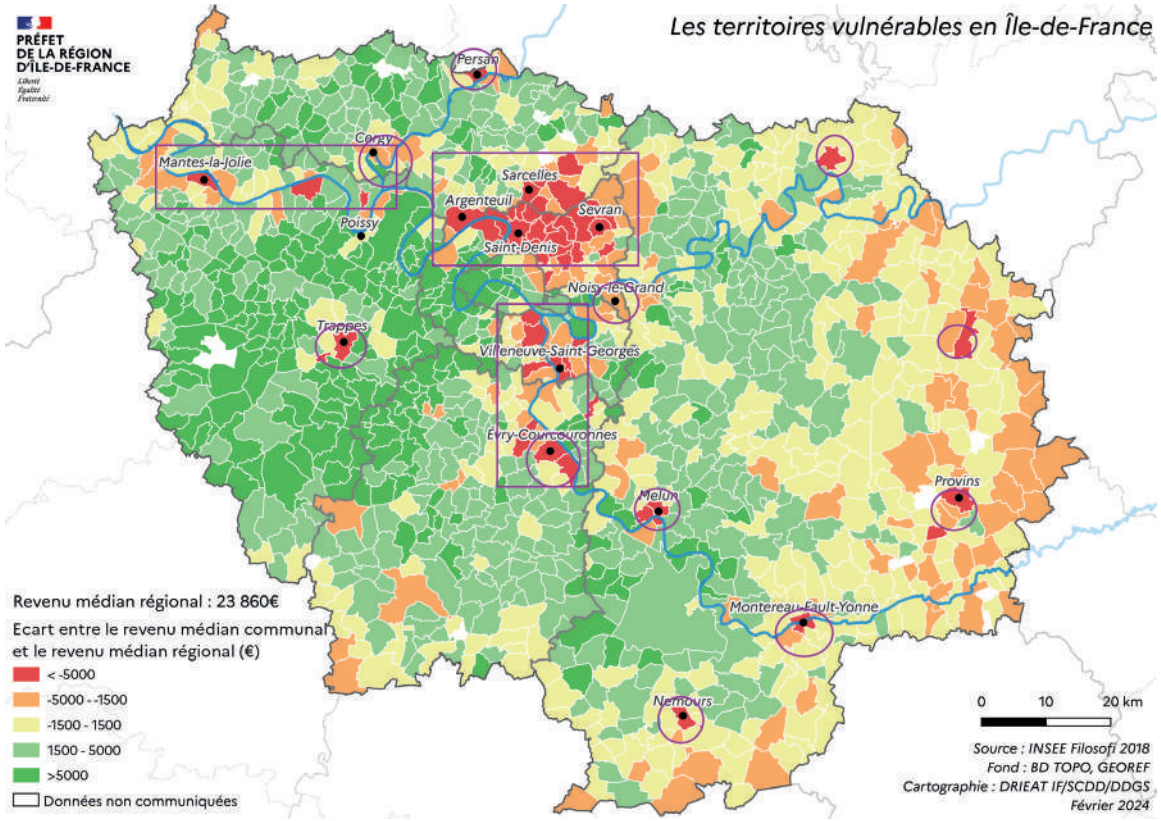
- Si les initiatives et actions foisonnent au niveau régional et local pour faciliter la mobilité des ménages en difficulté sociale, il s'agit souvent de dispositifs historiques qui évoluent peu, qui sont peu évalués et juxtaposés sans faire l'objet d'une approche ou d'une stratégie coordonnée. Ils sont en outre potentiellement sous-dimensionnés par rapport aux besoins réels.

- Par ailleurs, ces dispositifs sont souvent peu connus par les différents publics, à la fois les potentiels bénéficiaires, mais aussi les professionnels de l'emploi de l'action sociale, des collectivités, etc.

- Enfin, en dépit des nombreux dispositifs mis en place pour accompagner la mobilité des ménages les plus fragiles, certains territoires ou quartiers restent plus vulnérables du point de vue des capacités de mobilité de leurs habitants : les quartiers en politique de la ville et les secteurs peu denses.

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

Les territoires vulnérables en Île-de-France



2.4 Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables

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

2.4.1 La mobilité touristique en Île-de-France

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

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

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

Des flux touristiques en croissance, concentrés sur quelques sites

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

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

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

Les touristes internationaux représentaient 44 % de la clientèle touristique. La clientèle européenne (surtout britannique, espagnole, italienne et allemande) était majoritaire avec 60 % des séjours internationaux. Les clientèles américaines et chinoises sont celles qui ont le plus progressé entre 2014 et 2019.

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

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

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

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

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

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

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

Près des trois quarts des touristes utilisent les transports en commun durant leur séjour *(source étude CRT, RATP et SNCF Transilien - 2016)*. Le mode le plus utilisé reste le métro, autant par la clientèle française que par la clientèle internationale. Les lignes régulières de bus touristiques sont également plébiscitées mais absorbent un faible volume. La fréquentation touristique est répartie sur l'année, et souvent à des horaires différents de ceux des Franciliens : en période creuse de journée et en fin d'après-midi, ou en contrepointe entre Paris et le reste de l'Île-de-France. La fréquentation touristique représente donc une part limitée de la fréquentation globale des transports collectifs. Toutefois, cette fréquentation peut être très significative dans certains nœuds ou sur certaines lignes du réseau. Ainsi, un voyageur sur cinq de la ligne 1 du métro est un touriste ; c'est même un sur deux en gare de Versailles château Rive gauche. Les touristes font également un usage fréquent de la marche. *A contrario*, l'usage du vélo reste marginal mais son intérêt augmente.

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

L'activité touristique est synonyme de dynamisme économique mais peut également constituer une source de nuisances pour le quotidien des Franciliens et pour l'environnement, en raison de l'importance des flux et des pratiques collectives associées. Après une chute liée à la crise sanitaire, en 2023, le niveau de fréquentation touristique de l'Île-de-France semble revenir à celui de 2019. La période post pandémie se caractérise par une évolution rapide et complexe de la demande touristique sous l'effet de nombreux facteurs, tels que :

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

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

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

Le transport et l'entreposage des marchandises sont souvent perçus au travers du prisme des nuisances qu'ils génèrent sur leur environnement. Ils répondent pourtant à des besoins d'approvisionnement nécessaires au fonctionnement des territoires et à leur développement économique. L'action des acteurs publics doit donc s'orienter vers la consolidation d'un système logistique qui réponde aux besoins des habitants et des entreprises de l'Île-de-France tout en minimisant ses impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie.

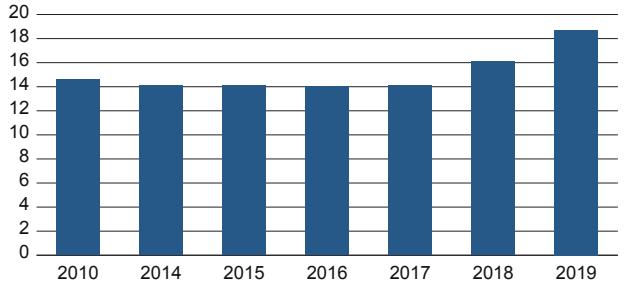
2.5.1 Une logistique largement routière, dont l'étalement géographique se poursuit

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

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

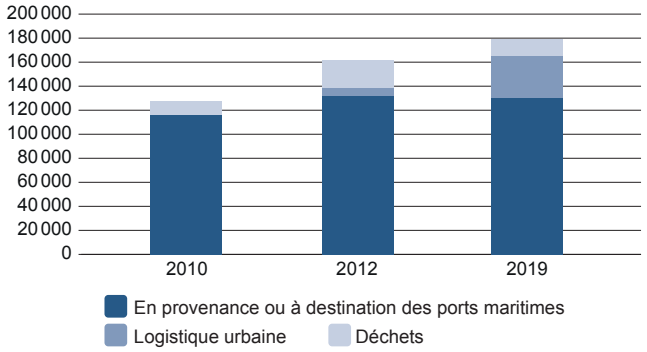
Les plateformes logistiques ayant continué à se développer loin des zones denses, les distances parcourues par la route croissent. Le transport de marchandises et les livraisons représentent désormais une part non négligeable des trafics routiers. La distribution urbaine pose en outre des questions d'organisation. L'offre d'aires de livraison et les réglementations ne sont pas toujours adaptées au besoin et l'accès à l'information (localisation des aires, horaires de livraison) n'est pas aisé pour les transporteurs. Les règles sont ainsi peu respectées et le contrôle rarement effectif, la conséquence étant bien souvent un impact négatif sur le partage de la voirie et de l'espace public, au détriment de son accessibilité et du développement des modes actifs.

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



Source : voies navigables de France, traitement Institut Paris Region

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



Source : HAPORA Port, traitement L'Institut Paris Region

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

2.5.2 Réorganiser l'armature logistique francilienne vers plus de sobriété

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

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

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

Développer les modes alternatifs à la route

Au-delà des distances, la diminution du trafic routier doit également passer par un effort de développement des modes alternatifs à la route : modes massifiés fluvial et ferroviaire pour l'approvisionnement, cyclologistique pour la distribution urbaine en priorité. Si le mode fluvial dispose de réserves de capacité substantielles en Île-de-France, qui doivent être mises à profit, le développement du fret ferroviaire repose sur d'importantes améliorations de capacités sur le réseau et de qualité du service rendu, reposant pour certaines sur des investissements conséquents. La cyclologistique bénéficie du développement des infrastructures cyclables mais sa place dans l'espace urbain, où elle possède sa plus forte pertinence, doit être confortée.

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

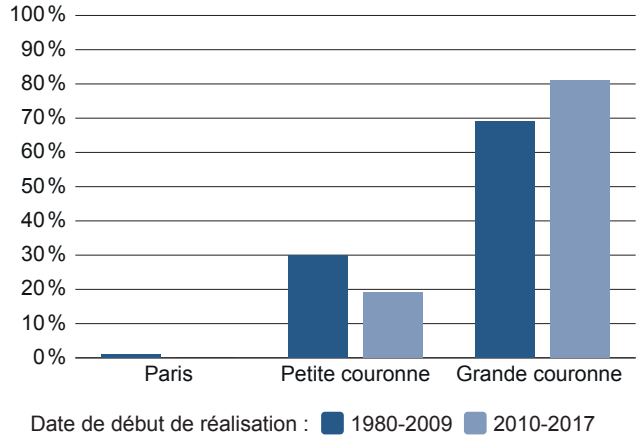
Les nuisances générées par le maillon final du trafic routier de marchandises devront être traitées par une meilleure organisation des outils et réglementations des livraisons.

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

Accélérer la transition énergétique des poids lourds et véhicules utilitaires légers

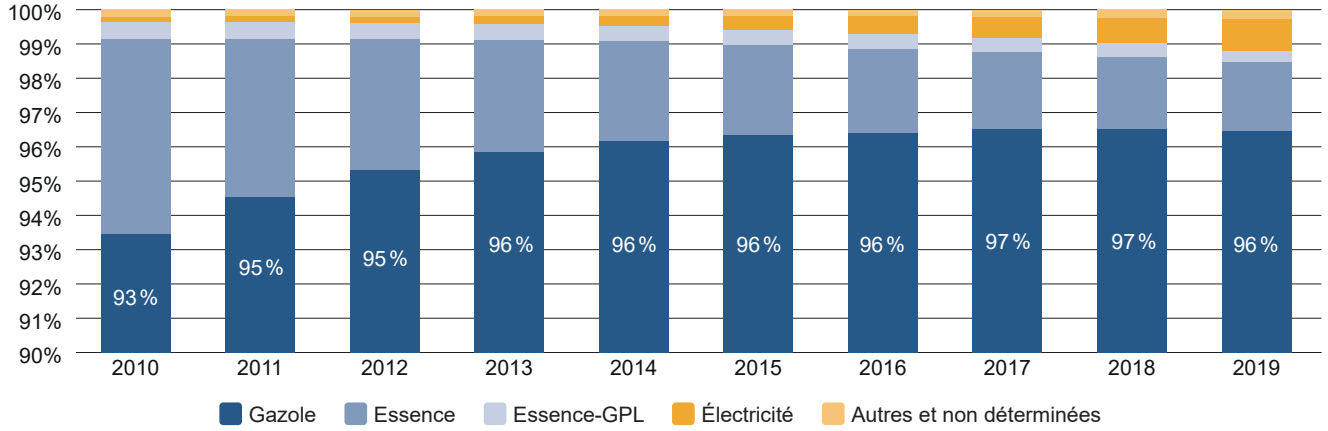
Enfin, la transition énergétique des véhicules routiers de transport de marchandises constitue un levier majeur de réduction de l'impact environnemental du fret (émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques et nuisances sonores). Cette dernière s'est très timidement amorcée au cours de la décennie passée et doit s'accélérer fortement, notamment au regard des enjeux de qualité de l'air ayant conduit à la mise en place de la zone à faibles émissions (ZFE) qui interdit la circulation des véhicules les plus polluants en journée dans le périmètre intra-A86. Les différents vecteurs énergétiques bas carbone (électrique, biogaz, hydrogène) doivent être saisis selon leur domaine de pertinence.

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



Source : Sit@del2, L'Institut de Paris

Sources d'énergie du parc des camionnettes et camions immatriculés en Île-de-France (véhicules d'âges inférieur ou égal à 20 ans)



Source : Ministère de la transition écologique et solidaire et Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, 2020

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

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

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

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

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

2.6.1 Cinq enjeux majeurs à traiter en priorité

Améliorer la qualité de l'air

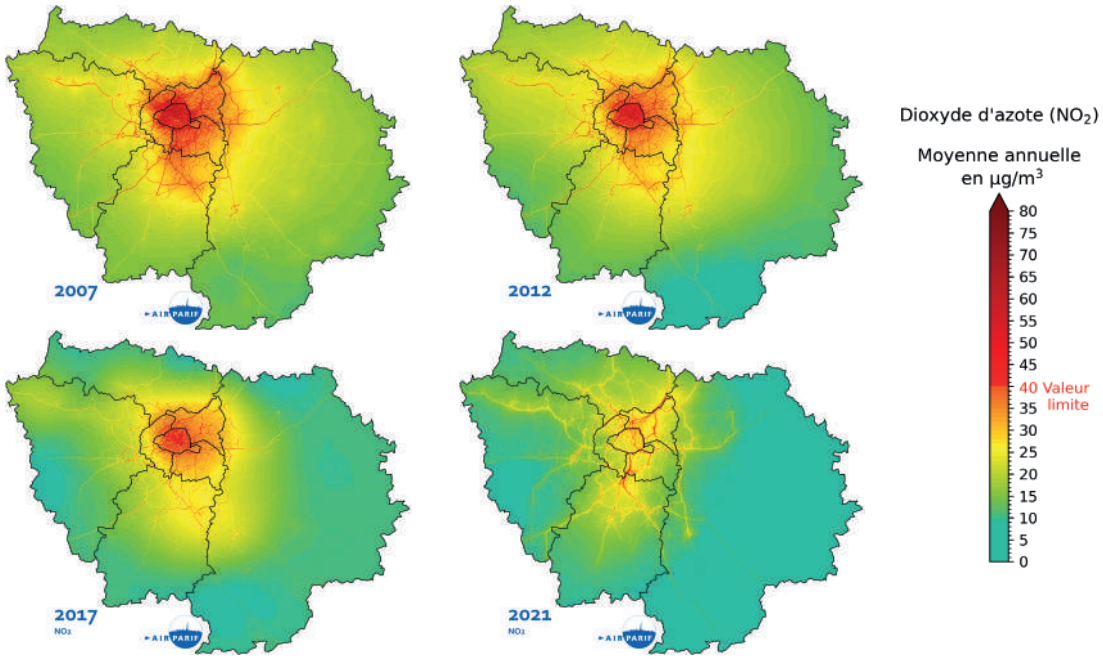
Les effets sanitaires de la pollution de l'air, sur les plans respiratoire et cardiovasculaire, ont été établis par de nombreuses études épidémiologiques. La pollution atmosphérique affecte aussi le patrimoine bâti, la biodiversité, les milieux naturels et les végétaux.

Le transport routier figure parmi les contributeurs majeurs aux émissions des polluants atmosphériques, tout particulièrement le dioxyde d'azote issu de la combustion dans les moteurs thermiques. Concernant les particules fines, la réduction des émissions à l'échappement permise par l'amélioration des technologies de filtres a fait du freinage et de l'abrasion des pneus les principales sources de ces polluants issues du transport. Au total, en 2019, le transport routier était responsable de 49 % des émissions de NOx, 16 % des émissions de PM_{10} et 16 % des émissions de $PM_{2,5}$.

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

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

Évolution de la concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote depuis 2007



Source : Airparif

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

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

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

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

Réduire la consommation énergétique du secteur des transports

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

La consommation d'énergie du secteur des transports à l'échelle régionale, qui représente 22 % de la consommation d'énergie régionale en 2019, a baissé de 20 % entre 2005 et 2019.

Cette tendance est cependant inégale entre les territoires et provient principalement du report modal vers les transports collectifs qui s'est matérialisé surtout dans le cœur d'agglomération au cours de la décennie passée.

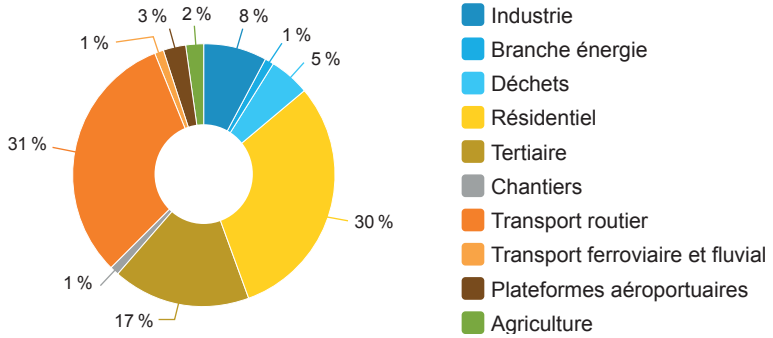
Tout comme pour les enjeux de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, les leviers majeurs d'amélioration et donc de réduction des vulnérabilités territoriales, sont la mutation technologique du parc de véhicules routiers, la baisse de la dépendance à la voiture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

Favoriser les continuités écologiques et la biodiversité

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

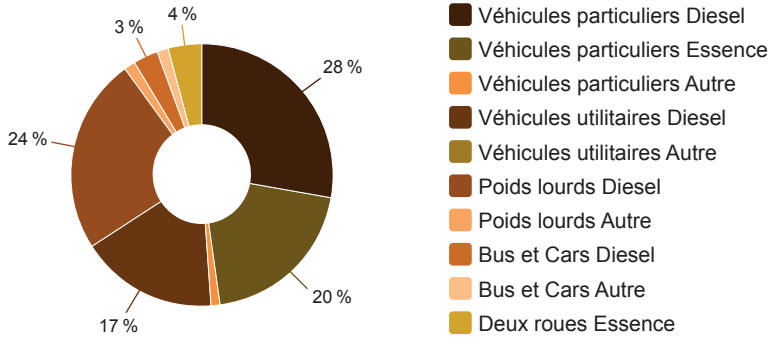
Les transports sont par ailleurs responsables de pollutions des espaces naturels (acidification, eutrophisation, conséquences sur les espèces animales) et de la génération de stress pour les espèces animales. De manière générale, la Trame Verte et Bleue définie par le Schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France (2015) pour, en particulier, garantir la libre circulation des espèces, se dégrade du fait de l'urbanisation. Il s'agit donc de bien veiller, dans les projets d'infrastructures mais également dans l'aménagement des infrastructures existantes, à limiter la consommation d'espaces naturels, conformément à l'objectif ZAN (Zéro artificialisation nette) porté par le SDRIF-E, à maintenir ou à renforcer les continuités écologiques, à limiter les impacts sur les espèces animales et végétales, et à gérer l'impact sur la fréquentation des espaces naturels.

Répartition régionale des émissions de gaz à effet de serre par secteur
Émissions de scope 1+2*



AIRPARIF inventaire 2019 - juin 2022

Répartition régionale des émissions de gaz à effet de serre par type de véhicule
Émissions de scope 1+2*



AIRPARIF inventaire 2019 - juin 2022

** Émissions directes issues de l'activité + émissions indirectes issues de la production de l'énergie utilisée par l'activité*

Préserver la santé des Franciliens

L'impact des mobilités sur de nombreux facteurs influençant la santé des individus est démontré, avec des effets combinés et différenciés territorialement. De premiers facteurs sont liés aux impacts des mobilités sur l'environnement :

- **La qualité de l'air :** les résultats des études épidémiologiques, notamment pour les particules fines, permettent d'affirmer qu'il n'existe aucun seuil en-deçà duquel la pollution n'a pas d'effet sur la santé ; toute réduction des niveaux de pollution est donc bénéfique pour la santé.

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

Part de la population exposée à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites règlementaires en Île-de-France au milieu des années 2010

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

Source : Bruitparif

- **La chaleur** (à travers la contribution au changement climatique et à l'effet d'îlot de chaleur urbain) : les recours aux soins et le nombre de décès dus aux épisodes de canicule augmentent chaque année en France. En Île-de-France, une personne sur deux réside dans un quartier potentiellement soumis à un effet moyen à fort d'îlot de chaleur urbain, tout particulièrement à Paris et en petite couronne.

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

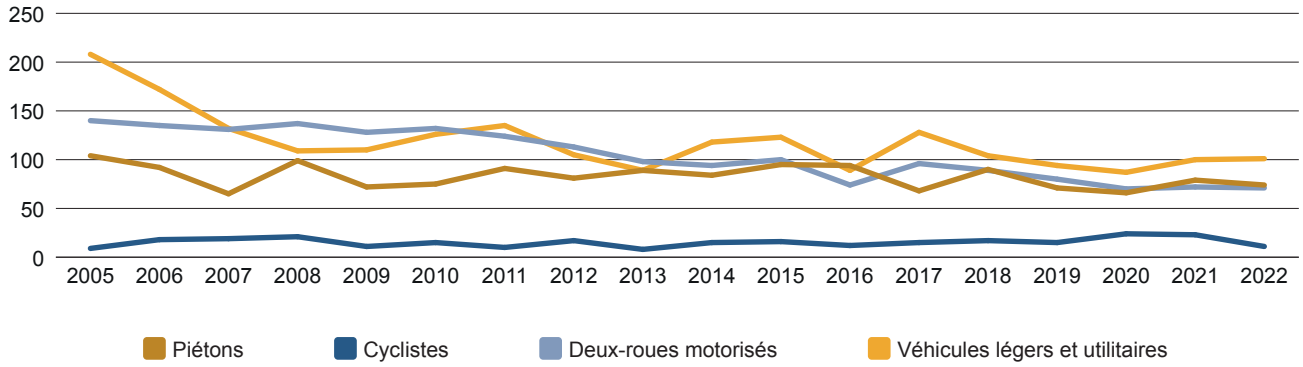
- **L'insécurité routière** constitue l'enjeu le plus préoccupant : le nombre de tués et de blessés graves sur les routes et dans les rues franciliennes a diminué de 25 % entre les périodes 2005 – 2009 et 2015 – 2019, ce qui reste insuffisant. L'amélioration de la sécurité routière doit se poursuivre et s'accélérer, notamment par des mesures de protection renforcée des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers des deux-roues motorisés). Cet enjeu particulièrement central doit se traduire dans les objectifs du Plan des mobilités pour tendre vers une « Vision Zéro » tué et blessé grave à terme.

- **Le stress :** le niveau de stress des conducteurs de voitures particulières peut être élevé, notamment dans les embouteillages. Les voyages en transport collectif peuvent être également considérés comme stressants par certains usagers, notamment en cas de situation perturbée ou d'affluence importante. La gestion de ce stress est donc un enjeu pour l'amélioration des conditions de vie des Franciliens et également pour le développement des transports collectifs.

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

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

Nombre de tués sur les routes en Île-de-France par catégorie d'usagers



Source : DRIEAT

2.6.2 Cinq enjeux importants nécessitant une vigilance accrue

Réduire l'exposition aux risques naturels

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

Les territoires franciliens, urbains et ruraux, sont également exposés à des risques d'inondation par ruissellement, beaucoup plus localisés, mais aussi plus fréquents, liés à des épisodes pluvieux exceptionnels.

Une part importante du territoire francilien est en outre exposé au risque de retrait-gonflement des argiles, qui peut se traduire par des dommages importants sur les bâtis, en particulier l'habitat individuel. Le changement climatique va renforcer ces deux derniers risques par l'augmentation des épisodes de pluies violentes et de sécheresse.

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

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

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

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

Le changement climatique entraîne une augmentation de la fréquence et de l'intensité de ces aléas. La conception des infrastructures et services de transport doit donc s'adapter à ces évolutions pour garantir une qualité de service aux usagers des transports collectifs et favoriser le report modal.

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

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

La consommation et l'artificialisation des espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (NAF) dégradent la quantité et la qualité de ressources du sols (appauvrissement en éléments nutritifs, capacité de stockage du CO_2). L'Île-de-France est la région la plus urbanisée de France et, bien que le rythme de consommation des espaces NAF y ait diminué ces dernières années, la consommation foncière doit y être maîtrisée, en tendant vers l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) à horizon 2050.

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

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

Le patrimoine bâti et paysager de la région Île-de-France est exceptionnel mais également très fragile. La densification des zones urbaines entraîne une pression non négligeable sur le paysage et le patrimoine.

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

Réduire les consommations de matériaux

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

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

2.7 Améliorer la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité

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

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

Renforcer la cohérence des politiques de mobilité

Les compétences ayant trait à la mobilité (aménagement et gestion de la voirie, organisation des services de mobilité, etc.) relèvent de nombreux acteurs en Île-de-France.

L'évaluation du PDUIF 2010-2020 a montré que les politiques de mobilité ne sont pas toujours bien coordonnées :

- au sein d'une même thématique d'action, les politiques peuvent être très différentes d'un territoire à l'autre, comme en témoigne le déploiement inégal des aménagements cyclables entre certains territoires pourtant contigus,
- la cohérence n'est pas toujours assurée entre politiques de mobilité portant sur des thématiques différentes. C'est par exemple le cas pour les politiques de stationnement public qui ne tiennent pas toujours compte de la qualité de la desserte en transports collectifs,
- des décisions prises localement peuvent avoir un impact majeur sur les déplacements à une échelle dépassant le niveau territorial auquel elles ont été décidées. Une plus forte concertation entre les acteurs est ainsi indispensable,
- l'émergence de nouvelles technologies et de services de mobilité d'initiative privée est parfois venue percuter l'action publique, avant qu'un mode de régulation n'ait pu être mis en place.

L'enjeu de cohérence des politiques de mobilité sera d'autant plus prégnant dans la décennie à venir compte-tenu du morcellement des compétences et de financements contraints, qui requièrent une plus grande efficience de l'action publique.

Le Plan des mobilités en Île-de-France joue un rôle central dans cette coordination en offrant un cadre régional à l'ensemble des politiques d'échelle plus locale, tant sur le plan technique que politique.

Le Plan des mobilités doit également constituer le document pivot pour assurer la cohérence des politiques de mobilité avec les planifications régionales en matière d'aménagement et d'environnement. À cet égard, l'exigence de compatibilité du Plan des mobilités avec le SDRIF-E ***(voir CHAPITRE 1 « Préambule »)*** constitue un élément structurant qui a vocation à en orienter le contenu, autour des deux principes transversaux du SDRIF-E visant à transformer le modèle de développement régional, le polycentrisme et la sobriété, en particulier la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre l'artificialisation des sols.

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

Le Plan des mobilités en Île-de-France a vocation à constituer le document de référence pour les politiques de mobilité déployées dans la région et, à ce titre, il cherche à proposer une palette d'actions adaptée à la diversité des territoires.

Il ne peut toutefois constituer un document complètement opérationnel du fait de son imbrication dans un paysage complexe de planification et de son caractère relativement générique car d'échelle régionale. Sa mise en œuvre repose donc sur des déclinaisons locales permettant de s'ancrer plus avant dans la réalité des territoires.

Le rôle des plans locaux de mobilité est donc crucial, impliquant de renforcer leur caractère partenarial et opérationnel.

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

2.7.2 Rechercher l'efficience pour le financement du système de mobilité

S'appuyer sur des systèmes de financement existants

Le financement des actions du PDUIF 2010-2020 reposait sur des systèmes de financement existants (par exemple : « le contrat de plan État-Région pour les grands projets d'infrastructures ») et sur les systèmes de subventions de la Région Île-de-France ou d'Île-de-France Mobilités à destination des collectivités locales.

Toutefois, il s'agissait de principes de financement et le PDUIF ne comportait pas d'engagement financier de la part de l'ensemble des acteurs, laissant apparaitre la capacité de financement des actions du plan comme un risque important pouvant limiter leur réalisation. Les systèmes de financement se sont néanmoins avérés plutôt efficaces puisque les actions mises en œuvre sont celles qui ont bénéficié de subventions. Ils ont également su s'adapter au fil des années.

Assurer la pérennité du modèle de financement des transports collectifs

L'effort d'investissement massif engagé dans la dernière décennie s'est traduit par une multiplication par près de trois des dépenses entre 2010 et 2021 (en euros constants). Ces dépenses d'investissement vont continuer à croître compte tenu des programmes déjà engagés. Les dépenses de fonctionnement ont également fortement augmenté dans la décennie passée sous l'effet des développements d'offre, et cette hausse va se poursuivre avec la mise en service de nouvelles lignes, notamment celles du Grand Paris Express.

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

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

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

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

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

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

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

La voiture est le poste principal des dépenses liées à la mobilité en Île-de-France, dépenses supportées par les ménages et, dans une moindre mesure, par les employeurs. Le choix des ménages de posséder un véhicule ne dépend pas uniquement des conditions de mobilité en Île-de-France, ces véhicules étant également utilisés pour des déplacements en dehors de la région.

La fluctuation des prix des carburants et la nécessaire transition énergétique du parc de véhicules ont un impact important pour les ménages peu aisés lorsqu'ils dépendent de la voiture pour se déplacer.

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

3

Objectifs

3.1 Les objectifs environnementaux et sanitaires 75

3.1.1 Améliorer la qualité de l'air 75
3.1.2 Réduire les émissions de gaz à effet de serre 75
3.1.3 Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire 75
3.1.4 Adapter le système de mobilité au changement climatique 76
3.1.5 Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires 76
3.1.6 Améliorer la sécurité routière 76
3.1.7 Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens 76
3.1.8 Préserver la biodiversité 76

3.2 La construction des objectifs de mobilité 77

3.2.1 La modélisation de scénarios de mobilité contrastés 77
3.2.2 L'analyse réalisée par Airparif 79

3.3 Les objectifs de mobilité 80

3.3.1 Objectifs pour les déplacements des Franciliens 80
3.3.2 Objectifs de transition des parcs de véhicules 83
3.3.3 Objectifs pour les flux de marchandises 83

3.4 L'atteinte des objectifs environnementaux 84

3.4.1 Une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre 84
3.4.2 Une forte amélioration de la qualité de l'air 84

3 Objectifs

3.1 Les objectifs environnementaux et sanitaires

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

3.1.1 Améliorer la qualité de l'air

Le Plan des mobilités doit permettre une baisse des émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports compatible avec le respect des valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France. Si ces seuils en vigueur sont d'ores et déjà respectés en 2022 pour les particules $PM_{2,5}$ et PM_{10}, il convient de les atteindre également en tout point du territoire francilien pour le dioxyde d'azote, afin de protéger toute la population des effets délétères sur la santé de la pollution atmosphérique.

Les nouvelles recommandations émises par l'OMS en 2022 ciblent des concentrations de polluants bien inférieures aux normes actuelles au niveau européen, qu'il s'agisse des valeurs limites à respecter mais également des objectifs de qualité définis dans la réglementation française. Si leur respect sur l'ensemble du territoire semble difficile à atteindre à horizon 2030, le respect de seuils intermédiaires, également recommandés par l'OMS pour accompagner une progression incrémentale de la qualité de l'air, doit demeurer une cible à moyen terme. Ces seuils intermédiaires constituent les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 depuis l'entrée en vigueur le 10 décembre 2024 de la directive 2024-2881 sur la qualité de l'air ambiant, sous réserve de sa transposition en droit français dans un délai de deux ans, soit avant le 11 décembre 2026. Dans l'attente, les valeurs limites réglementaires en vigueur continuent de s'appliquer.

Polluant	Valeur limite réglementaire en 2023 (µg/m³)	Cible intermédiaire de l'OMS (µg/m³)
$PM_{2,5}$	**25** (cible 2 OMS)	**10** (cible 4 OMS)
PM_{10}	**40** (cible 2 OMS)	**20** (cible 4 OMS)
NO_2	**40** (cible 1 OMS)	**20** (cible 3 OMS)

3.1.2 Réduire les émissions de gaz à effet de serre

La baisse des émissions de gaz à effet de serre nécessaire pour respecter les objectifs d'atténuation du changement climatique fixés dans l'accord de Paris (2015) a été déclinée, en France, dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC – 2e version de 2020), en une trajectoire d'émissions à horizon 2050 par secteur. Pour le secteur des transports, cette trajectoire se traduit par une baisse de 25 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2020 et 2030, à l'échelle nationale, soit une réduction des émissions annuelles de 132 à 99 $MteqCO_2$.

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

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

3.1.3 Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire

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

3.1.4 Adapter le système de mobilité au changement climatique

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

La trajectoire de réchauffement de référence (TRACC), sur laquelle est fondé le 3ème Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3) publié le 10 mars 2025 par le ministère chargé de la transition écologique prévoit une augmentation des températures de + 2 °C en 2030, + 2,7 °C en 2050 et + 4 °C à 2100 par rapport à l'ère pré-industrielle.

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

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

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

À plus long terme, le respect des objectifs de qualité définis par l'OMS pour éviter tout accroissement des risques sanitaires liés au bruit des transports doit être recherché.

Source et période	Valeur limite réglementaire en 2023 (dB(A))	Objectif de qualité de l'OMS (dB(A))
Bruit routier sur 24h (Lden)	**68**	**53**
Bruit routier la nuit (Ln)	**62**	**45**
Bruit ferroviaire sur 24 h (Lden)	**73** (lignes conventionnelles)	**54**
Bruit ferroviaire la nuit (Ln)	**65** (lignes conventionnelles)	**44**

3.1.6 Améliorer la sécurité routière

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

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

3.1.7 Préserver la santé des Franciliens

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

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

3.1.8 Préserver la biodiversité

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

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

3.2 La construction des objectifs de mobilité

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

3.2.1 La modélisation de scénarios de mobilité contrastés

Trois scénarios contrastés d'évolution de la mobilité en Île-de-France entre 2019 et 2030 ont été construits afin d'apprécier l'effort à réaliser pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ils portaient sur les déplacements de voyageurs et de marchandises en Île-de-France, l'évolution de l'usage des différents modes et la transition énergétique des parcs de véhicules.

Les déplacements des Franciliens

Les changements de comportement de mobilité des Franciliens dépendent de nombreux facteurs dont il est nécessaire de comprendre les effets afin de pouvoir proposer des objectifs crédibles d'évolution à l'horizon 2030.

À cet effet, Île-de-France Mobilités a réalisé des modélisations avec son modèle de prévision de la demande de déplacements, le modèle ANTONIN 3.

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

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

En termes de dynamiques démographiques

(Source : L'Institut Paris Region en partenariat avec l'Insee, les services de l'État concernés et l'APUR – hypothèses identiques pour tous les scénarios)

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

En termes d'offre de transports collectifs

- La réalisation de l'intégralité des projets de transports collectifs dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 ***(voir plan d'action – AXE 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »),*** hypothèse identique dans tous les scénarios.
- Un niveau d'ambition sur le développement de l'offre bus différencié selon les scénarios.
- L'évolution des tarifs des transports collectifs se fonde sur les évolutions actées et les projections disponibles, sans distinction en fonction des scénarios.

Concernant les modes individuels motorisés

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

Concernant l'essor du vélo

Des simulations fortement différenciées de l'essor du vélo en fonction des scénarios ont été considérées afin d'apprécier le report modal qui serait ainsi engendré. Les hypothèses considérées vont d'un doublement à un quadruplement de l'usage du vélo entre 2019 et 2030.

Développement du télétravail

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

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

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

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

L'usage des transports collectifs augmente peu (jusqu'à +2 %) voire diminue (jusqu'à -5 %) entre 2019 et 2030 compte tenu des effets rémanents de la crise sanitaire, et dans une moindre mesure des dynamiques démographiques, effets qui sont tout juste compensés par le report modal estimé sur la période.

Les flux de marchandises

Les flux de marchandises sont soumis à plusieurs dynamiques concomitantes qui affectent à la fois les volumes transportés et la structure de ces flux. Un travail d'expertise a été réalisé pour évaluer ces dynamiques et ainsi projeter les flux de marchandises à horizon 2030 en Île-de-France.

Ces dynamiques sont les suivantes :

- l'évolution de la population, des emplois et du profil des établissements implantés sur le territoire, qui affectent la consommation et la production de marchandises,
- une croissance très modérée du bassin de consommateurs et une croissance un peu plus importante mais toujours modérée des flux internes et en échange liée au développement économique,
- une croissance tendancielle des flux routiers de transport de marchandises au niveau européen, qui affecte les flux de transit traversant l'Île-de-France,
- le développement du e-commerce, qui entraîne une augmentation des flux directs d'entreprise à consommateur, avec une tendance à l'éclatement et donc à un report vers de plus petits véhicules,
- une tendance à l'évolution des flottes vers des véhicules de plus petite taille, en réponse aux contraintes de circulation dans les centres urbains.

À ces dynamiques de fond s'ajoutent des facteurs sur lesquels le Plan des mobilités pose des objectifs ambitieux : optimisation des schémas logistiques pour réduire les distances parcourues par les véhicules, report des flux vers des modes décarbonés et faiblement émetteurs de polluants atmosphériques.

Lutte contre l'étalement logistique

Les distances parcourues dépendent de l'organisation spatiale des lieux de regroupement et d'éclatement des marchandises (entrepôts). Au cours des décennies passées, une tendance à l'éloignement croissant entre les espaces logistiques et les lieux de consommation finale a été observée.

Pour réduire les distances parcourues par les véhicules de transport de marchandises, il est nécessaire de contrer ce phénomène d'étalement logistique. Les orientations inscrites au SDRIF-E contribuent à ce resserrement.

L'évolution de ces distances, qui s'applique strictement aux trafics internes à la région, est fortement différenciée en fonction des scénarios simulés, du statu quo à une baisse de 5 %.

Report modal vers les modes fluvial et ferroviaire

L'ensemble des acteurs régionaux s'accordent sur l'opportunité et la nécessité de développer le mode fluvial, dont le potentiel de développement est important, des réserves de capacités pouvant être mises à profit.

La situation est plus contrainte pour le fret ferroviaire, soumis à la forte densité de circulations voyageurs et aux besoins importants de régénération du réseau ferré. À l'échelle nationale, des objectifs très ambitieux de développement de ce mode ont cependant été posés par l'État (part modale de 18 % en 2030 contre 10,7 % en 2021).

La Région Île-de-France s'est engagée dans un soutien au développement des modes fluvial et ferroviaire à travers sa stratégie pour le fret et la logistique.

Les scénarios construits sur ces hypothèses de report vers les modes fluvial et ferroviaire projettent une baisse des circulations de poids lourds articulés en échange interrégional de 8 à 13 %.

Report modal vers la cyclologistique

Le développement de l'utilisation de vélos-cargos en lieu et place de véhicules utilitaires légers doit être recherché, préférentiellement en zone dense pour le dernier maillon de la chaîne logistique.

La dynamique des dernières années est importante, avec notamment une hausse de plus de 300 % des ventes de vélos cargo en 2020 en France et des plans en leur faveur (Plan national pour le développement de la cyclologistique de 2021 ; Stratégie fret et logistique de la Région Île-de-France).

Les scénarios visent un report allant de 5 à 8 % des circulations de véhicules utilitaires légers internes à la région vers la cyclologistique entre 2020 et 2030.

L'évolution du parc de véhicules routiers

Le deuxième levier permettant l'atteinte des objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques est la composition technologique du parc des véhicules qui circulent au sein de la région.

À l'horizon 2030, les parts de véhicules électriques, hybrides rechargeables, GNV (en privilégiant le biométhane pour l'avitaillement) ou hydrogène, qui permettent tous de réduire les émissions, directement à l'échappement ou sur leur cycle

de vie, devront croître. Une dynamique est déjà engagée pour les voitures électriques, dont les ventes sont en croissance rapide, et pour les poids lourds GNV. Elle est naissante pour les véhicules hydrogène.

Des travaux ont été menés avec Enedis, en tant que gestionnaire du réseau électrique francilien, quant aux projections de véhicules électriques circulant sur le territoire régional à horizon 2030. Le travail d'expertise réalisé sur les projections des flux de marchandises a également contribué à projeter l'évolution des parcs de poids lourds et de véhicules utilitaires légers.

En raison de la volatilité importante des dynamiques affectant l'évolution du parc (dépendance aux marchés mondiaux de matériaux, aux stratégies des constructeurs, aux prix des différentes énergies), des niveaux contrastés de transition énergétique du parc sont pris en compte dans les scénarios évalués :

- de 11 à 20 % de voitures électriques et de 5,5 à 10 % de voitures hybrides rechargeables,
- de 10 à 41 % de véhicules utilitaires légers faiblement émetteurs, avec une part prépondérante de véhicules électriques (de 6 à 25 %) et un panachage de véhicules hybrides rechargeables, GNV ou hydrogène pour la part restante,
- de 11 à 32 % de poids lourds faiblement émetteurs, avec une prépondérance de véhicules GNV.

La transition énergétique du parc de bus et de cars publics (30 % de véhicules électriques et 70 % de véhicules bioGNV à horizon 2030) constituant déjà un engagement d'Île-de-France Mobilités, elle est considérée dans l'ensemble des scénarios.

3.2.2 L'analyse réalisée par Airparif

Les résultats des modélisations contrastées évoquées ci-avant ont permis de fournir à Airparif des hypothèses en termes de kilomètres parcourus par les voyageurs en modes individuels motorisés et par les véhicules routiers de transport de marchandises, complétées par des hypothèses d'évolution de la composition du parc de véhicules du point de vue de la motorisation et de la taille pour les véhicules de marchandises, incluant l'évolution de la réglementation européenne (norme Euro 7 notamment).

Les modélisations réalisées par Airparif sur cette base ont mis en évidence une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 10 % dans le scénario de moins forte baisse des déplacements en modes motorisés (6 %) et de 26 % dans le scénario de plus forte baisse (15 %).

Le scénario le plus ambitieux en matière de baisse des déplacements en modes individuels motorisés, de transition énergétique des véhicules, et de limitation des flux logistiques routiers est donc le seul scénario permettant d'atteindre l'objectif de baisse des émissions de gaz à effet de serre assigné au Plan des mobilités (-25 à -30 %) entre 2019 et 2030.

C'est donc sur la base de ce scénario que les objectifs de mobilité explicités au 3.3 ont été construits.

3.3 Les objectifs de mobilité

3.3.1 Objectifs pour les déplacements des Franciliens

Les objectifs à l'échelle régionale

Les objectifs d'évolution de la mobilité francilienne s'inscrivent dans un contexte de baisse de la mobilité totale induite par une démographie moins porteuse que pendant les décennies précédentes, mais aussi par la diminution de la mobilité contrainte :

- réduction des besoins de déplacements domicile - travail grâce à l'essor du télétravail,
- réduction des besoins de déplacements pour affaires personnelles grâce aux outils de communication à distance (téléconsultation médicale, banque à distance, démarches administratives en ligne, etc.).

S'agissant de déplacements contraints, leur réduction est généralement source de gain de qualité de vie, notamment lorsqu'il s'agit de réduire des déplacements longs.

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

↘ **L'objectif du Plan des mobilités est donc de diminuer les déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030.** Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et par le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs.

La crise sanitaire ayant occasionné des impacts durables sur le recours aux transports collectifs, il n'est plus possible d'imaginer une croissance de la demande aussi marquée que celle qui a été observée depuis le milieu des années quatre-vingt-dix.

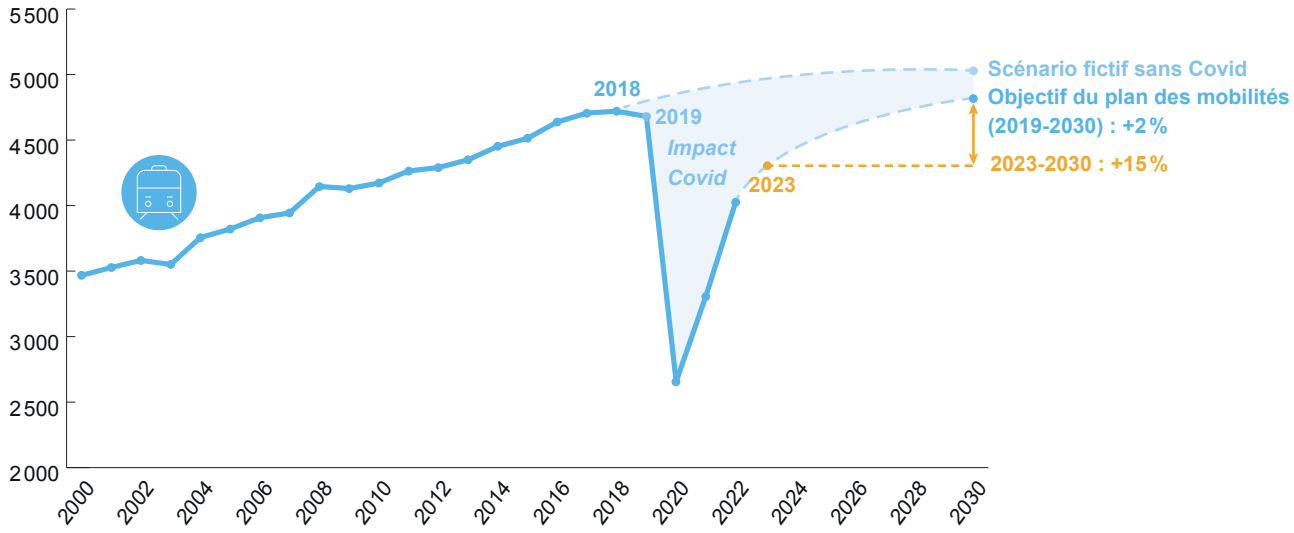
De plus, l'impulsion donnée par la démographie sur l'usage de ce mode étant fortement réduite, le retour de la demande devra fortement s'appuyer sur le report modal, notamment depuis les modes individuels motorisés.

↘ **L'objectif du plan est de faire croître de 2 % le nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 (situation de référence avant la crise sanitaire) et 2030.** Compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 et 2030.

↘ Le plan vise également un fort développement de l'usage du vélo avec un triplement du nombre de déplacements effectués avec ce mode entre 2019 et 2030.

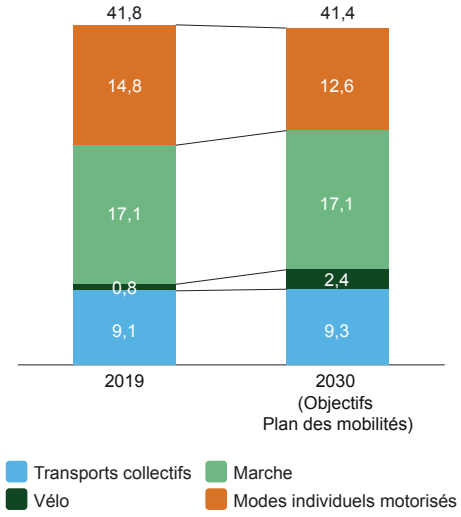
↘ Enfin, la marche restera le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030.

Évolution de la fréquentation annuelle des transports collectifs (millions de voyages)



Source : Île-de-France Mobilités

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



Source : Île-de-France Mobilités

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

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

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

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

Des objectifs d'usage des modes différenciés selon les territoires

Ces évolutions régionales sont différenciées selon les territoires (présentés ici en cohérence avec les entités territoriales définies dans le SDRIF-E – ***voir CHAPITRE 2 « Enjeux »).***

Dans l'hypercentre, le développement marqué de l'usage du vélo induit un phénomène de report depuis la marche et les transports collectifs, l'usage des modes individuels motorisés y étant déjà très limité.

En offrant une solution de mobilité alternative, l'essor du vélo contribuera à réduire la saturation de certaines lignes de transports collectifs, phénomène renforcé par les effets déjà évoqués de la démographie et de la diminution de la mobilité contrainte grâce au télétravail.

Le cœur de l'agglomération parisienne est le territoire qui portera la plus grande part de la baisse de l'usage des modes individuels motorisés.

En effet, le développement de l'offre de transports collectifs y sera massif avec la mise en service du Grand Paris Express qui bouleversera les temps de déplacement. Par ailleurs, ce territoire est propice à l'usage du vélo compte tenu de sa densité urbaine.

Dans la couronne de l'agglomération parisienne, la baisse des déplacements en modes individuels motorisés sera moins marquée en proportion mais conséquente en volume, ce territoire accueillant aujourd'hui une grande partie des déplacements effectués par ces modes.

Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et dans une moindre mesure par le développement des transports collectifs (notamment sous l'effet du Grand Paris Express et des cars express) et par l'essor du vélo.

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

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

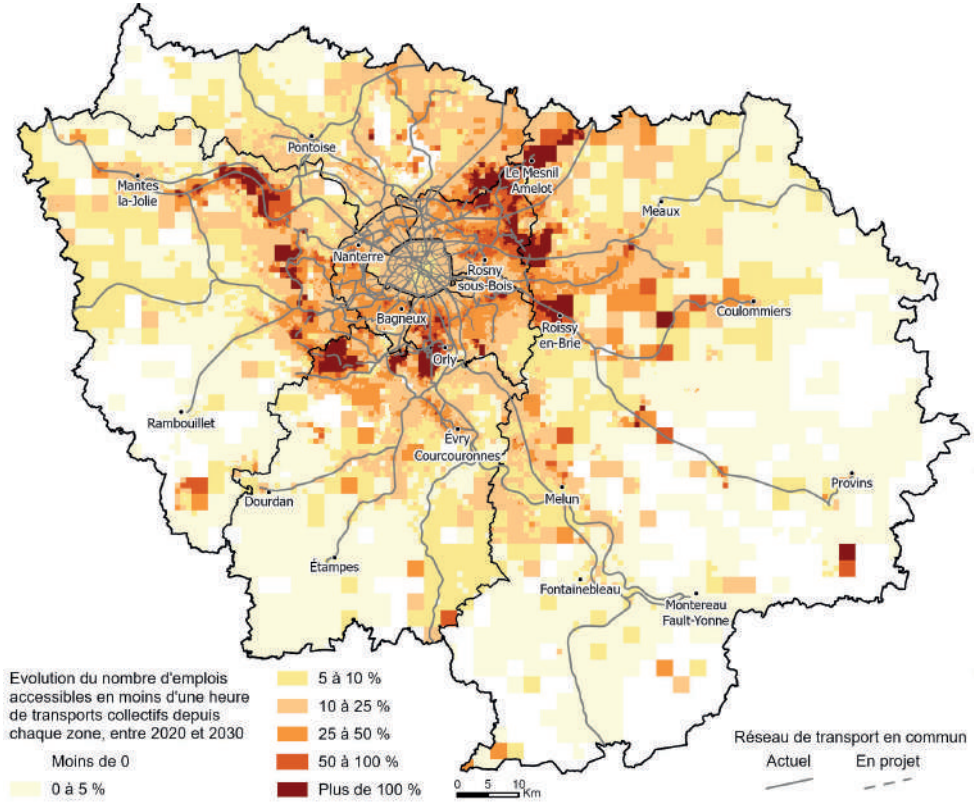
Rééquilibrer l'accès à l'emploi et améliorer l'accessibilité des pôles économiques

Pour répondre à l'enjeu d'un meilleur accès à l'emploi et du soutien du développement économique régional, le Plan des mobilités fixe également pour objectif de contribuer à améliorer l'accès aux pôles économiques, et donc de rééquilibrer l'accès à l'emploi pour les Franciliens : cela se traduit par une hausse du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis une part importante de la région, en particulier depuis le cœur et la couronne de l'agglomération parisienne.

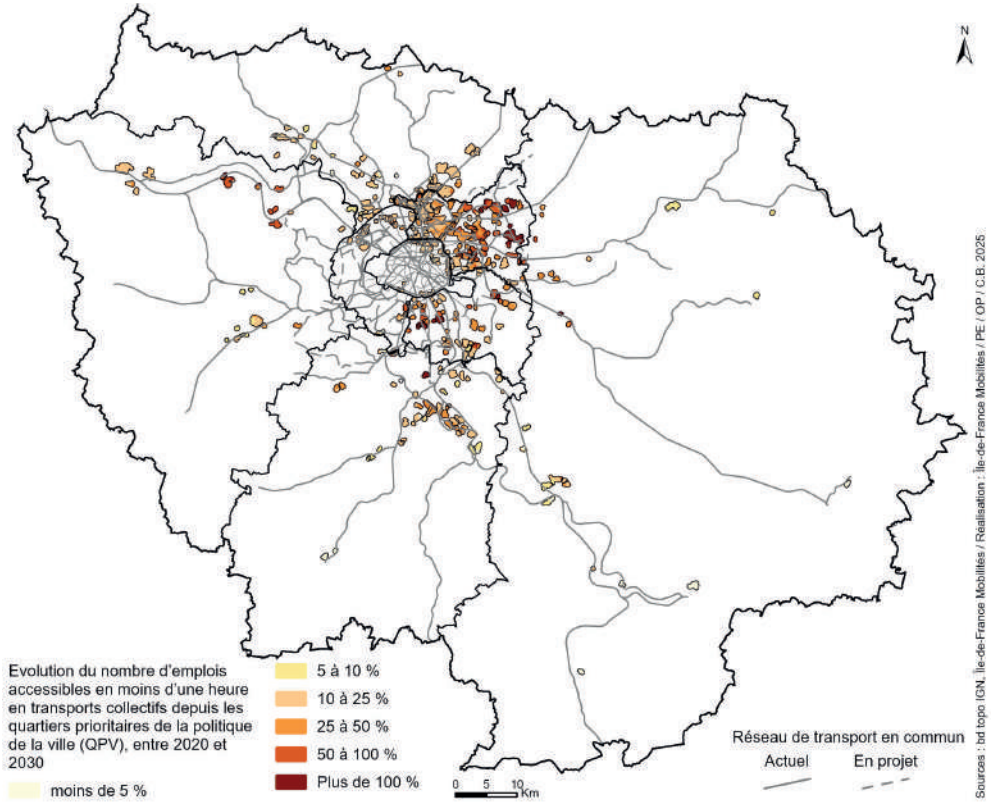
Cette amélioration de l'accès aux emplois est particulièrement significative depuis un grand nombre de quartiers prioritaires de la politique de la ville, et notamment pour ceux qui vont bénéficier d'une forte amélioration de leur desserte en transports collectifs avec la mise en service du Grand Paris Express.

(Voir les cartes de « l'évolution entre 2020 et 2030 du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis chaque zone et depuis les quartiers prioritaires de la politique de la ville », ci-après)

Évolution entre 2020 et 2030 du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis chaque zone



Évolution entre 2020 et 2030 du nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure en transports collectifs depuis les quartiers prioritaires de la politique de la ville (liste des quartiers prioritaires établie par décret n°2023-1314 du 20 décembre 2023)



3.3.2 Objectifs de transition des parcs de véhicules

Concernant la transition énergétique des véhicules, les objectifs les plus ambitieux doivent également être retenus. Ils s'appuient principalement sur l'électrification de l'ensemble des parcs mais également sur le développement des poids lourds au bioGNV, qui constitue une technologie à faibles émissions éprouvée pour ces usages et disponible à court terme.

La technologie hydrogène restera marginale, suivant un processus de constitution de la filière au niveau régional.

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

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

3.3.3 Objectifs pour les flux de marchandises

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

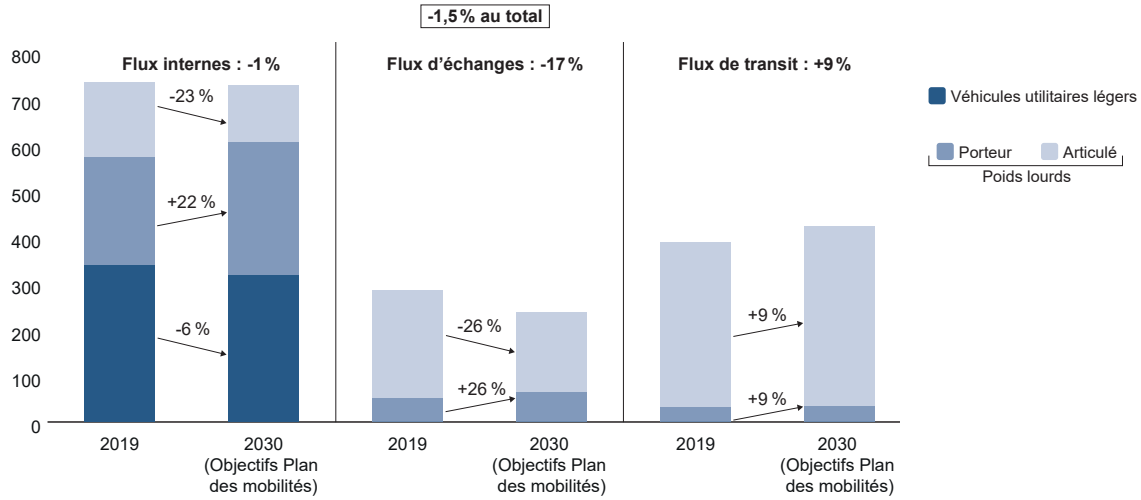
- la baisse des distances parcourues pour les flux de marchandises internes à la région (-5 % de véhicules-kilomètres),
- le report modal vers les modes massifiés pour les flux en échange interrégional (-13 % de véhicules-kilomètres routiers),
- le report modal vers la cyclologistique pour les flux de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

L'ensemble de ces hypothèses et objectifs mène à une reconfiguration des flux routiers de marchandises dans le scénario objectif du Plan. On constate ainsi une stagnation des flux internes, l'augmentation des volumes étant compensée par la diminution des distances parcourues et le report modal vers la cyclologistique.

Les flux d'échange diminuent grâce au report modal vers les modes massifiés et les flux de transit augmentent sous l'effet de tendances indépendantes du Plan des mobilités. Ces différentes dynamiques se compensent et le scénario objectif projette une faible baisse des flux routiers de marchandises, d'environ 1,5 % de véhicules-kilomètres.

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

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



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

3.4 L'atteinte des objectifs environnementaux

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

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

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

3.4.2 Une forte amélioration de la qualité de l'air

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

- une baisse de 54 % des émissions d'oxydes d'azote,
- une baisse de 26 % des émissions de PM_{10},
- une baisse de 35 % des émissions de $PM_{2,5}$.

La baisse plus modérée des émissions de particules en comparaison des émissions d'oxydes d'azote s'explique par la persistance des émissions de particules liées à l'abrasion des pneus, qui ne sont pas réduites par l'évolution des motorisations.

Néanmoins, comme pour les émissions de gaz à effet de serre, les baisses évaluées sont principalement imputables à l'évolution technologique du parc de véhicules routiers. Elle est en effet responsable d'environ deux tiers des baisses d'émissions de particules et de 85 % des baisses d'émissions d'oxydes d'azote.

Ces baisses d'émissions mènent à des baisses des concentrations auxquelles sont exposés les Franciliens sur l'ensemble du territoire. Pour les simuler, Airparif a appliqué les baisses de trafic sur le réseau routier et complété par des hypothèses sur l'évolution des autres secteurs (aérien, résidentiel, industriel, agricole).

Un scénario dit « avec mesures existantes », c'est-à-dire tenant compte des mesures votées ou mises en place à compter de 2020, élaboré par le CITEPA, a été considéré et modulé avec des hypothèses fournies par les acteurs locaux pour les secteurs aérien (ADP, Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA)), industriel (déclarations des émissions polluantes des grands sites industriels sur la plateforme GEREP) et résidentiel (bilan prospectif régional de l'énergie réalisé par la Région Île-de-France).

En tenant compte de ces hypothèses et des objectifs du Plan des mobilités, les valeurs limites réglementaires actuelles sont respectées sur l'ensemble du territoire pour les trois polluants considérés, comme le montrent les cartes de concentration présentées ci-après.

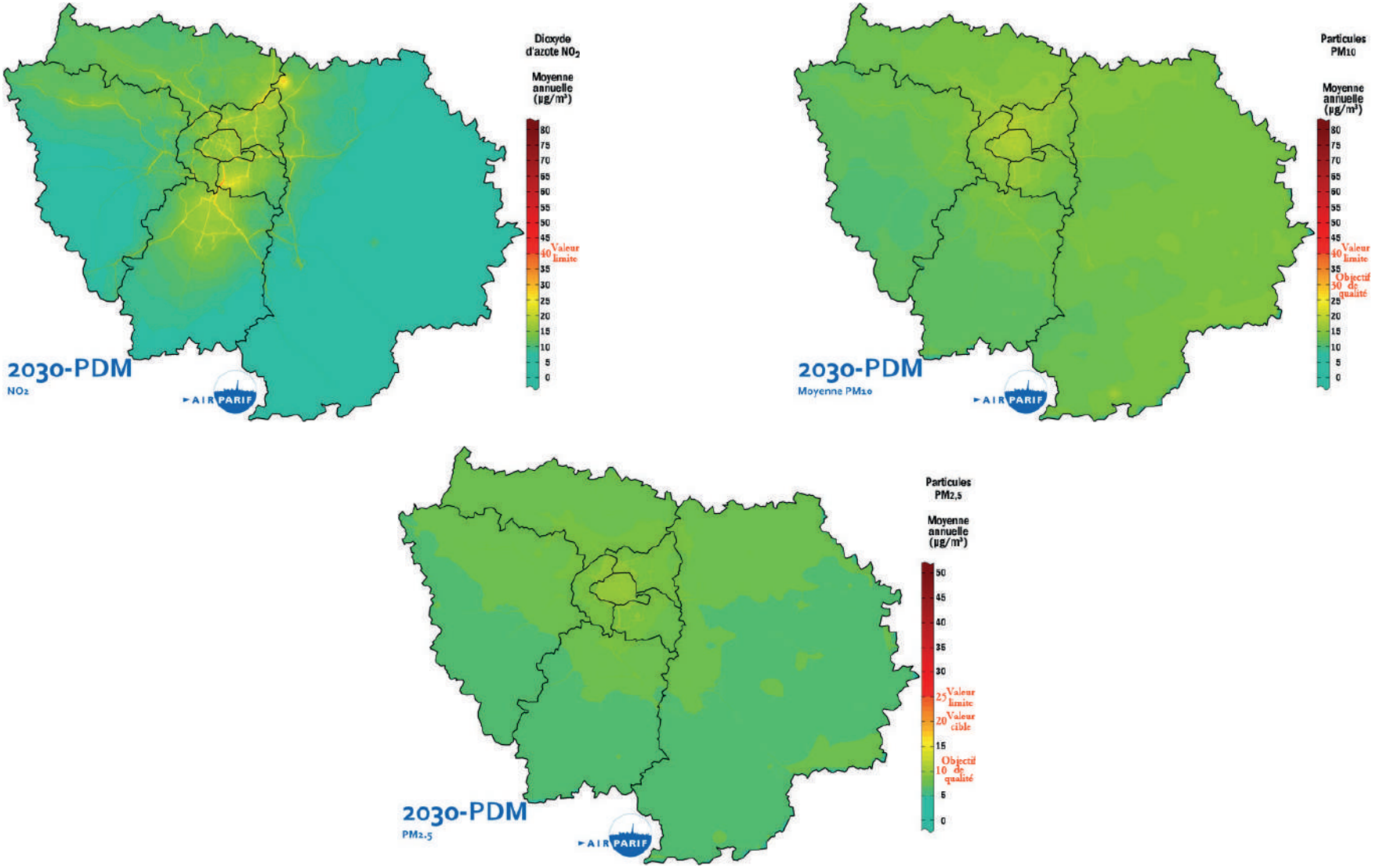
Les cibles intermédiaires de l'OMS telles que rappelées dans les objectifs environnementaux, qui sont susceptibles de constituer les nouvelles valeurs limites à horizon 2030, ne sont, quant à elles, pas atteintes sur l'ensemble de la région.

Toutefois, les objectifs du plan permettent de réduire drastiquement le nombre de personnes exposées à des concentrations dépassant ces seuils en comparaison du scénario tendanciel.

Population exposée à des concentrations de polluants supérieures aux cibles intermédiaires fixées par l'OMS

Polluant	Tendanciel	Objectifs Plan des mobilités
NO_2 20µg/m³ (cible 3)	900 000	200 000
PM_{10} 20µg/m³ (cible 4)	40 000	20 000
$PM_{2,5}$ 10µg/m³ (cible 3)	50 000	20 000

Concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote, particules PM_{10} et $PM_{2,5}$ en 2030, sous le scénario objectif du Plan des mobilités



4

Stratégie d'action

4.1 Un plan d'action en quatorze axes **87**

4.1.1 Grands principes ayant guidé la définition de la stratégie d'action 87
4.1.2 Structuration du plan d'action 87
4.1.3 Une nécessaire mise en action de tous les partenaires 88

4.2 Une stratégie déclinée par territoire **91**

4.2.1 Dans l'hypercentre 91
4.2.2 Dans le cœur de l'agglomération parisienne 91
4.2.3 Dans la couronne de l'agglomération parisienne 91
4.2.4 Dans les villes moyennes 92
4.2.5 Dans les petites villes et les communes rurales 92

4 Stratégie d'action

4.1 Un plan d'action en quatorze axes

4.1.1 Grands principes ayant guidé la définition de la stratégie d'action

Pour atteindre son objectif premier de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports dans la région, et en réponse aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités dans la région, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 repose sur une stratégie d'action, fondée sur l'activation de tous les leviers.

Concernant la mobilité des personnes :

- proposer des solutions pour tous les Franciliens, dans toute leur diversité d'autonomie physique et économique, et pour les non-Franciliens (visiteurs réguliers, touristes occasionnels),
- s'appuyer sur tous les modes pour apporter un panel de réponses aux besoins de mobilité, tenant compte des spécificités des territoires,
- pour ce faire, renforcer l'intermodalité et la multimodalité au travers d'aménagements physiques mais également du développement de services,
- agir également sur la demande par un accompagnement à l'évolution des pratiques de mobilité auprès des Franciliens en général et de publics prioritaires,

Concernant le transport de marchandises :

- contribuer à l'amélioration de l'organisation de la logistique au travers d'une armature logistique régionale et de principes d'aménagement permettant une insertion harmonieuse et efficace dans l'espace public,
- favoriser la transition énergétique des flottes de véhicules de la filière logistique.

Cette activation de tous les leviers d'action repose aussi sur la mobilisation de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France.

4.1.2 Structuration du plan d'action

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

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

AXE 1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

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

AXE 2 Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

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

AXE 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

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

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

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

AXE 5 Développer les usages partagés de la voiture

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

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

AXE 6 Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

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

AXE 7 Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

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

AXE 8 Mieux partager la voirie urbaine

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

AXE 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

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

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

AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable

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

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

AXE 11 Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

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

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

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

Il s'agit de rendre plus inclusifs les services de mobilité pour les Franciliens les plus vulnérables économiquement (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information), et de définir le cadre régional pour l'élaboration de plans d'action communs pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

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

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

AXE 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Cet axe consiste à agir sur les comportements des Franciliens pour les inciter à des pratiques de mobilité plus durables, en ciblant notamment les employeurs et les publics scolaires.

4.1.3 Une nécessaire mise en action de tous les partenaires

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

En particulier, s'il existe une autorité organisatrice unique de la mobilité avec Île-de-France Mobilités, les compétences ayant trait à la mobilité sont morcelées entre de nombreuses collectivités territoriales : aménagement et gestion de la voirie, organisation du stationnement sur voirie, création d'itinéraires cyclables, etc. ***(voir CHAPITRE 1 « Préambule »).***

À cet égard, le Plan des mobilités en Île-de-France se doit d'être le plan de tous les acteurs de la mobilité franciliens.

Le tableau ci-après présente la répartition de la responsabilité de mise en œuvre des actions pour les principaux maîtres d'ouvrage.

Certaines catégories recouvrent plusieurs maîtres d'ouvrage ou niveaux d'intervention :

- **EPCI / Communes :** la maîtrise d'ouvrage dépend de la répartition des compétences entre EPCI et Communes. EPCI recouvre : EPT, CU, CA et CC.
- **Les catégories Départements et EPCI / Communes** peuvent recouvrir dans certains cas des syndicats mixtes (services vélo, infrastructures de charge).
- **État :** cité à plusieurs titres (dont celui de gestionnaire de voirie).
- **Gestionnaires d'infrastructures (ou assimilés - hors voirie) :** SNCF Réseau, RATP GI, VNF, HAROPA Port, SNCF Gares & Connexions, SGP

Grille de lecture des actions par maître d'ouvrage

N°	ACTIONS	Île-de-France Mobilités	Région	Départements	Métropole du Grand Paris	EPCI / Communes	État	Gestionnaires d'infrastructure	Opérateurs de transport / mobilité
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	●	●			●		● (+SGP)	●
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	●						●	●
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	●		●		●		●	●
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie	●							●
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses	●				●			●
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs	●						●	●
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun	●				●	●	●	●
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	●							●
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	●	●	●		●	●		
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne			●		●			
3.1	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs	●	●	●		●		●	●
3.2	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération			●		●			
4.1	Développer les infrastructures cyclables		●	●	●	●	●		
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	●		●		●			
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	●	●	●		●	●		
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France	●		●		●			●
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage	●			●	●			●
6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	●		●		●		● (+SGP)	●
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	●		●		●			
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	●							●

N°	ACTIONS	Île-de-France Mobilités	Région	Départements	Métropole du Grand Paris	EPCI / Communes	État	Gestionnaires d'infrastructure	Opérateurs de transport / mobilité
7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable			●		●	●		
7.2	Améliorer la sécurité routière	●		●		●	●	●	
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral			●			●		
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier			●			●		
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier			●		●	●		
8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain			●		●		●	
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines			●		●	●	●	
9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale	● (observatoire)				●			
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable					●			
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	●				●	●		
10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique		●	●	●	●	●	●	
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire		●	●	●	●	●	●	
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines			●	●	●	●		
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises		●	●	●	●	●	●	
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques		●		●	●	●		
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds		●	●		●		●	
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone	●	●	●		●	●	●	
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules	●	●	●	●	●	●		
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité	●	●	●	●		●		
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire	●	●	●			●		
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien	●		●		●	●	●	●
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables	●	●	●		●		●	●
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs	●	●	●				●	●
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable	●	●	●		●			
14.2	Développer l'écomobilité scolaire	●	●	●		●	●		
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés	●	●			●			

4.2 Une stratégie déclinée par territoire

La variété des territoires qui constituent la région et leurs composantes géographiques, socio-démographiques et économiques rendent impensable l'application du plan de manière uniforme dans tous ces territoires. Autrement dit, les actions seront déclinées de manière différenciée selon les typologies de territoires. Les grands principes d'action par territoire sont présentés selon les entités territoriales définies dans le SDRIF-E ***(voir CHAPITRE 2 « Enjeux »).***

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

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

4.2.1 Dans l'hypercentre

Pour accompagner la démotorisation des ménages déjà très forte du fait des contraintes qui pèsent sur l'usage de la voiture, il s'agit d'accélérer l'essor de l'usage des modes actifs, en particulier du vélo, grâce à un apaisement de la voirie urbaine (hors réseau magistral) et à un partage de l'espace public qui leur soit plus favorable, plus confortable et plus sécurisant.

Il s'agit également de conforter l'usage des transports collectifs en améliorant leur attractivité, d'une part par de meilleures conditions de circulation des bus, d'autre part par un plus grand confort dans le mass transit rendu possible par la désaturation liée à la mise en service du Grand Paris Express.

Il est également nécessaire de faire une place à la logistique, en organisant les conditions de distribution et en préservant des espaces dans les zones urbaines.

4.2.2 Dans le cœur de l'agglomération parisienne

La mise en service du Grand Paris Express va constituer un choc d'offre, qu'il faudra accompagner pour que la structure modale des déplacements du cœur d'agglomération se rapproche de celle de l'hypercentre. Il s'agit donc de démultiplier l'effet du Grand Paris Express en facilitant son accès à pied, à vélo et en bus, et de façon plus générale de créer des conditions attractives pour ces modes alternatifs à la voiture particulière pour tous les déplacements du quotidien.

Les leviers évoqués pour l'hypercentre, d'apaisement de la voirie, de partage de l'espace public et d'amélioration des conditions de circulation des bus restent valides dans le cœur de l'agglomération. Il est également nécessaire d'y faire une place à la logistique, en préservant des espaces dédiés et en organisant les conditions de distribution.

Pour rendre effectif le transfert modal, il convient de réguler l'usage de la voiture à mesure qu'une offre alternative de qualité émerge, notamment grâce aux politiques de stationnement. Le développement de l'autopartage permet l'accès à un véhicule pour les déplacements où il n'existe pas d'alternative.

4.2.3 Dans la couronne de l'agglomération parisienne

Il s'agit d'amplifier la baisse des déplacements en modes individuels motorisés, certes moins marquée en proportion que dans le cœur d'agglomération mais importante en volume.

Faire évoluer les pratiques de mobilité vers un moindre recours aux modes individuels motorisés requiert, outre le développement du télétravail, un effort conséquent pour rendre attractives les solutions alternatives, comparativement à la voiture individuelle : marche et vélo pour les déplacements de proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec le reste de l'hypercentre et le cœur d'agglomération, usages partagés de la voiture.

Cela passe par les mêmes leviers d'apaisement et de partage de la voirie.

L'usage des transports collectifs sera aussi conforté par le fait d'orienter le développement urbain vers les transports structurants et de développer un maillage complémentaire structurant de tramway, BHNS et cars express. Il en est de même pour le vélo avec le développement d'un réseau structurant cyclable.

La régulation du stationnement et l'encouragement aux usages partagés de la voiture sont aussi des leviers importants pour opérer ce transfert modal.

4.2.4 Dans les villes moyennes

Ces villes moyennes sont confrontées au défi de faire évoluer les pratiques dans des territoires où la voiture individuelle reste majoritaire malgré l'existence d'offres alternatives pertinentes sur certains segments de la mobilité. Leur problématique se situe ainsi entre celle des communes de la couronne de l'agglomération, avec les mêmes leviers pour y diminuer le recours à la voiture individuelle notamment dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, et celle des communes de l'espace rural pour lesquelles les alternatives sont plus difficiles à développer.

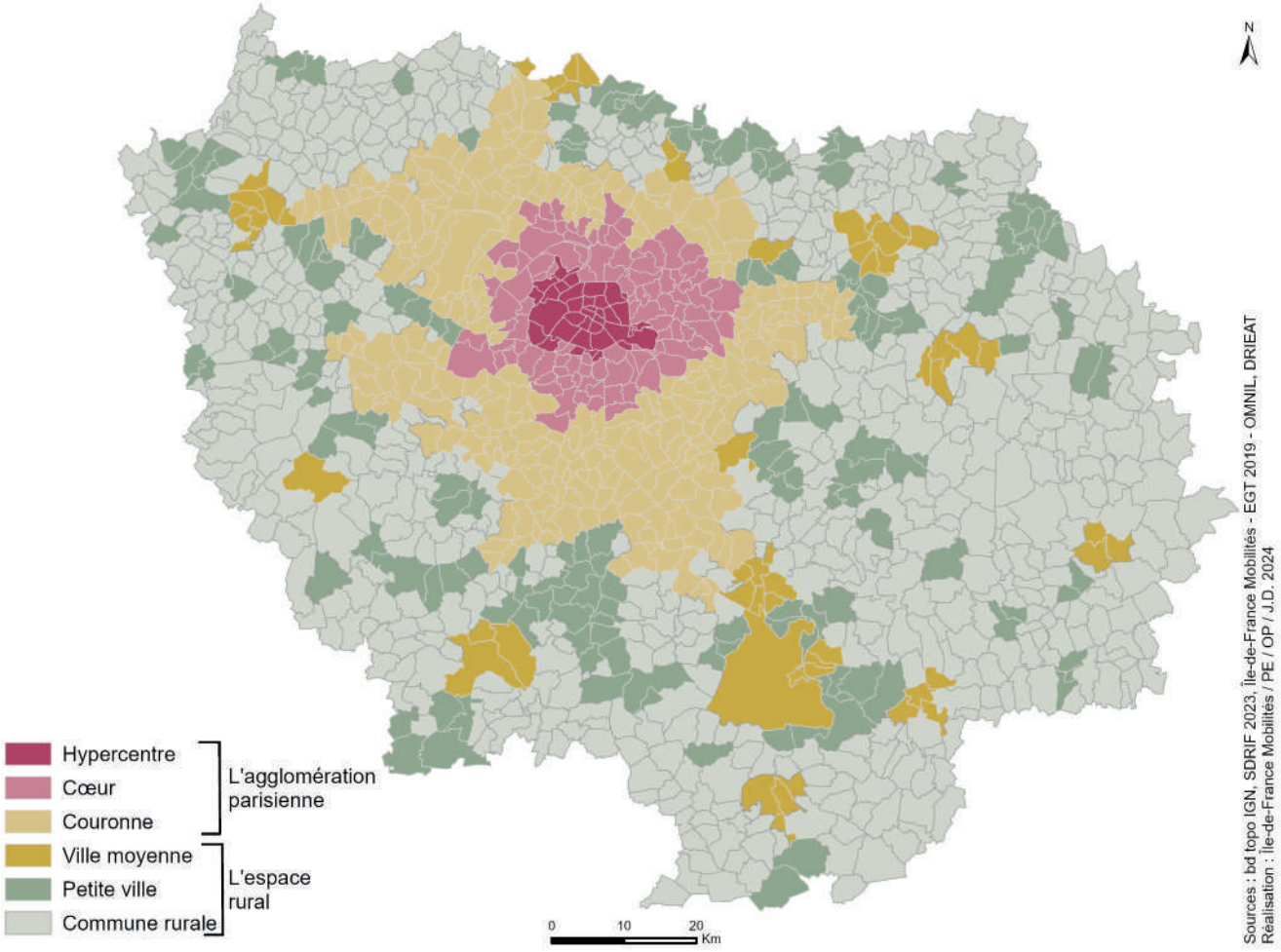
4.2.5 Dans les petites villes et les communes rurales

Dans ces territoires, les déplacements resteront fortement dominés par l'usage de la voiture individuelle. Il est donc essentiel d'accélérer l'évolution de la voiture et de son usage (transition énergétique des véhicules, usages plus partagés).

Il peut également être envisagé d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle lorsque c'est possible et pertinent : modes actifs dans les centres bourgs, accès aux transports en commun régionaux structurants, transport à la demande.

Le tableau ci-après récapitule cette vision par territoire à l'échelle de chaque action du Plan des mobilités.

Les entités territoriales du SDRIF-E



N°	ACTIONS	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites villes / communes rurales
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience					
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit					
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance					
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie					
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses					
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs					
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun					
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne					
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs					
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne					
3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération					
3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs					
4.1	Développer les infrastructures cyclables					
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo					
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés					
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France					
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage					
6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée					
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers					
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle					
7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable					
7.2	Améliorer la sécurité routière					
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral					
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier					
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier					

	L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire.
	L'action est à réaliser sur le territoire.
	L'action concerne de façon marginale le territoire.
	L'action ne concerne pas le territoire.
	L'action n'est pas territorialisée.

N°	ACTIONS	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites villes / communes rurales
8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain					
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines					
9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale					
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable					
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé					
10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique					
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire					
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines					
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises					
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques					
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds					
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone					
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules					
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité					
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire					
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien					
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables					
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs					
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable					
14.2	Développer l'écomobilité scolaire					
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés					

	L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire.
	L'action est à réaliser sur le territoire.
	L'action concerne de façon marginale le territoire.
	L'action ne concerne pas le territoire.
	L'action n'est pas territorialisée.

5

Mise en œuvre

Le présent chapitre expose les outils et moyens facilitant la mise en œuvre effective du Plan des mobilités en Île-de-France 2030, en termes de financement, de planification et de pilotage.

5.1 Le financement du Plan des mobilités 96

5.1.1 Transports collectifs 96
5.1.2 Voirie 100
5.1.3 Vélo 101
5.1.4 Stationnement public sur voirie 101
5.1.5 Infrastructures de transport de marchandises 102
5.1.6 Transition énergétique des parcs de véhicules 102

5.2 Les prescriptions du Plan des mobilités 103

5.2.1 Rappel des prescriptions du PDUIF 2010-2020 103
5.2.2 Une pérennisation et un renforcement de ces prescriptions 103
5.2.3 Une nouvelle prescription en faveur des axes bus prioritaires 103

5.3 Le rôle clé des plans locaux de mobilité 104

5.3.1 Cadre réglementaire 104
5.3.2 Des plans concrets et engageants 104
5.3.3 Processus d'élaboration 105
5.3.4 Contenu des plans d'action 108
5.3.5 Mise en œuvre et suivi 109
5.3.6 Un appui renforcé aux porteurs 109

5.4 La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux 110

5.4.1 Le rôle des documents d'urbanisme locaux en matière de mobilité 110
5.4.2 Actions du Plan des mobilités à décliner dans les documents d'urbanisme locaux 111
5.4.3 Comment décliner le Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ? 112
5.4.4 Suivi et contrôle de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux 116

5.5 Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu 116

5.5.1 Un suivi en continu 116
5.5.2 Des instances de pilotage au niveau régional 118
5.5.3 Des outils d'animation pérennisés et modernisés 119

5 Mise en œuvre

5.1 Le financement du Plan des mobilités

L'article R1214-1 du code des transports dispose que :

« Le Plan de mobilité mentionné à l'article L.1214-1 est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. »

Le présent chapitre présente les principaux éléments de coûts des actions dont les contours sont définis et qui font l'objet d'investissements importants (transports collectifs, voirie, infrastructures de transport de marchandises), ainsi que les principaux mécanismes de financement.

Les dépenses de fonctionnement sont explicitées pour les transports collectifs et la voirie.

Quelques éléments complémentaires sont également fournis pour des politiques particulières (vélo, stationnement sur voirie, etc.), mais ils peuvent présenter des doubles comptes avec les grands postes évoqués ci-avant.

5.1.1 Transports collectifs

AXES CONCERNÉS :

- AXE 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »
- AXE 3 « Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »
- AXE 6 « Renforcer l'intermodalité et la multimodalité »

Les dépenses d'investissement

Préambule : Le contrat de plan État-Région

Le contrat de plan État-Région (CPER) est un engagement financier de l'État et de la Région, ainsi que de leurs partenaires, sur plusieurs années, pour financer les dépenses d'investissement ayant trait aux infrastructures de transport ferroviaires et routières.

L'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au CPER 2021-2027 a été signé le 26 septembre 2024. Cet avenant prévoit un montant total de 8,4 milliards d'euros. Les clés de financement de ce volet mobilités diffèrent sensiblement selon le type d'opération envisagée ; au global, les grands équilibres macroscopiques sont les suivants : État (36 %), Région (44 %), Autres (20 %).

L'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de plan État-Région 2021-2027 est consacré majoritairement au financement des infrastructures de transports collectifs franciliens, à hauteur de 7,4 milliards d'euros. Ce montant permet de financer les investissements suivants : la modernisation des infrastructures ferroviaires afin de fiabiliser l'exploitation des RER et des trains franciliens et d'accueillir les nouveaux trains, l'achèvement du prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, l'achèvement et l'engagement de projets de tramway et de bus à haut niveau de service, la transformation des pôles gares majeurs et la préparation de l'arrivée du métro du Grand Paris Express.

La création et l'extension de lignes de transports collectifs structurants

Il s'agit majoritairement de la création du Grand Paris Express, et des autres projets de création ou de prolongements de lignes de RER (EOLE), métro, tramway, BHNS et câble.

Le Grand Paris Express fait l'objet d'un mécanisme de financement particulier, porté par la Société du Grand Paris, qui dispose en effet de ressources qui lui sont propres pour piloter le projet qui lui a été confié par l'État. Ainsi, en plus des subventions de l'État (notamment dans le cadre du programme d'investissements d'avenir) et européennes,

la Société des Grands Projets, finance le Grand Paris Express par des recettes fiscales franciliennes, le recours à l'emprunt auprès d'investisseurs publics, et des levées de fonds sur les marchés financiers. Cette capacité d'emprunt, adossée à des recettes fiscales dédiées, garantit la réalisation du Grand Paris Express dans des délais maîtrisés et sécurise le financement du projet sur le long terme. Au total, le Grand Paris Express représente un investissement d'environ 36 milliards d'euros (conditions économiques de 2012), dont près de 22 milliards avaient déjà été engagés à fin 2023.

Les dépenses liées aux projets d'infrastructures de transport hors Grand Paris Express sont financées dans le cadre du CPER (voir plus haut). Les engagements financiers de la Région et de l'État sont complétés par un engagement des Départements, et éventuellement des EPCI et des Communes dont le territoire est concerné par les nouvelles infrastructures, ainsi que des opérateurs pour les projets pour lesquels une participation est réglementairement ou volontairement prévue. La Société des Grands Projets est également appelée au financement de certains projets d'extension du réseau.

La modernisation du réseau et l'entretien du patrimoine

Les dépenses de modernisation et de régénération des infrastructures contribuent à l'amélioration de la qualité de service et de la fiabilité des réseaux.

Sur le réseau ferré (train et RER), les opérations de modernisation prévues dans les schémas directeurs des lignes sont intégralement financées dans le cadre du CPER (maîtrise d'ouvrage RATP ou SNCF).

Les opérations de régénération du réseau ferré national sont financées sur fonds propres par SNCF Réseau, qui tire ses ressources, notamment, des redevances versées par les opérateurs ferroviaires qui utilisent ce réseau et du contrat de performance avec l'État. Le montant de ces redevances est inclus dans les dépenses d'exploitation qui sont couvertes par les contrats entre ces opérateurs ferroviaires et Île-de-France Mobilités. Les dépenses consenties par SNCF Transilien (donc hors infrastructure du Réseau ferré national) ou par la RATP (RER RATP et métro) sont financées dans le cadre des contrats passés par Île-de-France Mobilités avec SNCF et RATP qui prévoient des plans d'investissement pluriannuels. Ils devraient représenter environ cinq milliards d'euros sur la période 2024-2030.

Sur les réseaux de tramway, l'adaptation et la modernisation des infrastructures est financée par Île-de-France Mobilités dans le cadre des contrats conclus avec les opérateurs (PQI-RATP et programme pluriannuel d'investissement (PPI-SNCF)) et par le biais de subventions directes aux opérateurs.

La Région Île-de-France s'engage également à participer à hauteur de 30 millions d'euros à la lute contre les nuisances sonores sur le réseau ferroviaire. Pour sa part, l'État et ses opérateurs agissent en matière de prévention du bruit dans l'environnement lié aux transports (plans de prévention du bruit dans l'environnement, plan d'action de résorption des points noirs bruit).

L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux

La gouvernance et les modalités de financement des pôles d'échanges multimodaux diffèrent selon qu'il s'agit des pôles du Grand Paris Express, des pôles nécessitant une intervention sur les périmètres ferroviaire et intermodal, ou de ceux ne nécessitant qu'une intervention sur le périmètre intermodal.

Les pôles du Grand Paris Express sont financés par la Société des Grands Projets, y compris la création de couloirs de correspondance avec le réseau existant. En revanche, l'adaptation des gares du réseau existant en interconnexion avec le Grand Paris Express est financée dans le cadre du CPER, ainsi que les nouvelles gares d'interconnexion Villiers-Champigny-Bry et Saint-Denis – Pleyel.

Les opérations sur le périmètre ferroviaire des pôles nécessitant des interventions mixtes (ferroviaires et intermodales) sont financées dans le cadre du CPER (notamment au titre de la désaturation des espaces voyageurs), du schéma directeur d'accessibilité (SDA), et du programme pluriannuel des gares (PPG-SNCF) ou du PQI-RATP adossés aux contrats signés entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs et gestionnaires d'infrastructure concernés. Seuls certains pôles sont éligibles à ces financements.

Les autres interventions sur les pôles concernent plus spécifiquement les équipements intermodaux et font l'objet de financements fléchés définis dans les schémas directeurs du stationnement vélo, des parkings relais et des éco-stations bus. Les équipements réalisés dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage des collectivités sont financés par Île-de-France Mobilités (100 % de l'étude de pôle et jusqu'à 70 % des travaux d'aménagement). Les équipements réalisés dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage des opérateurs et/ou des gestionnaires d'infrastructures sont financés dans le cadre du PPG-SNCF et du PQI-RATP. Tous les pôles sont éligibles à ces financements (qui peuvent s'ajouter aux financements sur le périmètre ferroviaire).

Le renouvellement du matériel roulant

Les dépenses d'acquisition ou de rénovation de nouvelles rames de train, de RER, de métro, de tramway, ainsi que de nouveaux bus et cars sont financées à 100 % par Île-de-France Mobilités. Il s'agit d'un des principaux postes d'investissement dans les transports collectifs, avec environ vingt milliards d'euros de dépenses prévisionnelles pour la période 2024-2030.

L'acquisition de ces matériels roulants train, RER et métro hors Grand Paris Express est réalisée majoritairement dans le cadre des schémas directeurs du matériel roulant (SDMR) ferroviaire et métro validés par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

Le matériel roulant du Grand Paris Express est, quant à lui, acheté par la Société des Grands Projets puis il lui est remboursé à la livraison par Île-de-France Mobilités qui en devient propriétaire.

Les opérations de renouvellement des matériels roulants ferroviaires ou de tramway s'accompagnent d'opérations de création ou d'adaptation des ateliers de maintenance et de remisage des véhicules ainsi que d'adaptation des infrastructures. Ces opérations sur les ateliers et l'infrastructure sont financées par Île-de-France Mobilités, par subvention directe à l'opérateur de transport pour la SNCF et dans le cadre du PQI pour la RATP (chacune à hauteur d'environ 1,5 milliard d'euros sur 2024-2030). L'État et la Région financent également, via le CPER, des opérations d'adaptation de l'infrastructure pour la SNCF (renforcement électrique, quais ... ; selon les besoins, les choix de matériels roulants et leurs impacts sur l'infrastructure tels qu'établis au moment de la négociation du Volet Mobilités du CPER).

Les centres opérationnels bus (COB)

Île-de-France Mobilités prend en charge l'intégralité des dépenses relatives à la conversion énergétique et à l'agrandissement de COB existants ainsi qu'à la création de nouveaux COB, que la maitrise d'ouvrage soit assurée en propre ou déléguée aux opérateurs dans le cadre des contrats de délégation de service public. Ces dépenses sont estimées à 400 millions d'euros pour la période 2024-2030, auxquels s'ajoute pour Île-de-France Mobilités le coût du rachat des sites existants aux opérateurs.

Les aménagements de voirie en faveur des bus

Les aménagements ponctuels de voirie en faveur des bus (autres que les sites propres continus pour les BHNS) sont réalisés par les collectivités gestionnaires de voirie (Communes, EPCI et/ou Départements) et subventionnés à hauteur de 70 % par Île-de-France Mobilités. Le coût total de ces aménagements est estimé à environ 50 millions d'euros sur 2024-2030.

Les voies réservées sur autoroutes et voies rapides sont financées par l'État et la Région dans le cadre du CPER (avec une enveloppe prévue de 100 millions d'euros au volet mobilités 2023-2027 du CPER), avec une participation complémentaire possible des collectivités locales concernées par les projets.

La mise en accessibilité des gares et points d'arrêt bus aux personnes à mobilité réduite

Le financement de la mise en accessibilité des gares SNCF a été défini dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité ferré. La clé de répartition pour chaque gare fait porter l'effort à 50 % par Île-de-France Mobilités, 25 % par la Région, et 25 % par la SNCF. En ce qui concerne la mise en accessibilité des points d'arrêt bus, Île-de-France Mobilités subventionne 70 % des travaux, le solde étant à la charge des maîtres d'ouvrage gestionnaires de voirie (Communes, EPCI ou Départements). Les dépenses prévisionnelles pour la mise en accessibilité des transports collectifs ferrés (dans le cadre de l'achèvement du schéma directeur d'accessibilité) et routiers devraient atteindre près d'un milliard d'euros sur la période 2024-2030.

Les autres investissements en faveur d'une meilleure qualité de service aux usagers

Il s'agit principalement des dépenses en matière d'information voyageurs, de billettique et de sûreté. Elles sont financées à 100 % par Île-de-France Mobilités et représentent près de 1,5 milliard d'euros sur la période 2024-2030.

Les dépenses de fonctionnement

Des dépenses de fonctionnement en forte croissance d'ici à 2030

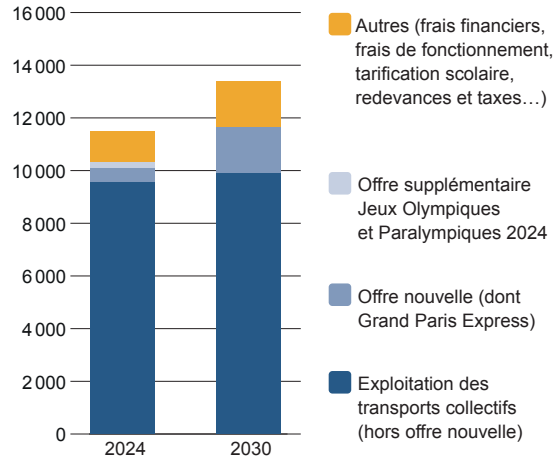
Les dépenses de fonctionnement annuelles des transports collectifs, qui sont prises en charge par Île-de-France Mobilités, devraient fortement augmenter dans les années à venir, sous l'effet :

- de la hausse du coût des contrats d'exploitation avec la RATP, la SNCF et les opérateurs en contrats de délégation de service public, principalement du fait de l'indexation des dépenses d'exploitation régulière, quand bien même l'amélioration de la productivité permet de tempérer cette hausse : + 350 millions d'euros entre 2024 et 2030,
- des coûts de mise en service des infrastructures et de l'offre nouvelle, notamment pour le Grand Paris Express : + 1,1 milliard d'euros entre 2024 et 2030,
- de l'augmentation des frais financiers induite par la hausse de l'endettement en lien avec le programme d'investissement et des frais de gestion du versement mobilité.

Le total des dépenses de fonctionnement annuelles passera ainsi de 11,5 milliards d'euros en 2024 à 13,4 milliards d'euros en 2030, soit une hausse de 1,9 milliard en six ans.

Les collectivités qui participent également au financement du fonctionnement des transports collectifs au travers de conventions partenariales conclues avec Île-de-France Mobilités ou en finançant directement des services réguliers locaux verront également leur niveau de dépenses augmenter dans un contexte inflationniste.

Dépenses de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités pour les transports collectifs - Prévisions 2024-2030



Source : Île-de-France Mobilités

Un financement de ces dépenses assuré par l'évolution des ressources

Cette augmentation forte des dépenses de fonctionnement pour la prochaine décennie sera financée par les ressources d'Île-de-France Mobilités.

En effet, un protocole de financement pérenne de l'exploitation du système de transport collectif francilien, signé par l'État et Île-de-France Mobilités le 26 septembre 2023 et concrétisé dans la loi de finances 2024, permet d'assurer l'équilibre financier du système de transport francilien et de mettre en œuvre de nombreuses actions structurantes du Plan des mobilités en Île-de-France.

Le protocole de 2023 prévoit en outre une clause de revoyure en 2027 pour évaluer la situation financière d'Île-de-France Mobilités et déterminer les ajustements nécessaires.

Les ressources de fonctionnement des transports collectifs en Île-de-France sont ainsi de différentes natures, dont de nouvelles sources prévues dans le protocole :

- **Recettes tarifaires (4,1 milliards d'euros en 2024) :**

  Elles comprennent à la fois les revenus directement liés à la vente de titres aux usagers, à la participation financière des employeurs pour le forfait des employés, et à la participation de la Région et des Départements à l'achat des titres de transport au titre de l'action sociale.

  Elles devraient augmenter d'environ 160 millions d'euros par an pour atteindre 5 milliards d'euros en 2030 (en l'absence de nouvelle évolution législative et de hausse tarifaire). Le protocole de financement pérenne signé entre l'État et Île-de-France Mobilités prévoit un ajustement annuel des tarifs tout en veillant à préserver les usagers.

- **Versement Mobilité (6 milliards d'euros en 2024) :**

  Cette contribution versée par les entreprises de plus de onze salariés installées en Île-de-France continuera à constituer la principale source de revenus de fonctionnement des transports collectifs.

  Le protocole de financement pérenne signé entre l'État et Île-de-France Mobilités prévoit une hausse de 0,25 point des taux du versement mobilité à Paris et dans les départements de petite couronne.

  Cette hausse permettra d'augmenter les recettes annuelles liées au Versement Mobilité de près de deux milliards d'euros d'ici 2030.

- **Concours publics (1,6 milliard d'euros en 2024) :**

  Ils comprennent en grande majorité les contributions statutaires des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités (Région, Départements, Ville de Paris), les dotations et compensations de l'État, ainsi que des subventions d'exploitation des Départements, Communes et EPCI.

  Les contributions des collectivités sont ajustées chaque année et devraient augmenter d'environ 50 millions d'euros par an d'ici à 2030.

- **Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (90 millions d'euros en 2024) :**

  Une part de la TICPE (taxe nationale) est affectée aux recettes d'Île-de-France Mobilités.

- **Taxe Additionnelle Régionale (nouvelle recette prévue par le Protocole État / Île-de-France Mobilités) :**

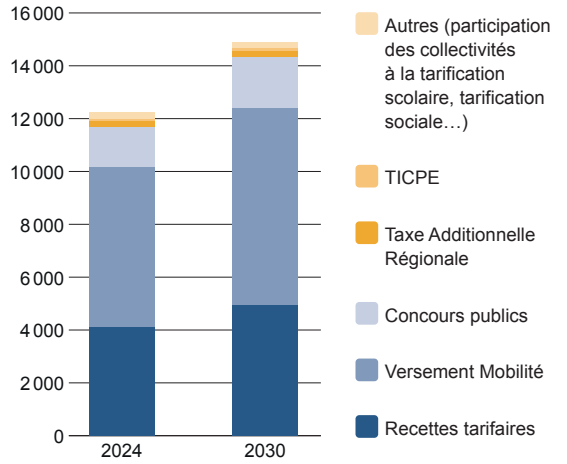
  Le protocole de financement pérenne signé entre l'État et Île-de-France Mobilités prévoit l'affectation d'une Taxe Additionnelle Régionale (TAR) à la taxe de séjour à hauteur de 200 % de cette dernière.

  Cette taxe devrait générer 200 millions d'euros de recettes annuelles pérennes.

- **Autres recettes :**

  D'autres recettes permettent de compléter les recettes de fonctionnement des transports publics, comme la publicité, les contraventions, la perception des loyers pour les COB, etc.

Recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités
Prévisions 2024-2030



Source : Île-de-France Mobilités

5.1.2 Voirie

AXES ET ACTIONS CONCERNÉS :

AXE 7 « Rendre la route plus multimodale, sûre et durable »

AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »

Et toutes les actions concernant l'aménagement de la voirie en faveur des différents modes :

ACTION 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »

ACTION 2.1 « Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne »

ACTION 3.1 « Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération »

ACTION 4.1 « Développer les infrastructures cyclables »

ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »

ACTION 10.3 « Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines »

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

Les dépenses d'investissement

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

Ces dépenses d'investissement pour la voirie en Île-de-France s'élevaient à environ un milliard d'euros en 2021, en très forte baisse par rapport à 2010 mais relativement stables depuis 2015. On peut donc considérer que les dépenses d'investissement prévisionnelles seront du même ordre de grandeur, soit environ sept milliards d'euros sur la période 2024 – 2030. Suivant les années, la voirie locale (communale et intercommunale) représente 55 à 60 % de ces dépenses, la voirie départementale 25 à 30 %, et la voirie nationale non concédée, 10 à 15 %.

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

La Région s'engage également à participer à hauteur de 28 millions d'euros au financement des projets menés par l'État pour la lutte contre le bruit sur le réseau routier national.

Un dispositif de financement complémentaire mis en place entre la Région Île-de-France et les Départements vise à accélérer la réalisation de projets ponctuels ou de réaménagements ainsi que d'innovations sur le réseau routier d'intérêt régional.

335 millions d'euros seront ainsi investis par la Région dans les cinq ans à venir pour la modernisation des routes départementales, la fluidité, l'intégration environnementale et l'innovation routière au travers du plan « Route de demain » (2022).

Enfin des subventions sont octroyées par les Départements aux Communes et EPCI.

Les dépenses de fonctionnement

La qualité de service offerte par la voirie, reposant sur un maintien en état des voies, sur leur entretien et sur leur propreté, fait partie des enjeux majeurs de la décennie. En conséquence, un effort particulier doit être consenti pour les dépenses d'entretien et de maintenance de la voirie, afin de maintenir ou de restaurer un niveau de qualité permettant d'assurer sécurité et confort pour tous les usagers, en particulier les plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en agglomération ou en dehors.

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

La voirie locale (communes et EPCI, y compris Ville de Paris) représente presque 80 % du linéaire et donc des dépenses associées. La voirie magistrale représente une faible part du linéaire, mais son maintien en état présente un enjeu particulier compte tenu des vitesses qui y sont pratiquées et de la présence de nombreux ouvrages.

5.1.3 Vélo

AXE CONCERNÉ :

AXE 4 « Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo »

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

En 2019, le budget total (investissement et fonctionnement) alloué aux politiques cyclables par habitant en France était estimé à environ 9 euros, dont une majeure partie dédiée à l'investissement.

Pour tripler les déplacements à vélo, on estime qu'il conviendrait de consacrer un budget de l'ordre de 25 à 30 euros par habitant par an pendant au moins une dizaine d'années *(Source : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, Ademe / Direction Générale des Entreprises)*.

À l'échelle de l'Île-de-France, cela représenterait un budget cible de l'ordre de 300 à 350 millions d'euros par an, dont une part importante en investissement.

Les politiques cyclables (aménagement de voirie, création de stationnement vélo, promotion de la pratique) sont essentiellement de la responsabilité des Communes, des EPCI et des Départements.

Des financements sont octroyés par la Région Île-de-France (Plan vélo), la Métropole du Grand Paris (Plan vélo métropolitain) et par l'État (fonds mobilités actives, Fonds vert).

La Région Île-de-France, premier financeur, a ainsi accordé près de 200 millions d'euros de subventions aux collectivités sur la période 2010-2020 pour financer leurs projets à hauteur de 50 à 60 %, et ce montant s'est fortement accru pour atteindre plus de 50 millions d'euros pour la seule année 2023.

Les collectivités locales, tout particulièrement les Départements, sont un financeur important. L'ordre de grandeur de leur intervention est au moins équivalent à celui de la Région (aménagements cyclables et stationnement) mais il n'est pas possible d'isoler ces montants dans les dépenses de voirie. Le Plan Vélo Métropolitain adopté par la Métropole du Grand Paris en 2021 prévoit une enveloppe de 108 millions d'euros dédiée à sa réalisation.

Le coût de réalisation des aménagements cyclables est très variable (piste uni ou bidirectionnelle, bande cyclable, avec ou sans reprise de fil d'eau, éclairage spécifique, jalonnement…).

L'ordre de grandeur pour un aménagement de type réseau VIF est d'environ un million d'euros par kilomètre (coût 2023). Le coût prévisionnel pour la mise en œuvre de ce réseau (750 km) a été estimé à 500 millions d'euros, certaines sections étant déjà aménagées.

En ce qui concerne les réseaux cyclables programmés par les Départements, le coût d'investissement pour les 2 700 km à créer d'ici 2030 (hors VIF et Véloroutes) pourrait représenter de l'ordre de 1,8 milliard d'euros (estimation).

En ce qui concerne les services vélo, le budget d'Île-de-France Mobilités pour les aides à l'achat, le service Véligo location (achat des vélos, exploitation, commercialisation, entretien et maintenance des vélos), atteignait presque 50 millions d'euros en 2021. Ce budget devrait augmenter significativement dans les prochaines années pour atteindre près de 100 millions d'euros à horizon 2030.

Le service de vélos partagés d'échelle métropolitaine, Vélib', représente quant à lui un budget d'au moins 40 millions d'euros par an.

5.1.4 Stationnement public sur voirie

ACTION CONCERNÉE :

ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »

Le Plan des mobilités recommande la mise en place de stationnement sur voirie payant dans 382 communes, sur l'ensemble de leur territoire pour 26 d'entre elles, associée à un contrôle du respect de la réglementation.

En portant les pratiques aux meilleurs standards actuels (surveillance rationalisée, passage sur toute la plage horaire d'application du stationnement payant, recours à des véhicules LAPI dans les zones peu rotatives), cette politique doit permettre de générer des revenus pour les communes :

- **Les recettes** (hors Paris) sont de l'ordre de 500 à 2 000 euros par place, selon le niveau de tarif et la structure de la fréquentation, plus basse dans les zones résidentielles et plus élevée dans les zones mixtes comprenant commerces et bureaux,

- **Les charges** (exploitation, renouvellement des horodateurs et surveillance) peuvent être optimisées jusqu'à un coût de l'ordre de 200 euros par place.

La mise en place du stationnement payant apparait donc économiquement viable pour les communes ou les EPCI, dès lors que l'exploitation est performante.

5.1.5 Infrastructures de transport de marchandises

ACTIONS CONCERNÉES :

ACTION 10.1 ***« Améliorer la performance de l'armature logistique ».***

ACTION 10.2 ***« Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire ».***

ACTION 10.3 ***« Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines ».***

ACTION 10.4 ***« Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises ».***

Les principaux coûts portés par les acteurs publics pour l'amélioration de l'armature logistique francilienne concernent les investissements pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires, fluviales et multimodales. Leur financement est assuré principalement par le CPER 2023-2027, avec 119 millions d'euros fléchés sur le fret ferroviaire dans le protocole d'accord approuvé en décembre 2023, et par le CPIER Vallée de la Seine (en cours de négociation à fin 2023).

Au sein des actions inscrites au Plan des mobilités, la construction de nouveaux terminaux pour le transport combiné rail-route constitue l'investissement principal au regard de la maturité des opérations. Les estimations ne pourront être données qu'une fois la liste des sites et projets stabilisée dans le cadre des comités mis en place par l'État, qui associent la Région. Il en est de même pour les éventuelles mises à niveau d'itinéraires alternatifs permettant le contournement ferroviaire de l'Île-de-France pour les trains de fret dont l'étude est préconisée dans le Plan des mobilités.

Le coût des actions portant sur la voirie (aires de livraison, adaptation à la cyclologistique, aires de stationnement poids lourds, jalonnements) relève de l'enveloppe dédiée par les collectivités à l'aménagement de la voirie, traitée plus haut.

Le financement de l'acte 2 de la Stratégie Fret et logistique de la Région Île-de-France, doté d'un budget de près de 115 millions d'euros sur la période 2022-2027, permettra également de financer l'amélioration de la connaissance, l'innovation pour la décarbonation du transport de marchandises et la planification de la logistique.

5.1.6 Transition énergétique des parcs de véhicules

ACTIONS CONCERNÉES :

ACTION 11.1 ***« Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ».***

ACTION 11.2 ***« Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds ».***

ACTION 11.3 ***« Développer la mobilité hydrogène bas carbone ».***

ACTION 11.4 ***« Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules ».***

Le Plan des mobilités vise un objectif de 100 000 points de charge d'accès public équivalents 24kW en Île-de-France à horizon 2030, soit l'installation d'une capacité de recharge d'environ deux millions de kW supplémentaires par rapport à la situation à mi 2023. Ces points de charge peuvent être de maîtrise d'ouvrage publique ou privée, l'équilibre devant être trouvé pour chaque contexte territorial. L'estimation des coûts porte donc sur l'ensemble de cette enveloppe, et non sur les seuls coûts imputés aux acteurs publics.

Le coût d'installation d'un point de charge – une station de recharge pouvant contenir plusieurs points de charge – varie fortement en fonction de la puissance installée, de l'ordre de 3 000 euros pour une recharge lente à 17 000 euros pour une recharge rapide. Le coût total pour parvenir à l'objectif dépendra donc fortement du choix de répartition des puissances par les acteurs, qui sera différent selon les territoires.

En prenant une hypothèse centrée sur des puissances moyennes, le coût total est de l'ordre de 500 millions d'euros entre 2024 et 2030, qui doit donc se répartir entre acteurs privés et acteurs publics (maîtrise d'ouvrage des réseaux de recharge publics et aides financières).

Concernant les stations d'avitaillement en GNV, le coût d'installation est de l'ordre de deux à trois millions d'euros. Le Plan des mobilités vise l'installation d'environ 60 stations supplémentaires entre 2024 et 2030, portées par des acteurs privés ou publics, ces derniers jouant un rôle d'impulsion pour le développement du réseau en investissant, notamment, dans les zones stratégiques. Les coûts d'installation de stations hydrogène sont aujourd'hui très variables d'un projet à un autre, et sont amenés à baisser au cours de la période, à mesure que la filière se structure.

La transition énergétique des véhicules s'appuie aussi sur l'accompagnement financier des ménages et des professionnels pour l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions. Des aides à l'achat ou au rétrofit sont ainsi mises en place principalement par l'État, la Région et la Métropole du Grand Paris, sous condition de mise au rebut d'un véhicule polluant, dont certaines sous conditions de ressources.

5.2 Les prescriptions du Plan des mobilités

La grande majorité des actions du Plan des mobilités constituent des recommandations. Toutefois, le plan comporte cinq prescriptions : quatre existaient déjà dans le PDUIF 2010-2020 et sont pérennisées, voire renforcées, la cinquième, concernant les axes bus prioritaires, est nouvelle et créée par le Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

5.2.1 Rappel des prescriptions du PDUIF 2010-2020

Dans le PDUIF 2010-2020, la quasi-totalité des actions étaient formulées sous la forme de recommandations. Toutefois, il comportait aussi quelques mesures prescriptives s'imposant aux documents d'urbanisme, aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement et aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Ces mesures concernaient :

- les normes de stationnement automobile plafond pour les bureaux dans les PLU(i),
- les normes de stationnement minimales pour les vélos dans les PLU(i),
- le nombre de places de stationnement vélo à réaliser sur l'espace public (voirie),
- la priorité aux tramways et aux lignes de bus Mobilien dans la gestion des carrefours.

5.2.2 Une pérennisation et un renforcement de ces prescriptions

Ces prescriptions sont conservées dans le Plan des mobilités et leur ambition accrue.

En particulier, le Plan des mobilités :

- renforce, par rapport au PDUIF, les normes plafond de stationnement automobile pour les bureaux dans les PLU(i), en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec l'évolution de la desserte en transports collectifs, notamment la mise en service à venir du Grand Paris Express ***(voir ACTION 9.3 « Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé »),***
- fixe des normes de stationnement vélo dans les PLU(i) plus exigeantes que celles du PDUIF, notamment pour les logements et les bureaux, mais cohérentes avec celles du Code de la construction et de l'habitation ***(voir ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement »),***
- définit un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre de places de stationnement automobile existantes sur le domaine public plus ambitieux que celui du PDUIF, en particulier pour Paris et ses communes limitrophes, à hauteur de 2 places vélo pour 1 place voiture sur voirie ***(voir ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement »).***

La prescription visant à assurer la priorité aux tramways et aux bus à haut niveau de service (BHNS) dans la gestion des carrefours est conservée à l'identique par rapport au PDUIF ***(voir ACTION 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »).***

5.2.3 Une nouvelle prescription en faveur des axes bus prioritaires

Par rapport au PDUIF, une nouvelle prescription est ajoutée concernant les axes bus prioritaires ***(voir ACTION 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »).***

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

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

5.3 Le rôle clé des plans locaux de mobilité

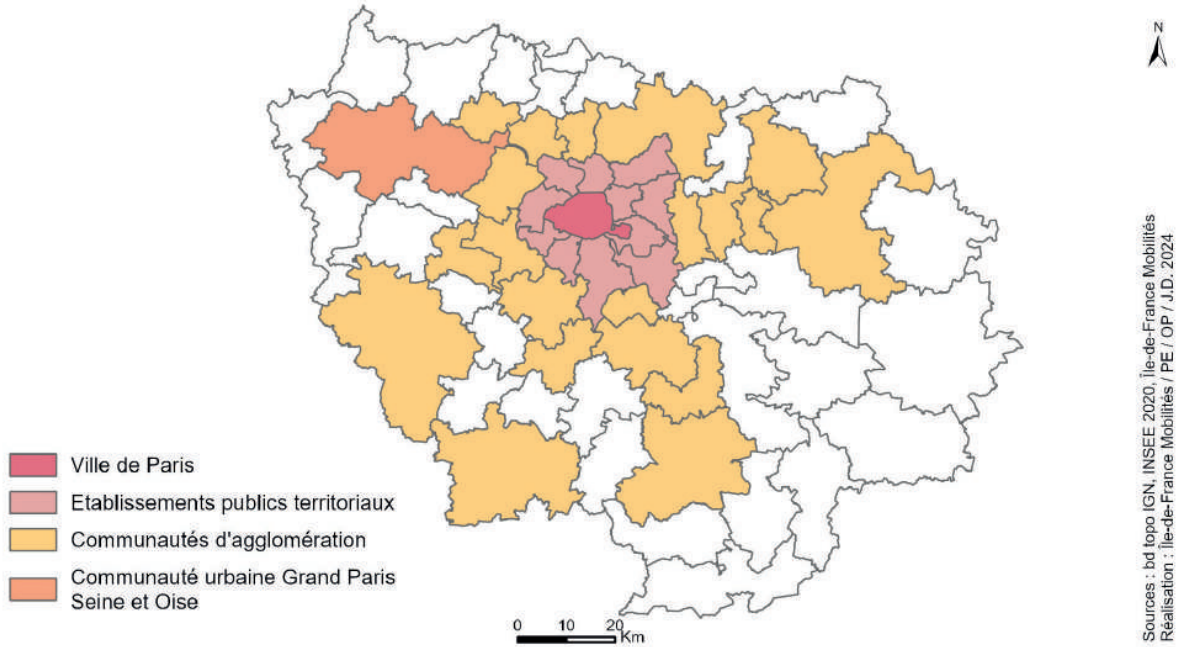
5.3.1 Cadre réglementaire

Le code des transports (articles L1214-30 à 36) prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional est complété par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu.

Ces plans sont établis à l'initiative d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) ou d'un syndicat mixte. L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1er janvier 2021 pour la ville de Paris, les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine. Les communautés de communes ne sont pas soumises à cette obligation. Elles peuvent toutefois élaborer un PLM à titre volontaire et suivent alors la même procédure que les autres EPCI ***(décrite au 5.3.3).***

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de mobilité sont compatibles avec ce dernier, ou rendues compatibles dans un délai de six mois après l'approbation de celui-ci (article L.1214-34 du code des transports).

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



Les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)) sont également compatibles avec les plans locaux de mobilité. La compatibilité des PLU(i) avec le PLM doit être vérifiée après l'approbation de ce dernier et au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du PLU(i), en vertu des articles L.131-5 et L131-7 du code de l'urbanisme.

5.3.2 Des plans concrets et engageants

Le PLM constitue un document de planification stratégique, qui complète le Plan des mobilités en Île-de-France tout en proposant une vision locale des mobilités. L'élaboration d'un PLM permet ainsi d'améliorer la cohérence entre les différentes politiques sectorielles de mobilité (vélo, stationnement, espace public, etc.), et entre les politiques de mobilité et les autres politiques publiques locales (aménagement, urbanisme, éducative, sociale, etc.). Elle vise également à assurer la cohérence de ces politiques entre communes voisines, la question des mobilités transcendant la plupart du temps les limites communales.

Le PLM est aussi avant tout un programme d'actions opérationnel, qui décline et territorialise les actions retenues au Plan des mobilités d'échelle régionale, avec des objectifs de court terme, mesurables et évaluables. Un horizon au plus à cinq ans pour la programmation des actions d'un PLM apparaît donc souhaitable.

Les actions d'un PLM ne relèvent pas seulement de l'instance intercommunale qui le porte, mais aussi de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire concerné. En conséquence, le processus d'élaboration du PLM doit associer étroitement les maitres d'ouvrage potentiels des actions sur le territoire. Au cours de ce processus, chaque acteur est invité à s'engager sur la mise en œuvre des actions qui sont de son ressort. Une fois approuvé, le PLM doit faire l'objet d'une animation forte impliquant et responsabilisant l'ensemble des partenaires concernés, notamment les maîtres d'ouvrage, les financeurs et tous ceux ayant pris des engagements dans ce cadre.

5.3.3 Processus d'élaboration

Pour accélérer le changement des pratiques de mobilité, il est essentiel de réduire les délais de mise en œuvre opérationnelle des PLM en mettant en place un processus d'élaboration efficace, centré sur un nombre limité d'objectifs prioritaires et associant étroitement les acteurs responsables de la mise en œuvre des actions.

L'initialisation de la démarche

Dans un premier temps, il s'agit de définir le périmètre du plan et les modalités de son pilotage. Dans la plupart des cas, l'échelle de l'EPCI apparait pertinente pour simplifier la gouvernance et assurer le caractère opérationnel du plan et l'efficacité de sa mise en œuvre, tout en garantissant une cohérence territoriale.

En effet, l'échelle du bassin local de déplacements ne peut pas toujours être retenue : sur le territoire métropolitain, les bassins de déplacements ne présentent pas de contours nets compte tenu du continuum urbain ; dans les territoires peu denses, l'échelle peut être beaucoup plus vaste mais conduit à associer un trop grand nombre d'acteurs à la démarche. Ce périmètre est fixé par arrêté préfectoral dans un délai de deux mois après la demande formulée par l'instance intercommunale (article L.1214-31 du code des transports).

En parallèle, il s'agit d'identifier les acteurs à associer à la démarche : les communes concernées par le périmètre du plan, ainsi que les organismes associés au sens du code des transports, à savoir Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, le(s) Département(s) intéressé(s), les services de l'État et les gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan. La Métropole du Grand Paris est associée aux PLM situés dans son périmètre, ainsi que tout autre organisme maitre d'ouvrage potentiel d'actions du plan (établissement public d'aménagement, opérateur de transport, etc.). L'association de ces acteurs peut prendre la forme de comités de pilotage (permettant d'associer les élus, essentiels dans le portage du PLM) et de comités techniques.

Le code des transports prévoit également que les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires, et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet de plan. Un comité des partenaires peut être institué à l'initiative du porteur du PLM afin de réunir plus largement ces acteurs ou d'autres qu'il aura identifiés sur le territoire.

Enfin, cette phase préalable est l'occasion d'identifier les enjeux principaux en matière de politiques de mobilité sur lesquels l'effort en termes d'enquête ou d'études devra être porté dans le cadre du PLM. Le recensement des documents de planification ou de programmation existants (plans locaux d'urbanisme, plans climat air énergie territoriaux, plans vélo, plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics par exemple) permet de définir les thématiques sur lesquelles l'effort à porter pourra être moindre : les documents déjà approuvés pourront être intégrés dans le PLM, le cas échéant adaptés pour tenir compte de la vision multimodale. Un premier échange avec les acteurs associés peut aussi s'avérer utile pour préciser les objectifs communs et les attentes vis-à-vis de la démarche. Cette phase préalable permet d'établir un cadrage initial des travaux à mener (enquêtes, études, ...) pour garantir un processus d'élaboration efficace.

Parties prenantes du PLM (liste pouvant être complétée à l'initiative du porteur du PLM)

	Pilote	Acteurs associés	Partenaires consultés à leur demande
Acteurs	• EPCI ou syndicat mixte	• Communes • Métropole du Grand Paris (sur son territoire) • Départements • Région • Île-de-France Mobilités • Services de l'État • Gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan • Le cas échéant : collectivités limitrophes, Parc naturel régional, organismes maîtres d'ouvrage potentiels d'actions du plan	• Représentants des professions et des usagers des transports • Chambres consulaires • Associations agréées de protection de l'environnement
Instances		• Comité de pilotage (élus) • Comité technique	• Comité des partenaires (mis en place à l'appréciation du porteur du PLM)

Le cas de la révision d'un PLM

Le premier Plan de déplacements urbains d'Île-de-France ayant été approuvé en 2000, dans certains territoires, plusieurs générations de plans locaux de déplacements, désormais « plans locaux de mobilité », se sont déjà succédé.

Avant de lancer la révision d'un PLD ou PLM, il est essentiel de réaliser une première phase de bilan et d'évaluation du plan en vigueur, partagés avec les acteurs responsables des actions du plan. Elle peut être concomitante avec la phase d'initialisation de la démarche décrite ci-avant.

Un diagnostic ciblé pour dégager des priorités

Cette phase est essentielle pour construire une vision partagée des mobilités sur le territoire et défini des priorités d'action. Le diagnostic doit être court, pédagogique et ciblé sur les enjeux identifiés lors de l'initialisation de la démarche et il est indispensable de le partager avec l'ensemble des parties prenantes.

À cette fin, chaque partenaire porte à la connaissance du pilote du plan les projets en cours ou envisagés sur le territoire concerné.

Le PLM s'appuie sur ces éléments et les complète par une analyse ciblée des données disponibles, ainsi que le cas échéant par des analyses à dire d'expert et/ou des visites terrain sur des secteurs potentiellement à enjeu (cumulant les usages et donc les conflits potentiels).

Le diagnostic se décompose en deux grandes parties :

- un diagnostic transversal s'appuyant sur des analyses socio-économiques ciblées, les flux de déplacements, les pôles générateurs de déplacements, les projets de transport et d'aménagement connus,

- un diagnostic par mode pour mettre en exergue les points forts et les dysfonctionnements en termes de consistance des réseaux, d'offre de transport, de qualité de service, d'adéquation à la demande, de freins à l'usage…

Pour certains enjeux spécifiques, le périmètre d'étude peut être plus large que celui du PLM afin de correspondre au bassin de déplacements.

Pour les actions se rapportant à la voirie et à l'espace public, le diagnostic doit permettre de faire la synthèse des besoins par mode pour identifier les secteurs ou axes présentant des conflits potentiels.

La définition d'objectifs et d'orientations partagés

Sur la base des enjeux validés à l'issue de la phase de diagnostic, il convient de définir les grands objectifs que le PLM doit poursuivre et les orientations pour l'élaboration des actions.

Les objectifs du PLM doivent être conformes aux objectifs globaux du Plan des mobilités régional en tenant compte de la spécificité du territoire couvert. Ces objectifs portent sur l'évolution de la mobilité des personnes et des biens. La définition d'objectifs de mobilité chiffrés à l'échelle territoriale (par exemple, objectifs de parts modales) est très difficilement envisageable car elle nécessite de disposer d'un état initial de la mobilité sur le territoire, non disponible à ce jour. Sur ce point, l'instance pilote du PLM est invitée à se rapprocher d'Île-de-France Mobilités pour définir ce qui est envisageable en termes méthodologiques. Les objectifs peuvent aussi porter, selon les enjeux du territoire, sur des thématiques spécifiques (sécurité routière, accessibilité des personnes à mobilité réduite, accès à l'emploi etc.).

Les orientations, établies de préférence par thème afin de préfigurer les grandes lignes des actions à définir dans la phase suivante, doivent être hiérarchisées et validées par l'ensemble des acteurs associés en comité de pilotage. Il s'agit essentiellement de se mettre d'accord sur le niveau d'ambition des orientations.

Un plan d'action concret et engageant

Le plan d'action du PLM décline les actions du Plan des mobilités en Île-de-France, et en particulier celles relevant de la responsabilité des EPCI et des Communes. Les PLM établis par la Ville de Paris et les EPCI hors communautés de communes comprennent un volet socle obligatoire reposant sur vingt actions du Plan des mobilités, réparties en onze axes correspondant à cinq grands leviers d'actions. Ces actions figurent dans le tableau ci-après et doivent être traitées dans le cadre du PLM. Le porteur du PLM peut choisir, en lien avec les acteurs associés, d'intégrer d'autres actions (« volet facultatif ») pour tenir compte des enjeux spécifiques du territoire, en s'appuyant sur le reste des actions du Plan des mobilités. Il peut par exemple intégrer des actions sur les usages partagés de la voiture, sur la mobilité touristique, etc. Pour les communautés de communes qui établissent un PLM à titre volontaire, une recommandation de volet socle à traiter est également proposée.

Afin de garantir la plus grande opérationnalité possible, il est recommandé de prioriser un nombre réduit de mesures qui pourront réellement se concrétiser dans les cinq années suivant l'approbation du plan. Pour ces actions, le PLM a une portée programmatique et reprend les engagements des partenaires en termes de maîtrise d'ouvrage et de financement. À cette fin, il est important de prévoir des temps d'échanges avec les acteurs associés pour s'accorder sur les engagements de chacun.

La démarche PLM est aussi l'occasion de mettre en lumière des sujets peu traités et pour lesquels la réalisation d'actions concrètes dans la temporalité du plan est difficile. Pour ces thématiques, il convient de fixer des études à réaliser pour définir d'autres actions qui feront l'objet d'engagements ultérieurs.

Le PLM est ainsi composé d'éléments programmatiques et d'études. Quelle que soit leur nature, les actions du PLM doivent toutes comporter les mentions suivantes : maîtrise d'ouvrage, coût estimatif, financement, calendrier de réalisation, indicateurs de suivi.

Les attendus précis concernant le contenu des actions du volet obligatoire des PLM sont décrits dans les fiches-actions correspondantes et sont repérées à l'aide d'un pictogramme spécifique.

Pour faciliter la mise en œuvre du PLM, une déclinaison sous forme de « feuille de route » par maître d'ouvrage peut être établie, listant les actions du PLM sous sa responsabilité.

Le dispositif de suivi et d'évaluation

Un suivi et une évaluation en continu sont essentiels pour orienter la mise en œuvre du PLM, mais aussi pour préparer son éventuelle révision au bout de cinq ans. En parallèle de la définition des objectifs et du plan d'action, des indicateurs doivent être définis pour suivre l'avancée de la mise en œuvre du plan ainsi que son impact sur la mobilité. Concernant les actions, les indicateurs de suivi définis pour le Plan des mobilités régional peuvent servir de base, pour ceux qui peuvent être territorialisés ***(voir 5.5.1).*** Des observatoires territoriaux peuvent être constitués à cette fin (observatoire du stationnement par exemple).

Concernant les indicateurs d'impact sur la mobilité, de même que pour la définition des objectifs, le porteur du PLM est invité à se rapprocher d'Île-de-France Mobilités pour préciser les indicateurs disponibles à l'échelle du territoire, en lien avec l'Omnil.

L'évaluation environnementale

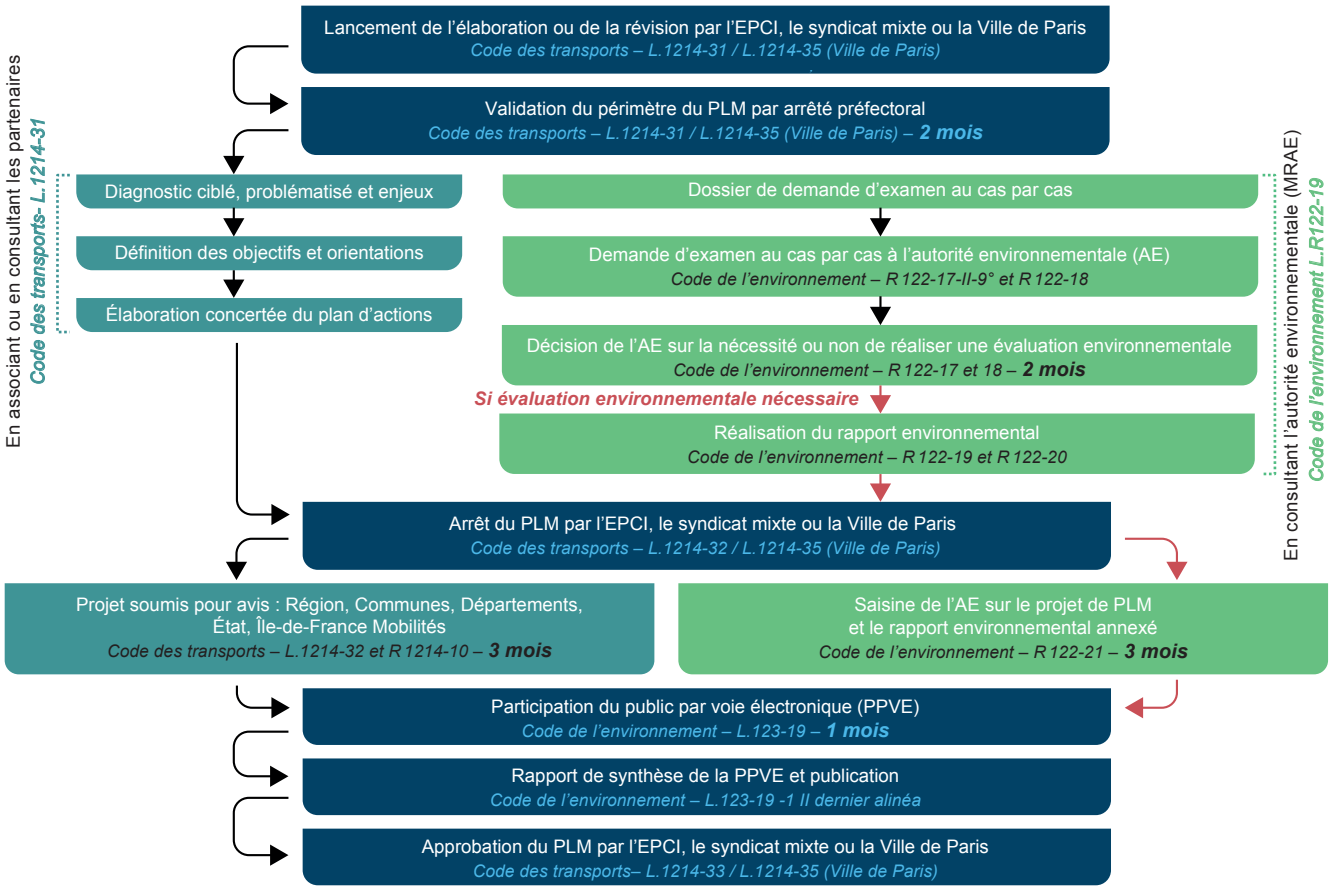
Les PLM sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas (article R122-17 du code de l'environnement). La démarche d'évaluation environnementale doit donc être engagée dès le lancement de la démarche PLM, et sa réalisation prévue en parallèle des étapes d'élaboration du PLM.

La demande d'examen au cas par cas doit être effectuée auprès de l'autorité environnementale à un stade suffisamment avancé du processus pour disposer des éléments nécessaires à la constitution du dossier de demande : caractéristiques principales du territoire susceptible d'être touché par la mise en œuvre du plan (valeur et vulnérabilité) ; caractéristiques principales du plan (objet, portée, contenu (incluant la description des pistes d'actions)) ; principales incidences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ou la santé humaine.

La demande doit donc être effectuée à l'issue de la phase de diagnostic et de définition des orientations, et au plus tard avant la finalisation des actions, afin de bénéficier d'une vision des problématiques soulevées sur le territoire et d'une ébauche des pistes d'actions.

L'absence de réponse de l'autorité environnementale dans un délai de deux mois vaut obligation de la réalisation d'une évaluation environnementale. Lorsque le PLM y est soumis, le rapport environnemental produit dans ce cadre est joint au projet de PLM soumis à la concertation.

Les grandes étapes de l'élaboration d'un PLM



La concertation

Le projet de PLM est soumis pour avis à la Région Île-de-France, aux conseils municipaux et départementaux intéressés, aux représentants de l'État dans le(s) département(s) concerné(s), ainsi qu'à Île-de-France Mobilités. C'est lors de cet avis que les partenaires associés peuvent s'engager sur la réalisation des actions qui sont de leur ressort. En l'absence d'avis dans les trois mois, celui-ci est réputé favorable. Assorti des avis des personnes publiques consultées, le projet de PLM est ensuite soumis à une procédure de participation du public prévue à l'article L.123-19 du code de l'environnement. Le plan est ensuite amendé pour tenir compte des résultats de la concertation, et approuvé par l'instance intercommunale qui le pilote.

5.3.4 Contenu des plans d'action

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

5 grands leviers d'action	11 AXES	20 ACTIONS
I Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement des transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
		3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables
		4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
		4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
II Partager la voirie et l'espace public entre les modes	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée. *La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.*
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Mieux partager la voirie urbaine	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
		8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale
		9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
		9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
III Optimiser la logistique urbaine	Soutenir une activité logistique performante et durable	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
		10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
IV Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
V Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

Les communautés de communes ne sont pas soumises à l'obligation d'élaborer un PLM. Toutefois, il leur est possible d'engager une démarche volontaire de planification des mobilités sur leur territoire. Dans cette perspective, Île-de-France Mobilités leur recommande de traiter *a minima* les actions *dans le tableau ci-contre.*

5.3.5 Mise en œuvre et suivi

Une fois le plan approuvé, il est essentiel de prévoir un pilotage et une animation dans la durée, afin de s'assurer régulièrement de la mise en œuvre des actions.

Les instances constituées avec les acteurs associés à l'élaboration du plan (comité de pilotage, comité technique) ont vocation à être pérennisées et réunies régulièrement par l'instance intercommunale pilote de la démarche, afin de faire le point d'avancement des actions du plan.

Cette dernière s'appuie pour cela sur le dispositif de suivi et d'évaluation défini lors de l'élaboration du PLM. L'ensemble des acteurs associés sont ainsi invités à transmettre régulièrement des informations sur l'avancement des actions dont ils sont maîtres d'ouvrage.

5.3.6 Un appui renforcé aux porteurs

Pour faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des PLM, et s'assurer de leur cohérence avec le Plan des mobilités régional, Île-de-France Mobilités apporte un appui technique et financier à leurs porteurs.

Un dialogue constant avec Île-de-France Mobilités est mis en place tout au long du processus d'élaboration.

Volet socle recommandé pour les communautés de communes

4 grands leviers d'action	9 AXES	10 ACTIONS
I Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement de transports collectifs : (bus, transports à la demande)	1.5 Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements (centres-villes, bourgs)	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération (en articulation avec les points d'arrêt bus prioritaires définis au 3.2)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables
		4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
II Partager la voirie et l'espace public entre les modes	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée. *La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté*
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Mieux partager la voirie urbaine (centres-villes, bourgs)	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
III Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
IV Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	**ACTION à choisir en fonction du ou des publics cibles souhaités :**
		14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire

L'accompagnement technique porte sur :

- un appui méthodologique tout au long de la phase d'élaboration : cahier des charges, méthode de travail, échanges réguliers sur le contenu du document aux différents stades (diagnostic, orientations, actions),
- la transmission de données, études clés, porté à connaissance, etc. et l'aide à l'accessibilité aux données nécessaires pour l'élaboration et l'évaluation en continu des PLM : données de l'Omnil, recensement des autres observatoires intervenant sur le champ des mobilités,
- un appui sur l'évaluation environnementale, dans le cas où le PLM y est soumis (méthodes, indicateurs et données…),
- la mise en réseau des EPCI, pour renforcer le partage de bonnes pratiques entre eux.

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

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

5.4.1 Le rôle des documents d'urbanisme locaux en matière de mobilité

Le Plan des mobilités en Île-de-France s'impose aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, afin d'en assurer la bonne mise en œuvre dans le respect des spécificités locales.

En termes d'articulation des planifications ***(voir CHAPITRE 1 « Préambule »),*** le Plan des mobilités s'impose directement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), qui doivent lui être compatibles. En l'absence de SCoT, la compatibilité avec le Plan des mobilités doit être assurée par les plans locaux d'urbanisme (PLU(i)), les documents en tenant lieu et les cartes communales.

Par ailleurs, les PLU(i) et les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les plans locaux de mobilité (PLM) élaborés par les EPCI. Il convient donc de se référer également à ces documents lorsqu'ils existent. S'ils ne peuvent traiter des déplacements qu'en termes d'aménagement de l'espace et d'occupation des sols, les SCoT et PLU(i), chacun à leur niveau, permettent d'agir sur la mobilité, tant sur la demande (volume de déplacements, origine/destination) que sur le mode de déplacement choisi. Ils constituent par conséquent des relais pour influer sur les politiques d'aménagement suivant les orientations du Plan des mobilités en Île-de-France.

SCoT : encadrer et organiser l'aménagement du territoire

À l'échelle d'un territoire de projet ou d'un bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), le SCoT détermine l'organisation de l'espace et fixe les grandes orientations de développement d'un territoire. Il permet de relier la question des mobilités avec les autres enjeux territoriaux qu'il aborde (gestion économe de l'espace et lutte contre l'artificialisation des sols, habitat, économie, commerce, énergie, climat, paysage…).

Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) exprime le projet de territoire et définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans. Ceux-ci concourent à la coordination des politiques publiques sur le territoire en favorisant, entre autres, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptée aux nouveaux modes de vie, ainsi qu'un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) détermine les conditions d'application du PAS, en définissant les orientations générales d'organisation de l'espace, de coordination des politiques publiques et de valorisation des territoires. C'est cette partie du SCoT qui est opposable notamment aux PLU(i) ou cartes communales.

De manière générale, le DOO repose sur la complémentarité entre les enjeux du territoire, notamment entre une offre de logements et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services qui structurent le territoire, ainsi que l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte de celui-ci.

Le DOO fixe les orientations de la politique de mobilité, dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile. Il détermine les grands projets d'équipements, de réseaux et de desserte nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services. Enfin, il précise les objectifs chiffrés de densification en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs.

Le DOO comprend en outre un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) qui permet de réguler certaines constructions et implantations commerciales, artisanales et logistiques commerciales.

PLU(i) : réglementer et préserver

À l'échelle intercommunale ou communale, le PLU(i) détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) expose le projet d'urbanisme de la collectivité à l'horizon de dix - quinze ans et définit également les grandes orientations pour l'aménagement du territoire, notamment en matière de transports et de déplacements.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de décliner le PADD, notamment en termes de transports et de déplacements, soit de façon thématique, soit de façon sectorielle (i.e. géographique). Elles peuvent notamment prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les OAP peuvent aussi adapter la délimitation des périmètres de bonne desserte par les transports collectifs où le plafonnement du stationnement automobile s'applique. En outre, dans les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC), les OAP peuvent définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer, ainsi que la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.

Enfin, les documents réglementaires, écrits et graphiques, permettent d'intervenir entre autres afin de réguler le stationnement (automobile, vélo), d'encadrer la création ou l'évolution des voies de circulation tous modes ou encore de préserver voire réserver du foncier pour des projets d'infrastructures ou d'équipements.

5.4.2 Actions du Plan des mobilités à décliner dans les documents d'urbanisme locaux

SCoT PLU Plusieurs fiches-actions du Plan des mobilités en Île-de-France sont identifiées comme ayant vocation à être prises en compte dans les SCoT et les PLU(i). Les fiches-actions concernées sont repérées à l'aide d'un pictogramme.

Le tableau ci-contre reprend l'ensemble des actions concernées et indique la nature de cette prise en compte :

P : Prescription d'une norme précise (de stationnement) à reprendre obligatoirement dans le SCoT et/ou PLU(i), ce dernier pouvant être plus contraignant – Ces prescriptions font partie des cinq prescriptions du Plan des mobilités ***(voir CHAPITRE 5.2),***

R : Recommandation d'une norme (de stationnement) qu'il est conseillé de reprendre dans le SCoT et/ou PLU(i) (stationnement, espaces de livraison),

S : Suggestion de déclinaison de l'action dans le SCoT et/ou PLU(i), que la collectivité est libre d'adapter à sa convenance en fonction du contexte local.

Les prescriptions **P** et recommandations **R** en matière de normes pour le stationnement privé automobile et celui des vélos, ainsi que de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles, sont à retrouver directement ***dans les fiches-actions concernées (ACTION 4.2, ACTION 9.3 et ACTION 10.3).***

Ces prescriptions et recommandations relatives aux normes de stationnement et aux aires de livraison s'appliquent directement aux PLU(i). Dans le cas d'un territoire couvert par un SCoT, il est demandé à ce dernier de les reprendre dans le document d'orientations et d'objectifs afin d'assurer la compatibilité des PLU(i) avec le Plan des mobilités.

Pour les autres thématiques, des suggestions **S** de déclinaison des actions du Plan des mobilités sont détaillées ci-après, par axe, en indiquant le cas échéant le levier mobilisable.

Il est aussi précisé en fin de paragraphe quand le thème est concerné par une ou des orientations réglementaires (OR) du SDRIF-E.

Actions du Plan des mobilités en Île-de-France ayant vocation à être déclinées dans les documents d'urbanisme locaux

AXE	ACTIONS	Nature
Transports collectifs attractifs	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	S
	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	S
Mobilité piétonne	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	S
Vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables	S
	4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	P S
Pôles d'échanges multimodaux	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	S
	6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	S
Route multimodale	7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral	S
Voirie urbaine partagée	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain	S
	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	S
Stationnement	9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	P R
Logistique	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique	S
	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	S
	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	R
	10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises	S
Transition énergétique des véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques	S
	11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds	S
	11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone	S

5.4.3 Comment décliner le Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ?

Transports collectifs

ACTIONS CONCERNÉES :

ACTION 1.1 ***« Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »***

ACTION 1.3 ***« Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »***

Les SCoT et les PLU(i) doivent reprendre, dans le PADD *a minima*, les projets d'infrastructures de transports collectifs inscrits au Plan des mobilités en Île-de-France.

Lorsque le tracé précis de ces projets est connu, les espaces nécessaires à leur réalisation doivent faire l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde, y compris pour les gares et les installations afférentes.

Lorsque ce n'est pas le cas, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation, ni celle des gares et des installations afférentes, ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.

En sus du réseau de transports en commun ferrés (train, RER et métro), les documents d'urbanisme locaux doivent permettre de développer les transports collectifs de surface, le cas échéant en site propre (tramway et BHNS) et de renforcer la capacité des axes bus saturés, afin de faciliter les mobilités au sein des bassins de vie et de désenclaver les quartiers vers des pôles d'échanges multimodaux.

À cette fin, les PLU(i) peuvent par exemple, dans le cadre d'une OAP thématique dédiée au partage de la voirie ou d'OAP sectorielles, identifier les principaux axes de circulation des bus et les points durs ou localiser les secteurs sur lesquels des aménagements de voirie sont nécessaires pour améliorer leur circulation.

Dans le cadre de la création d'un nouveau quartier faisant l'objet d'une OAP, il est souhaitable d'identifier les axes qui accueilleront l'offre bus, les secteurs d'intérêt à desservir et la localisation préférentielle pour des points d'arrêt. Le cas échéant, il peut être prévu au document graphique les mesures de protection et/ou de réservation des emprises nécessaires à la réalisation de ces aménagements pour les bus.

Enfin, afin de favoriser le bon fonctionnement des réseaux de bus, il est indispensable que les documents d'urbanisme locaux comportent des mesures permettant de préserver ou de créer des centres opérationnels bus (COB), ainsi que de les adapter aux besoins de l'exploitation (conversion énergétique). Il est ainsi demandé de ne pas obérer la conversion énergétique des COB existants et/ou, le cas échéant, leur extension, en prévoyant dans les documents d'urbanisme locaux les mesures de sauvegarde ou de réservation du foncier nécessaires et en autorisant, dans le règlement écrit, l'installation ou l'évolution des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) correspondantes. En outre, en zone dense, dans les secteurs où il est identifié un besoin de COB, il est préconisé, dans le cadre de la création de nouveaux quartiers mixtes faisant l'objet d'une OAP sectorielle et si le secteur le permet, d'étudier l'opportunité d'implanter un COB.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :

OR 128 : *Préserver / réserver les espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructures de transport.*

OR 129 : *Développer les transports collectifs de surface, le cas échéant en site propre.*

Modes actifs

ACTIONS CONCERNÉES :

ACTION 2.1 ***« Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne »***

ACTION 4.1 ***« Développer les infrastructures cyclables »***

ACTION 4.2 ***« Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo » (cf. fiche-action pour le détail)***

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre le développement d'itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinettes…), de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités et les établissements scolaires.

Pour ce faire, les PLU(i) peuvent par exemple comporter une OAP thématique dédiée aux modes actifs et/ou à l'espace public, visant à :

- identifier les itinéraires cyclables / piétons à conserver et localiser ceux à créer,
- cartographier les franchissements à créer pour résorber les coupures urbaines,
- fixer les grands principes de maillage piéton des secteurs d'aménagement, etc.

Le cas échéant, le document graphique du PLU(i) peut prévoir les mesures de protection ou de réservation du foncier nécessaires pour réaliser ces aménagements. Le règlement du PLU(i) peut également contribuer à dégager de l'espace sur les trottoirs

pour les piétons en obligeant par exemple les nouvelles constructions à prévoir des dégagements pour présenter les containers pour les déchets ménagers et recyclables.

En outre, concernant plus spécifiquement les infrastructures cyclables, les SCoT et les PLU(i) doivent prévoir les mesures de sauvegarde et les aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants, continus, capacitaires et sécurisés, de niveau régional et suprarégional. Il est néanmoins rappelé que ces aménagements doivent s'inscrire en complémentarité des aménagements nécessaires aux transports en commun et non en concurrence.

Enfin, les document d'urbanisme locaux doivent mettre en place des mesures et définir des obligations suffisantes pour permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois, et à proximité des commerces et équipements publics.

En parallèle des normes de stationnement pour les vélos dans les constructions ***(cf. détail de la MESURE 4.2.4),*** il est par exemple possible de prévoir, dans les OAP ou dans le document graphique du PLU(i), les mesures de localisation ou de réservation du foncier nécessaires pour installer des parkings à vélos près des gares ou des principaux pôles d'équipements ou d'activités.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :

OR 142 : *Préserver / réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants.*

OR 143 : *Développer des itinéraires « quotidiens » dédiés aux modes actifs et développer le stationnement des vélos.*

Pôles d'échanges multimodaux

ACTION CONCERNÉE :

ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée »

Dans le cadre de l'aménagement des quartiers de gare, en particulier des gares du Grand Paris Express, ainsi que des polarités identifiées par le SDRIF-E, les documents d'urbanisme locaux doivent préserver, voire réserver des espaces nécessaires à l'intermodalité autour des gares afin de faciliter les correspondances avec les autres réseaux de transports.

Ces espaces, qui devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, ont vocation à permettre l'intégration, dans les gares routières ou les stations de bus :

- de stationnement sécurisé pour les vélos,
- d'espaces piétons apaisés,
- d'espaces de stationnement permettant d'accueillir les nouvelles mobilités (aires de covoiturage, bornes de recharge électrique, transport à la demande, etc.).

Pour ce faire, les PLU(i) peuvent par exemple élaborer des OAP spécifiques aux quartiers de gare visant, dans le périmètre opérationnel d'aménagement du pôle, à identifier :

- les voies d'accès au pôle nécessitant la réalisation d'aménagements pour améliorer la circulation des bus,
- les itinéraires de rabattement cyclables à conserver, à faire évoluer ou à créer,
- les cheminements piétons de rabattement, accessibles aux PMR, à conserver, à faire évoluer ou à créer.

Ces OAP peuvent également permettre de positionner les équipements d'intermodalité, le cas échéant avec un principe de localisation :

- les éco-stations bus, voire les arrêts,
- les parkings de stationnement pour les vélos,
- les bornes de recharge électriques,
- les aires de covoiturage, etc.

Le cas échéant, le document graphique du PLU(i) peut prévoir les mesures de protection ou de réservation du foncier nécessaires pour réaliser ces aménagements ou équipements.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :

OR 130 : *Préserver / réserver les espaces nécessaires à l'intermodalité dans l'aménagement des quartiers de gare.*

Route multimodale

ACTIONS CONCERNÉES :

ACTION 6.2 ***« Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers »***

ACTION 7.3 ***« Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »***

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'accroître la multimodalité du réseau routier primaire, en particulier en favorisant :

- le développement ou la création d'offres de transport partagé, et de voies réservées (cars express, covoiturage),
- la création de pôles d'échanges routiers multimodaux à l'interface entre réseau primaire et réseaux locaux (rabattements marche, vélo, bus et aires de covoiturage).

Le cas échéant, le document graphique du PLU(i) peut prévoir les mesures de protection ou de réservation du foncier nécessaires pour réaliser ces aménagements ou équipements.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :

OR 132 : *Accroître la multimodalité du réseau routier primaire.*

Partage de la voirie

ACTION CONCERNÉE :

ACTION 8.1 ***« Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain »***

Les aménagements des grands axes de voirie urbaine, hors voies rapides, doivent intégrer progressivement des voies réservées aux transports collectifs (lignes de bus ou de cars express) et au covoiturage et réduire les nuisances pour les riverains.

À cet effet, le PLU(i) peut par exemple comporter une OAP thématique relative au réseau viaire, qui propose des orientations en matière :

- de hiérarchisation du réseau viaire,
- de caractéristiques des voies,
- de modes de déplacements prioritaires,
- d'aménagement de l'espace public et de ses abords, etc.

Le règlement du PLU(i) pourra en complément préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :

OR 132 : *Accroître la multimodalité du réseau routier primaire.*

Stationnement automobile

ACTION CONCERNÉE :

ACTION 9.3 ***« Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé » (cf. fiche-action pour le détail)***

La création de nouveaux parcs de stationnement doit être limitée en cohérence avec la desserte par les transports en commun existante et en projet. Le cas échéant, la nouvelle offre de stationnement doit prioritairement s'intégrer au bâti et, en cas d'impossibilité technique ou à défaut de conditions économiquement acceptables, elle doit limiter son emprise au sol.

Afin de répondre à cette orientation, le Plan des mobilités en Île-de-France fixe des normes pour le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureaux, de logements, ainsi que dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs, dont les cinémas ***(cf. détail des mesures de la fiche-action 9.3).***

Les documents d'urbanisme locaux doivent également veiller à favoriser l'aménagement et le réaménagement de parcs de stationnement de qualité d'un point de vue environnemental, en particulier en limitant leur imperméabilisation et en les végétalisant.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :

OR 140 : *Limiter, en cohérence avec la desserte par les transports, l'offre nouvelle de stationnement automobile.*

OR 141 : *Aménager / réaménager des parkings de qualité d'un point de vue environnemental.*

Marchandises et logistique

ACTIONS CONCERNÉES :

ACTION 10.1 ***« Améliorer la performance de l'armature logistique »***

ACTION 10.2 ***« Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire »***

ACTION 10.3 ***« Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines » (cf. fiche-action pour le détail)***

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à conserver les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, aéroports, sites multimodaux) pour ces usages. En particulier, les sites multimodaux existants et identifiés au titre de l'armature logistique par le Plan des mobilités en Île-de-France doivent être maintenus et leur emprise préservée.

Pour décliner cette armature logistique, les PLU(i) peuvent s'appuyer sur l'article L.151-16 du code de l'urbanisme, qui permet au règlement de délimiter, dans les zones urbaines (U) ou à urbaniser (AU), des secteurs dans lesquels la préservation ou le développement d'infrastructures et d'équipements logistiques est nécessaire et définir, le cas échéant, la nature de ces équipements ainsi que les prescriptions permettant d'assurer cet objectif.

Les documents d'urbanisme locaux doivent également veiller à privilégier la densification des emprises logistiques existantes afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers. Il convient donc que les PLU(i) conservent une sous-destination adaptée aux activités logistiques (entrepôt) dans les zones où elles sont situées.

Les règles de construction doivent en outre être compatibles avec les besoins de ces entrepôts, notamment en termes de hauteur des constructions. Lorsque des réhabilitations sont nécessaires, les PLU(i) doivent également prévoir les aménagements qui les permettent.

Par ailleurs, l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense est un enjeu majeur auquel le PLU(i) en particulier peut contribuer. En effet, il peut délimiter des périmètres de localisation d'équipements pour des espaces de logistique urbaine (ELU). Il convient également d'inscrire des règles favorisant la création de bâtiments logistiques en zone urbaine qui soient particulièrement exemplaires sur le plan constructif, énergétique, environnemental et paysager, en prévoyant notamment les dérogations nécessaires aux règles générales selon des critères définis par la collectivité.

De son côté, le SCoT permet également de réguler les constructions logistiques commerciales, notamment leurs conditions d'implantation. Il localise les secteurs d'implantation privilégiés des équipements logistiques commerciaux au regard des besoins logistiques du territoire et de la capacité des voiries à gérer les flux de marchandises. Enfin, il peut prévoir les conditions permettant le développement ou le maintien de la logistique commerciale de proximité dans les centralités urbaines.

Il est également recommandé d'inscrire dans le PLU(i) des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles ***(cf. détail : MESURE 10.3.2).***

Enfin, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 et le SDRIF-E partagent l'objectif de développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire. À cet égard, il convient d'autoriser, dans le règlement du PLU(i), les sous-destinations adéquates pour les activités logistiques dans les sites portuaires, en particulier les entrepôts.

Orientations réglementaires du SDRIF-E liées :

OR 116 : *Conserver les emprises logistiques à ces usages.*
OR 117 : *Densifier les emprises logistiques existantes.*
OR 115 : *Maintenir et préserver les sites multimodaux logistiques existants.*
OR 119 : *Créer de nouveaux sites logistiques portuaires et développer des embranchements ferrés sur les ports.*
OR 121 : *Maintenir les équipements d'interface rail / route.*
OR 122 : *Intégrer des espaces logistiques en zone dense.*

Transition énergétique des véhicules

ACTIONS CONCERNÉES :

ACTION 11.1 ***« Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques »***

ACTION 11.2 ***« Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds »***

ACTION 11.3 ***« Développer la mobilité hydrogène bas carbone »***

Il est important que les documents d'urbanisme locaux prévoient les espaces nécessaires au déploiement des bornes de recharge et points d'avitaillement multi-énergies (électricité, hydrogène, gaz naturel pour les véhicules). Les sites anciennement à usage de stations-service, notamment, peuvent servir de support à cet usage. Cela peut notamment passer par la création de périmètres de servitudes de localisation pour des équipements.

Orientation réglementaire du SDRIF-E liée :

OR 134 : *Prévoir les espaces pour déployer des bornes de rechargement et points d'avitaillement multi-énergies.*

5.4.4 Suivi et contrôle de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux

En application de l'ordonnance n° 2020-745 du 17 juin 2020, les EPCI et les Communes examinent, au maximum tous les trois ans, si de nouveaux documents de rang supérieur – dont le Plan des mobilités en Île-de-France et le SDRIF-E – sont entrés en vigueur, et adaptent en une seule fois leur SCoT ou leur PLU(i) pour les mettre en compatibilité avec lesdits documents.

Par ailleurs, en tant que personne publique associée à l'élaboration, la révision et l'évolution de tous les documents d'urbanisme locaux en Île-de-France, Île-de-France Mobilités procède à l'analyse de la compatibilité des SCoT et des PLU(i) avec le Plan des mobilités en Île-de-France quand elle est saisie pour avis sur l'une ou l'autre de ces procédures.

Afin d'assurer une bonne compatibilité entre les documents d'urbanisme locaux et le Plan des mobilités, il convient d'associer Île-de-France Mobilités de façon systématique au processus de révision et d'élaboration des PLU(i) et SCoT, en particulier dans le cadre des réunions organisées avec les personnes publiques associées.

5.5 Un pilotage permettant de faire évoluer la stratégie en continu

La réussite de la stratégie d'action que constitue le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 dépend de deux facteurs clés :

- **La dynamique collective d'action :**
  la mise en œuvre du plan repose sur l'ensemble des acteurs de la mobilité, dont l'action doit être la plus coordonnée possible eu égard, à la fois, à l'enjeu de cohérence de l'action publique, mais également au contexte d'impératif de lutte contre le changement climatique pas toujours compris, accepté ou jugé atteignable, et compte tenu du contexte financier contraint.

- **L'évolutivité du plan dans la durée :**
  la mise en œuvre du plan doit pouvoir être réorientée régulièrement pour renforcer le soutien aux actions qui avanceraient moins vite et les adapter le cas échéant, mais aussi pour tenir compte de l'évolution du contexte et des opportunités disponibles en matière de mobilité.

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

5.5.1 Un suivi en continu

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

Le volet marchandises sera suivi en lien avec l'Observatoire régional du fret et de la logistique (OFELIF).

Deux séries d'indicateurs sont définies :

- des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du plan, définis en fonction des objectifs chiffrés fixés par action,

- des indicateurs d'impact du plan sur la mobilité et l'environnement.

L'établissement de ces indicateurs repose le plus possible sur la compilation de données existantes, fiables, pérennes et mises à jour régulièrement.

Les indicateurs de mise en œuvre sont établis à l'échelle régionale. Certains, comme le suivi de l'offre de transports collectifs par exemple, existent déjà à cette échelle. Toutefois, la majorité des actions relevant de l'échelon local, la constitution d'indicateurs de suivi de ces actions à l'échelle régionale nécessitera la consolidation de données territoriales, alimentées par les collectivités. À cet égard, la constitution d'observatoires territoriaux à l'échelle des EPCI, en lien avec l'élaboration et le suivi des plans locaux de mobilité, sera utile. À défaut, des réflexions seront menées pour définir des méthodes d'estimation de certains indicateurs à partir de bases de données existantes.

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

Les indicateurs seront alimentés tout au long de la durée de vie du plan, ce qui permettra de dresser des bilans réguliers pour éclairer les différentes instances mises en place et de contribuer également à l'évaluation obligatoire du plan. En effet, conformément à l'article L.1214-8 du code des transports, le plan de mobilité fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

Indicateurs de suivi

AXES	INDICATEURS DE SUIVI	ENTITÉ RESSOURCE	PÉRIODICITÉ
AXE 1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs	Offre de transport par mode (incluant aussi les lignes express et les services de transports à la demande)	Île-de-France Mobilités	Annuelle
	Indicateurs de régularité / ponctualité		
	Longueur des infrastructures nouvelles et des aménagements de voirie en faveur des bus		
	Âge du parc de matériel roulant		
	Nombre de centres opérationnels bus (selon type d'énergie)		
	Équipement des espaces de transport et des véhicules en information dynamique		
	Équipement des espaces de transport et des véhicules en vidéoprotection		
AXE 2 Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	Nombre d'EPCI couverts par un plan mobilité piétonne	Île-de-France Mobilités	Annuelle
AXE 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements	Nombre de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics élaborés	État, EPCI	Annuelle
	Part de la voirie autour des arrêts de transports collectifs prioritaires diagnostiquée / rendue accessible	Île-de-France Mobilités avec les gestionnaires de voiries	Annuelle
	Nombre de gares / stations / lignes de bus accessibles, Fréquentation des services dédiés	Île-de-France Mobilités	Annuelle
AXE 4 Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	Longueur des aménagements cyclables réalisés (dont aménagements structurants)	Gestionnaires de voirie	Annuelle
	Nombre de places vélos dans les pôles d'échanges, sur la voirie	Île-de-France Mobilités avec les gestionnaires de voirie	Annuelle
	Part de PLU(i) approuvés qui incluent des normes de stationnement vélo dans les constructions nouvelles	Île-de-France Mobilités	Tous les trois ans
AXE 5 Développer les usages partagés de la voiture	Nombre d'aires de covoiturage, de lignes de covoiturage, nombre d'utilisateurs de plateformes de covoiturage	Île-de-France Mobilités avec les gestionnaires de voirie	Annuelle
	Nombre de communes desservies par au moins un service d'autopartage, nombre d'abonnés	Île-de-France Mobilités	Annuelle
AXE 6 Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	Nombre de projets de pôles engagés et achevés, nombre de pôles d'échanges multimodaux routiers	Île-de-France Mobilités	Annuelle
	Nombre d'éco-stations bus, de places en parkings relais		
AXE 7 Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	Longueur des voies réservées multimodales sur le réseau magistral	État, Ville de Paris, sociétés concessionnaires d'autoroutes	Annuelle
	Part des opérations d'amélioration de la qualité de service réalisées	État, Région	Annuelle
	Nombre de secteurs de bruit prioritaires traités	Région	Annuelle
AXE 8 Mieux partager la voirie urbaine	Nombre de zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes créées, Part de la voirie urbaine à 30 km/h	Gestionnaires de voirie	Annuelle
	Nombre de coupures urbaines résolues	Départements	
AXE 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	Nombre de communes ayant instauré du stationnement payant sur voirie	Île-de-France Mobilités, GART	Tous les trois ans
	Part des PLU(i) approuvés qui intègrent des normes de stationnement conformes au Plan des mobilités	Île-de-France Mobilités	
AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable	Part des sites logistiques d'accès multimodal préservés	OFELIF	Tous les cinq ans
	Distance moyenne des surfaces logistiques construites au centre de l'agglomération		
AXE 11 Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	Nombre de points de charge, stations d'avitaillement GNV, stations hydrogène	GiREVE, Gaz Mobilité, Région	Annuelle
	Part des véhicules électriques, hybrides rechargeables, GNV, hydrogène (par type de véhicule)	État	
AXE 12 Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire	Nombre de bénéficiaires de la tarification solidaire	Île-de-France Mobilités, Départements, Ville de Paris	Annuelle
	Part des Départements couverts par un plan d'action en faveur de la mobilité solidaire	Départements	
AXE 13 Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable	Part des visiteurs et touristes utilisant les transports collectifs, la marche et/ou le vélo au cours de leur séjour	Choose Paris Region	Annuelle
AXE 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	Nombre de grands pôles d'emplois dotés de plans de mobilité inter-employeurs	Île-de-France Mobilités, Région	Annuelle

Indicateurs d'impact

OBJECTIFS DU PLAN DES MOBILITÉS	INDICATEURS D'IMPACT	ENTITÉ RESSOURCE	PÉRIODICITÉ
Amélioration de l'accès à l'emploi	• Part des Franciliens ayant accès à la moitié des emplois de la région en moins d'une heure en transports collectifs	• Île-de-France Mobilités	• Annuelle
Augmentation du nombre de déplacements en transports collectifs	• Trafic des transports collectifs par mode et par territoire	• Île-de-France Mobilités	• Annuelle
Diminution des déplacements en modes individuels motorisés	• Comptages routiers sur le réseau national et les réseaux départementaux	• Plateforme de données routières (DRIEAT / Région, en cours de développement) • Gestionnaires de voirie (Etat DIRIF, sociétés concessionnaires d'autoroutes, conseils départementaux)	• Annuelle, selon disponibilité des données
	• Taux de motorisation	• Insee	• Annuelle
	• Taux de remplissage des véhicules	• Île-de-France Mobilités	• Tous les trois ans
Augmentation du nombre de déplacements à vélo	• Comptages vélos	• Ville de Paris, Départements, Institut Paris Region	• Annuelle
Amélioration de la sécurité routière	• Nombre d'accidents corporels de la circulation	• État (DRIEAT et préfectures) Gestionnaires de voirie locaux	• Anuelle
	• Nombre de tués et de blessés par mode, par territoire et par réseau (magistral, structurant, local)		
Augmentation de la part modale du fret ferroviaire et du fret fluvial	• Trafic marchandises selon les modes de transport (route, fer et voie d'eau)	• OFELIF	• Annuelle
Diminution de l'exposition des Franciliens au bruit généré par les transports	• Nombre de Franciliens exposés à des niveaux de bruit excessifs dus à la circulation routière et ferroviaire	• Bruitparif	• Selon la périodicité de mise à jour des cartes d'exposition au bruit
Amélioration de la qualité de l'air	• Nombre de Franciliens exposés à des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote NO_2, particules PM_{10} et $PM_{2,5}$, ozone O_3 et benzène supérieures aux objectifs	• Airparif	• Annuelle
Diminution des émissions de gaz à effet de serre	• Niveau des émissions de gaz à effet de serre par les transports par mode (hors aérien)	• ROSE	• Annuelle

5.5.2 Des instances de pilotage au niveau régional

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

- **un comité de pilotage stratégique,**
- **un comité technique.**

Le comité de pilotage stratégique sera constitué de l'État, des élus représentant les partenaires suivants :

- Île-de-France Mobilités,
- Région Île-de-France,
- Départements, Ville de Paris,
- Métropole du Grand Paris,
- EPCI soumis à l'obligation d'élaborer des plans locaux de mobilité (établissements publics territoriaux, Communautés d'agglomération, Communauté urbaine), Communautés de communes ;

et de représentants d'associations d'usagers des services de mobilité.

Ce comité se réunira à des dates clés jalonnant la vie du Plan et *a minima* tous les deux ans, pour faire le point sur l'avancement du plan et des PLM, et orienter la stratégie d'action.

Le comité technique, miroir du comité de pilotage stratégique, sera mis en place avec les représentants techniques des mêmes organismes.

Il se réunira tous les ans pour suivre l'avancement des actions et des PLM, partager les éventuelles difficultés rencontrées, faire évoluer la stratégie d'animation technique et proposer le cas échéant des évolutions au comité de pilotage stratégique.

5.5.3 Des outils d'animation pérennisés et modernisés

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

Les Assises des mobilités en Île-de-France réunissent annuellement l'ensemble des acteurs concernés par les mobilités :

- Île-de-France Mobilités,
- les Départements et la Ville de Paris,
- les EPCI, l'AMIF,
- l'État,
- les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructures (dont SNCF Réseau, HAROPA Port, Voies navigables de France),
- les chambres de commerce et d'industrie,
- L'Institut Paris Region, l'APUR,
- les associations (usagers des transports collectifs, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, environnement),
- les organisations patronales et syndicales,
- l'Ademe, Airparif, Bruitparif.

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

Un autre objectif est d'en faire un lieu de sensibilisation, de valorisation et de partage de bonnes pratiques en lien avec les orientations du plan.

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

En parallèle des assises régionales annuelles, la participation ponctuelle à d'autres évènements franciliens, par exemple ceux organisés par l'AMIF, est utile pour valoriser les bonnes pratiques et diffuser une culture de la mobilité durable.

Une animation technique en continu

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

À cet effet, Île-de-France Mobilités a mis en place un site internet, qui a vocation à être le centre de ressources et la boîte à outils de référence pour les maîtres d'ouvrage et les autres partenaires. Ce site sera alimenté de l'ensemble des informations clés du Plan des mobilités en Île-de-France ainsi que des outils pratiques nécessaires à la mise en œuvre de ce dernier, à son suivi, et à son évaluation :

- les documents de référence (Plan des mobilités en Île-de-France 2030 et ses annexes),
- des ressources telles que des guides techniques ou des cahiers des charges type, pour faciliter la mise en œuvre sur certains sujets clés, notamment pour l'élaboration des plans locaux de mobilité,
- des informations sur les sources et les modalités de financement,
- des éléments sur le suivi de l'avancement de la mise en œuvre du plan,
- des retours d'expériences et bonnes pratiques afin de permettre la circulation de l'information entre acteurs,
- des liens vers les principales sources de données (site de l'Omnil, Observatoire du fret et de la logistique, recensement d'autres observatoires régionaux ou nationaux, etc.),

Ce site sera également le support d'un espace d'échanges dédié aux collectivités locales, en particulier aux EPCI qui portent l'élaboration des plans locaux de mobilité.

Il permettra d'identifier les thématiques qui nécessiteraient des échanges approfondis voire des outils ou des ressources complémentaires.

Enfin, des ateliers ou des groupes de travail seront organisés en tant que de besoin pour partager les questionnements, connaissances, réalisations et bonnes pratiques, afin de capitaliser sur la connaissance et l'action de chacun sur des sujets techniques précis. Ces espaces d'échanges seront aussi une opportunité pour développer des partenariats et des synergies.

6

Impact environnemental

6.1 Analyse des incidences du Plan des mobilités sur l'environnement 120

6.1.1 Un impact global positif sur les enjeux majeurs 120

6.1.2 Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés 121

6.2 Définition de mesures complémentaires améliorant l'impact environnemental du plan 121

6.2.1 Des mesures complémentaires intégrées au plan d'action 121

6.2.2 Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du plan 121

6 Impact environnemental

6.1 Analyse des incidences du Plan des mobilités sur l'environnement

L'analyse des incidences notables sur l'environnement du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 a été réalisée dans le cadre de son évaluation environnementale, en s'appuyant sur la hiérarchisation des enjeux environnementaux réalisée en lien avec le périmètre d'action ***(voir CHAPITRE 2 « Enjeux »). Elle est présentée en détail dans le rapport environnemental annexé au plan.***

Une image synthétique peut en être donnée grâce à la comptabilisation des mesures du plan d'action en fonction de l'ampleur de leur incidence sur les différents enjeux environnementaux identifiés : incidence positive majeure ou limitée, neutre, incertaine et négative limitée ou majeure.

Cette approche comptable, présentée dans le graphique ci-après, ne constitue pas une vision cumulée de l'impact du plan, la nature et l'ampleur des incidences des mesures pouvant fortement différer. Elle ne se substitue donc pas à l'analyse fine par action, détaillée dans le rapport environnemental.

6.1.1 Un impact global positif sur les enjeux majeurs

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

L'impact du plan sur les enjeux liés à la consommation énergétique des transports et aux émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre qui en découlent est très largement positif. Ce résultat est conforme aux objectifs de mobilité du plan qui ont été construits pour atteindre les cibles fixées pour les émissions de gaz à effet de serre et les concentrations de polluants atmosphériques. Des éléments plus précis sur l'atteinte de ces objectifs environnementaux sont exposés ***dans le CHAPITRE 3 « Objectifs ».***

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

L'enjeu de préservation de la santé – qui regroupe les impacts de l'exposition à la pollution atmosphérique, au bruit des transports routiers et ferroviaires, aux îlots de chaleur urbains et au stress, ainsi que la sécurité routière et l'activité physique –est concerné par un nombre important de mesures à l'impact positif majeur.

L'ensemble des mesures contribuant à baisser le trafic automobile et à favoriser la mutation technologique du parc réduit en effet l'exposition des Franciliens à la pollution atmosphérique et au bruit, minorant ainsi l'impact de ces derniers sur leur santé.

En complément, l'ensemble des actions favorisant le développement des modes actifs, la pacification et l'accessibilité de la voirie et un partage de cette dernière davantage en faveur des piétons et des cyclistes permet une amélioration de la sécurité routière pour ces usagers particulièrement vulnérables et de l'activité physique pour tous, ainsi qu'une réduction du stress.

L'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, fait par ailleurs l'objet d'une action spécifiquement destinée à réduire l'incidence des accidents graves.

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

6.1.2 Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés

L'impact du plan d'action sur les enjeux environnementaux classés importants ou modérés est quant à lui principalement neutre.

Une majorité des mesures inscrites au plan induisent en effet des impacts non significatifs sur ces enjeux moins directement liés au système de mobilité que les enjeux majeurs. En particulier, l'ensemble des actions traitant de services de mobilité ou de mesures incitatives aux changements de comportements n'ont que peu d'incidence sur ces enjeux.

Ces derniers sont principalement affectés par les mesures liées à la construction et à l'aménagement. Ainsi, les impacts incertains, relativement nombreux concernant les enjeux de réduction des consommations de matériaux, d'espace et d'artificialisation des sols et de pollutions issues du ruissellement pluvial, proviennent des mesures impliquant la construction d'infrastructures de transport, de stationnement ou d'avitaillement. Leur bilan réel (positif ou négatif) dépend de chaque projet précis et ne peut donc être réalisé à l'échelle d'un plan de mobilité régional. Il s'agit ainsi de conserver une vigilance sur ces enjeux lors de la conception et de la réalisation des projets.

6.2 Définition de mesures complémentaires améliorant l'impact environnemental du plan

6.2.1 Des mesures complémentaires intégrées au plan d'action

Des mesures pour renforcer les effets positifs du plan ont été définies et intégrées directement dans les fiches-actions grâce à un travail itératif entre l'élaboration du plan d'action et l'analyse de ses incidences environnementales.

Elles visent par exemple à veiller à la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets impliquant une construction (choix des matériaux, gestion des eaux pluviales et des risques de crue, végétalisation, prise en compte de la Trame verte et bleue etc.), à maintenir l'accessibilité de la voirie lors des travaux pour garantir la continuité des cheminements pour les piétons et les personnes à mobilité réduite à tout moment, ou encore à mieux prendre en compte le stress lié aux déplacements.

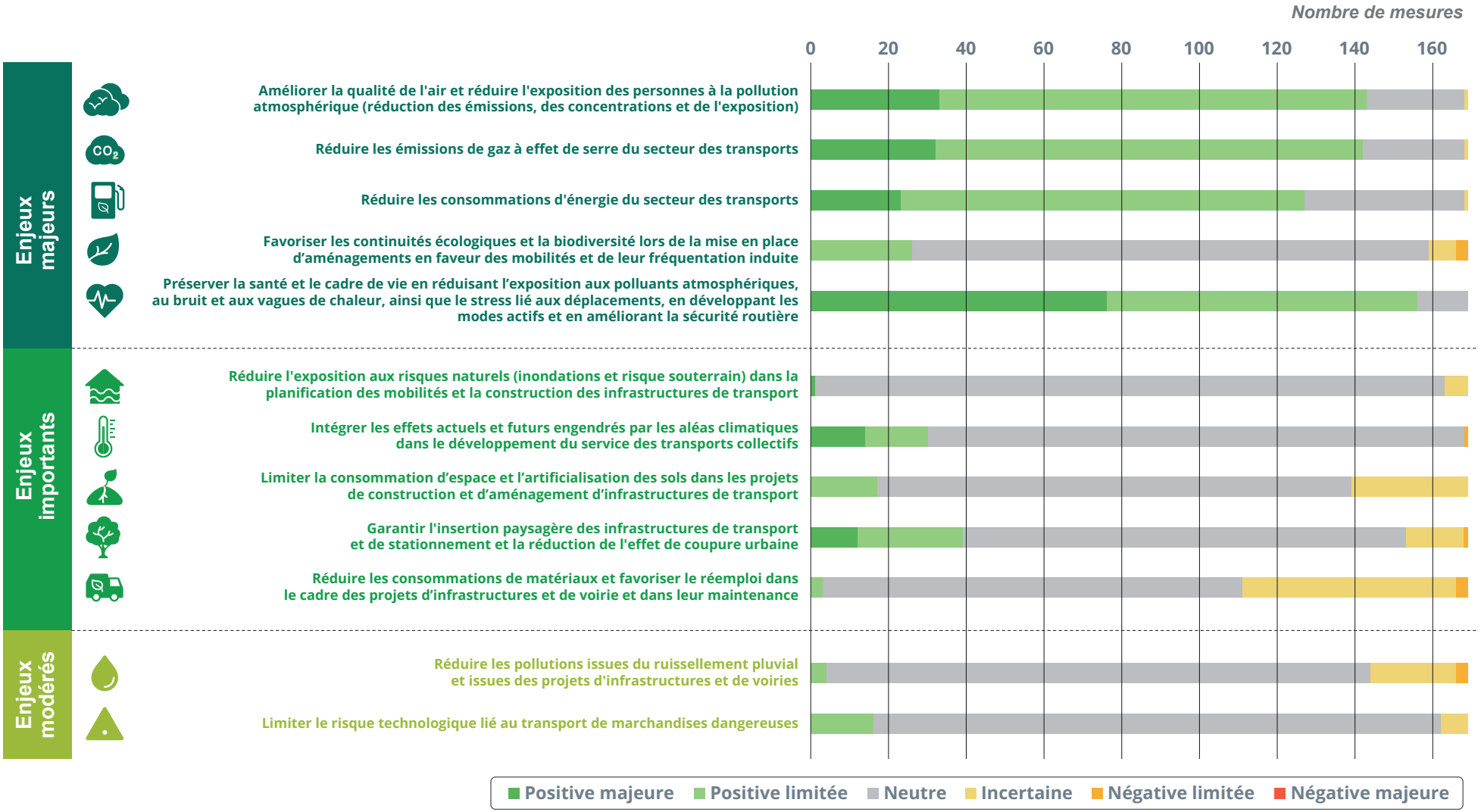
6.2.2 Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du plan

ERC

L'ensemble des actions entraînant des impacts incertains ou négatifs font l'objet de mesures « ERC » (Éviter / Réduire / Compenser) recensées dans le rapport environnemental et dont l'existence est signalée dans le plan par un pictogramme qui invite les maîtres d'ouvrage à se reporter au rapport environnemental pour l'explicitation de ces mesures.

Ces mesures concernent par exemple les aménagements et les processus permettant une meilleure prise en compte des risques naturels, en particulier du risque d'inondation, une meilleure gestion des matériaux et déchets liés aux constructions sur leur cycle de vie ou encore une compensation des impacts sur les espaces naturels (reboisement et restauration écologique) et la biodiversité (aménagements en faveur de la mobilité des espèces, végétalisation).

Profil environnemental du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France



LE PLAN DES MOBILITÉS
EN ÎLE-DE-FRANCE
2030

Le Plan d'action
du Plan des mobilités en Île-de-France

SOMMAIRE

GRILLE DE LECTURE DU PLAN D'ACTION P 127

AXE 1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs P 134

ACTION 1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience P 139
ACTION 1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit P 150
ACTION 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance P 154
ACTION 1.4 Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie P 163
ACTION 1.5 Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses P 165
ACTION 1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs P 169
ACTION 1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun P 172
ACTION 1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne P 176
ACTION 1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs P 178

AXE 2 Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité P 179

ACTION 2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne P 182

AXE 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements P 185

ACTION 3.1 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs P 188
ACTION 3.2 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération P 196

AXE 4 Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo P 200

ACTION 4.1 Développer les infrastructures cyclables P 204
ACTION 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo P 209
ACTION 4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés P 216

AXE 5 Développer les usages partagés de la voiture P 219

ACTION 5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France P 222
ACTION 5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage P 225

AXE 6 Renforcer l'intermodalité et la multimodalité P 229

ACTION 6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée P 232
ACTION 6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers P 241
ACTION 6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle P 244

AXE 7 Rendre la route plus multimodale, sûre et durable P 248

ACTION 7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable P 252
ACTION 7.2 Améliorer la sécurité routière P 259
ACTION 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral P 265
ACTION 7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier P 267
ACTION 7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier P 270

AXE 8 Mieux partager la voirie urbaine P 274

ACTION 8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain P 277
ACTION 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines P 282

AXE 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux P 288

ACTION 9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale P 291
ACTIONS 9.2 & 9.3 Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(I) P 294
ACTION 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable P 295
ACTION 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé P 300

AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable P 307

ACTION 10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique P 311
ACTION 10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire P 317
ACTION 10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines P 322
ACTION 10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises P 326

AXE 11 Accelerer la transition énergetique des parcs de véhicules P 331

ACTION 11.1 Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques P 334
ACTION 11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds P 340
ACTION 11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone P 342
ACTION 11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules P 345

AXE 12 Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire P 349

ACTION 12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilité P 352
ACTION 12.2 Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire P 354

AXE 13 Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable P 357

ACTION 13.1 Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux P 360
ACTION 13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables P 362
ACTION 13.3 Améliorer l'expérience voyageur des touristes P 367

AXE 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements P 369

ACTION 14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables P 372
ACTION 14.2 Développer l'écomobilité scolaire P 374
ACTION 14.3 Accompagner les entreprises et administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés P 379

GRILLE DE LECTURE DU PLAN D'ACTION

Structure et contenu du plan d'action

Le plan d'action constitue la partie opérationnelle du Plan des mobilités en Île-de-France 2030. Il décrit le plus précisément possible les actions à mettre en œuvre par l'ensemble des acteurs franciliens des mobilités pour atteindre les objectifs fixés.

Le plan d'action se décline en quatorze AXES, comportant chacun une ou plusieurs ACTIONS, elles-mêmes subdivisées en MESURES.

LES AXES

Le plan d'action est présenté en quatorze chapitres, correspondant aux AXES :

- **AXE 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »**
- **AXE 2 « Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité »**
- **AXE 3 « Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »**
- **AXE 4 « Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo »**
- **AXE 5 « Développer les usages partagés de la voiture »**
- **AXE 6 « Renforcer l'intermodalité et la multimodalité »**
- **AXE 7 « Rendre la route plus multimodale, sûre et durable »**
- **AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »**
- **AXE 9 « Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux. »**
- **AXE 10 « Soutenir une activité logistique performante et durable »**
- **AXE 11 « Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules »**
- **AXE 12 « Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire »**
- **AXE 13 « Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable »**
- **AXE 14 « Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements »**

Chaque axe fait l'objet d'un chapitre constitué :

- *d'une partie introductive qui présente les principaux enseignements de l'évaluation du PDUIF 2010-2020 et les enjeux qui en découlent, puis les principes d'action retenus pour traiter l'AXE dans le Plan des mobilités en Île-de-France 2030,*
- *d'une ou plusieurs fiches-actions.*

LES ACTIONS

Chaque axe se décline en une ou plusieurs ACTIONS faisant chacune l'objet d'une fiche-action.

Le plan d'action comporte quarante-six ACTIONS en tout.

Chaque fiche-action est structurée de la même façon, avec une introduction puis des fiches par mesure.

L'introduction présente succinctement des éléments de constat et d'enjeux, des objectifs et les différentes mesures pour y parvenir.

En particulier, les actions ont vocation à répondre à une série d'objectifs spécifiques à horizon 2030 présentés en introduction. Dans la mesure du possible, les objectifs sont chiffrés (nombre ou pourcentage cible). Toutefois, la construction d'indicateurs numériques n'est pas possible pour l'ensemble des actions ; dans ce cas, des objectifs d'évolution (augmentation, diminution, maintien…) ont été privilégiés. Ces indicateurs permettront de suivre l'avancement de la mise en œuvre du plan tout au long de la décennie et de faciliter la conduite d'une évaluation à échéance de celui-ci.

ERC Les actions entraînant des impacts incertains ou négatifs font l'objet de mesures « ERC » (Éviter, Réduire, Compenser) recensées dans le rapport environnemental et dont l'existence est signalée dans le plan par un pictogramme qui invite les maîtres d'ouvrage à se reporter au rapport environnemental pour l'explicitation de ces mesures.

LES MESURES

Les actions sont elles-mêmes déclinées en MESURES, qui constituent le niveau opérationnel du plan d'action.

Toutes les mesures sont présentées de la même façon afin d'en faciliter la lecture par ceux qui doivent les mettre en œuvre. Elles comportent systématiquement une description de leur contenu et des modalités de leur mise en œuvre, l'identification des responsables et des financeurs ainsi que, le cas échéant, la déclinaison à prévoir dans les documents de planification locale.

PRESCRIPTIONS ET RECOMMANDATIONS

La quasi-totalité des mesures sont des recommandations qu'il est souhaitable de suivre. Toutefois, le plan comporte cinq prescriptions, qui sont repérées par la mention « Prescription » dans les fiches et font l'objet d'encadrés spécifiques.

Elles concernent :

- les normes de stationnement automobile plafond pour les bureaux dans les PLU(i),
- les normes de stationnement minimales pour les vélos dans les PLU(i),
- le nombre de places de stationnement vélo à réaliser sur l'espace public (voirie),
- la priorité dans la gestion des carrefours aux tramways et aux lignes de BHNS, ainsi qu'aux bus pour les axes empruntés par plus de 300 bus par jour,
- la résorption des points durs de circulation bus à l'occasion des aménagements de voirie réalisés sur les axes empruntés par plus de 300 bus par jour.

IDENTIFICATION DES RESPONSABLES ET DES FINANCEURS

Pour chaque mesure, un encadré identifie les acteurs responsables de la mise en œuvre et du financement.

Les mesures ont été construites de sorte que le nombre de responsables de mise en œuvre et de financeurs soit limité, pour s'assurer de leur opérationnalité. Les listes présentent l'étendue des intervenants possibles, toutefois les responsabilités et les modalités de financement peuvent différer d'un territoire à l'autre, notamment du fait de la répartition des compétences.

Lorsqu'une mesure relève de plusieurs responsables et/ou financeurs, le rôle des différentes entités concernées est précisé.

Les mécanismes de financement et l'implication des différents financeurs sont présentés de manière plus précise dans le *chapitre 5.1 « Le financement du plan des mobilités ».*

DÉCLINAISON DANS LES PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ

PLM

Les mesures devant être déclinées dans un plan local de mobilité (PLM) sont signalées par un pictogramme dédié. Elles font également l'objet d'un encart « Déclinaison dans les PLM » qui précise les modalités demandées ou suggérées de cette déclinaison. La liste des actions à traiter dans un PLM est précisée dans le *chapitre 5.3 « Le rôle clé des plans locaux de mobilité ».*

DÉCLINAISON DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX

SCoT PLU

Les mesures pouvant être déclinées dans un schéma de cohérence territoriale (SCoT) ou un plan local d'urbanisme (PLU(i)) sont signalées par un pictogramme dédié. Les suggestions de déclinaisons ne sont pas explicitées directement dans la mesure, mais elles sont détaillées dans le *chapitre 5.4 « La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ».*

Seules trois ACTIONS font l'objet d'une déclinaison détaillée directement dans les mesures :

MESURE 4.2 *« Normes de stationnement pour les vélos »,*
MESURE 9.3 *« Normes de stationnement automobile »,*
MESURE 10.3 *« Création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles ».*

LES RENVOIS ENTRE MESURES ET/OU ACTIONS

Certaines actions ou mesures relèvent de plusieurs enjeux présentés dans le plan et pourraient trouver leur place dans deux axes différents.

Par exemple :

- La ***MESURE 4.2.2 « Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transport en commun »*** se rapporte à la fois à la politique vélo « AXE 4 » et au développement de l'intermodalité « AXE 6 ».

- De même, ***l'ACTION 10.4 « Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises***« concerne à la fois l'activité logistique « AXE 10 » et la transition énergétique des véhicules « AXE 11 ».

Par ailleurs, certaines actions ou mesures sont indissociables d'autres actions ou mesures ailleurs dans le plan.

C'est par exemple le cas de ***l'ACTION 6.2 « Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers »*** qui est indissociable de ***l'ACTION 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral ».***

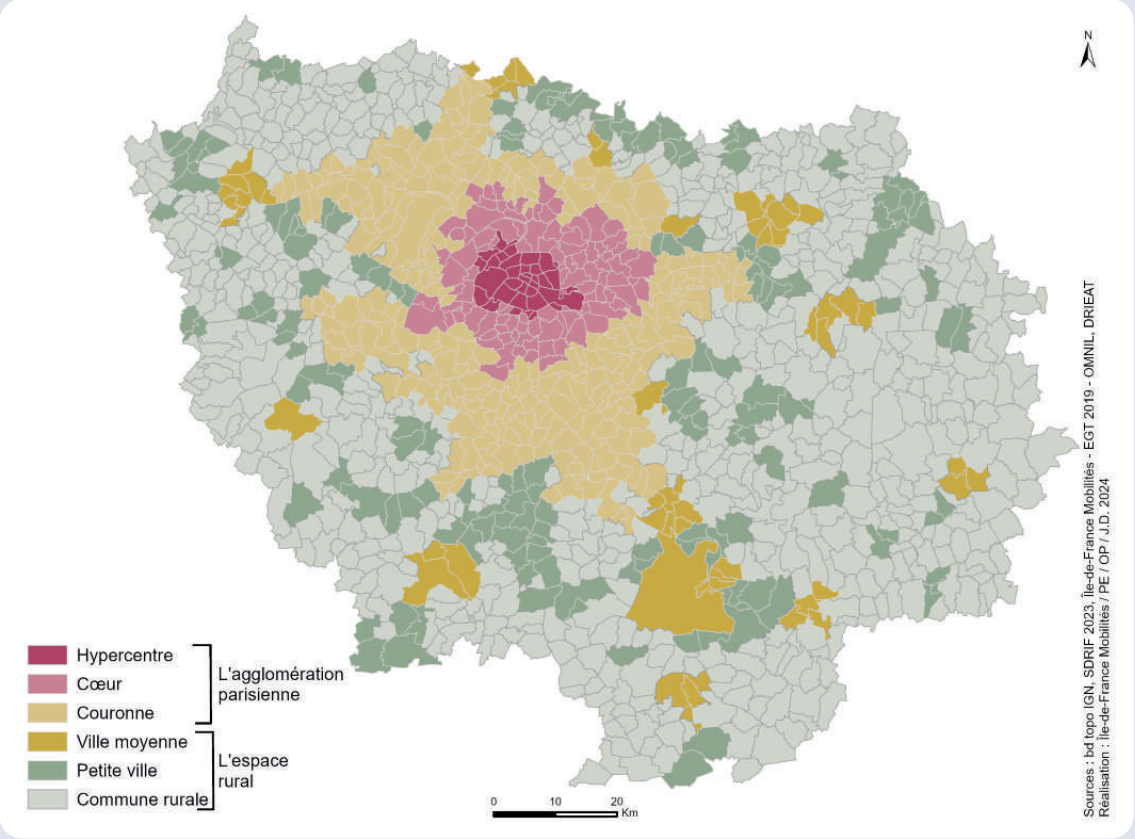
Aussi, afin d'éviter les répétitions au long du plan, des renvois sont faits, en tant que de besoin, vers d'autres MESURES ou ACTIONS concernées.

Grille de lecture par territoire

Le tableau ci-après, présente en quoi chaque entité territoriale définie au SDRIF-E est concernée par la mise en œuvre des 46 actions du Plan, selon la légende suivante :

L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire.	L'action ne concerne pas le territoire.
L'action est à réaliser sur le territoire.	L'action n'est pas territorialisée.
L'action concerne de façon marginale le territoire.	

Les entités territoriales du SDRIF-E



N°	ACTIONS	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites villes / communes rurales
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience					
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit					
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance					
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie					
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses					
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs					
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun					
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne					
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs					
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne					
3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération					
3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs					
4.1	Développer les infrastructures cyclables					
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo					
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés					
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France					
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage					
6.1	Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée					
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers					
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle					
7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable					
7.2	Améliorer la sécurité routière					
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral					
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier					
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier					

	L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire.
	L'action est à réaliser sur le territoire.
	L'action concerne de façon marginale le territoire.
	L'action ne concerne pas le territoire.
	L'action n'est pas territorialisée.

N°	ACTIONS	Hypercentre	Cœur	Couronne	Villes moyennes	Petites villes / communes rurales
8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain					
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines					
9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale					
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable					
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé					
10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique					
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire					
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines					
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises					
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques					
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds					
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone					
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules					
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité					
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire					
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien					
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables					
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs					
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable					
14.2	Développer l'écomobilité scolaire					
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés					

	L'action est à réaliser prioritairement sur le territoire.
	L'action est à réaliser sur le territoire.
	L'action concerne de façon marginale le territoire.
	L'action ne concerne pas le territoire.
	L'action n'est pas territorialisée.

Grille de lecture par maître d'ouvrage

Le tableau ci-après présente la répartition de la responsabilité de mise en œuvre des actions pour les principaux maîtres d'ouvrage.

Certaines catégories recouvrent plusieurs maîtres d'ouvrage ou niveaux d'intervention :

- **EPCI / Communes :** la maîtrise d'ouvrage dépend de la répartition des compétences entre EPCI et Communes. EPCI recouvre : EPT, CU, CA et CC.
- **Les catégories Départements et EPCI / Communes** peuvent recouvrir dans certains cas des syndicats mixtes (services vélo, infrastructures de charge).
- **État :** cité à plusieurs titres (dont celui de gestionnaire de voirie).
- **Gestionnaires d'infrastructures (ou assimilés - hors voirie) :** SNCF Réseau, RATP GI, VNF, HAROPA Port, SNCF Gares & Connexions, SGP.

N°	ACTIONS	Île-de-France Mobilités	Région	Départements	Métropole du Grand Paris	EPCI / Communes	État	Gestionnaires d'infrastructure	Opérateurs de transport / mobilité
1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	●	●			●		● (+SGP)	●
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	●						●	●
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	●		●		●		●	●
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie	●							●
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses	●				●			●
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs	●						●	●
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun	●				●	●	●	●
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	●							●
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	●	●	●		●	●		
2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne			●		●			
3.1	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs	●	●	●		●		●	●
3.2	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération			●		●			
4.1	Développer les infrastructures cyclables		●	●	●	●	●		
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	●		●		●			
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	●	●	●		●	●		
5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France	●		●		●			●
5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage	●			●	●			●
6.1	Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	●		●		●		● (+SGP)	●
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	●		●		●			
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	●							●

N°	ACTIONS	Île-de-France Mobilités	Région	Départements	Métropole du Grand Paris	EPCI / Communes	État	Gestionnaires d'infrastructure	Opérateurs de transport / mobilité
7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable			●		●	●		
7.2	Améliorer la sécurité routière	●		●		●	●	●	
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral			●			●		
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier			●			●		
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier			●		●	●		
8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain			●		●		●	
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines			●		●	●	●	
9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale	● (observatoire)				●			
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable					●			
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	●				●	●		
10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique		●	●	●	●	●	●	
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire		●	●	●	●	●	●	
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines			●	●	●	●		
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises		●	●	●	●	●	●	
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques		●		●	●	●		
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds		●	●		●		●	
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone	●	●	●		●	●	●	
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules	●	●	●	●	●	●		
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité	●	●	●	●		●		
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire	●	●	●			●		
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien	●		●		●	●	●	●
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables	●	●	●		●		●	●
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs	●	●	●				●	●
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable	●	●	●		●			
14.2	Développer l'écomobilité scolaire	●	●	●		●	●		
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés	●	●			●			

AXE 1

Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

ACTION 1.1 DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE MASS TRANSIT ET EN CONFORTER LA FIABILITÉ ET LA RÉSILIENCE

ACTION 1.2 AMÉLIORER LA GESTION DES SITUATIONS PERTURBÉES ET DES PÉRIODES DE TRAVAUX SUR LE RÉSEAU DE MASS TRANSIT

ACTION 1.3 DÉVELOPPER LES RÉSEAUX DE SURFACE ET EN AMÉLIORER LA PERFORMANCE

ACTION 1.4 DÉPLOYER UN NOUVEAU RÉSEAU DE CARS EXPRESS POUR RELIER LES BASSINS DE VIE

ACTION 1.5 RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT À LA DEMANDE DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES

ACTION 1.6 PROPOSER UNE INFORMATION VOYAGEURS DE QUALITÉ DANS TOUS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ACTION 1.7 AMÉLIORER LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

ACTION 1.8 POURSUIVRE LA MODERNISATION DE LA BILLETTIQUE ET DE LA TARIFICATION FRANCILIENNE

ACTION 1.9 ASSURER LE SUIVI DES EXPÉRIMENTATIONS DE VÉHICULES AUTONOMES COLLECTIFS

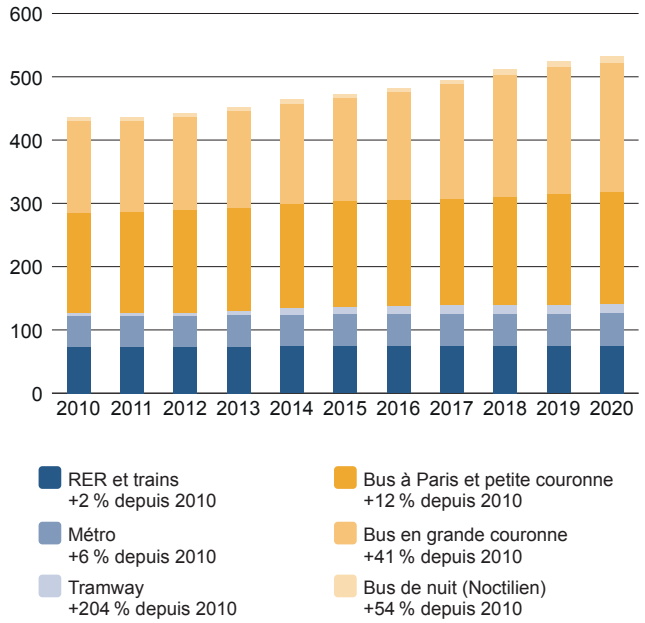
Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Pendant la décennie 2010, l'amélioration des transports collectifs a reposé sur de très nombreux axes afin de répondre aux attentes des Franciliens : développement de l'offre de transport, amélioration de la qualité de service, amélioration de l'intermodalité, renforcement de l'information voyageurs, évolution de la tarification et modernisation de la billettique.

Une très forte croissance de l'offre de transports collectifs

La décennie 2010-2020 a été marquée par une forte hausse de l'offre de transports collectifs sur l'ensemble du territoire francilien (+ 22 % de véhicules-kilomètres commandés aux opérateurs par Île-de-France Mobilités chaque année), sous l'effet combiné de la mise en service de projets d'infrastructures (métros et tramways notamment), de renforts sur des lignes existantes et d'un développement sans précédent de l'offre bus, en particulier en grande couronne. Et cela, malgré le retard de nombreux projets d'infrastructures du fait de leur complexité et de leur coût (seuls 30 % des projets inscrits au PDUIF avaient été mis en service à fin 2020).

Offre commerciale théorique annuelle sur le réseau francilien (en millions de véhicules x km)



Source : Île-de-France Mobilités

Un réseau de mass transit en cours de modernisation, des améliorations de qualité de service à conforter

Des efforts massifs ont été réalisés sur les lignes de train / RER pour lutter contre des dysfonctionnements récurrents et restaurer une qualité de service. Le renouvellement du matériel roulant (84 % du matériel roulant mis en service il y a moins de 15 ans ou rénové il y a moins de 10 ans en 2021, contre 62 % en 2010) et la mise en place de démarches de schémas directeurs sur certaines lignes ont permis d'améliorer le confort, la fiabilité et la ponctualité sur la plupart des lignes.

De même, les actions menées sur le réseau métro ont permis d'améliorer sa performance : renouvellement du matériel roulant et des systèmes d'exploitation sur plusieurs lignes, automatisation des lignes 1 et 4, prolongement de la ligne 14 au Nord ayant permis de désaturer la ligne 13… Des renforts d'offre ont en outre été entrepris, notamment en heures creuses et en soirée.

Pour autant, la qualité de service du réseau de mass transit reste fragile et elle doit continuer à s'améliorer au cours de la décennie. Il conviendra donc de poursuivre les actions entreprises pour améliorer la fiabilité (renouvellement du matériel roulant, schémas directeurs, opérations sur les infrastructures…) et de renforcer la résilience du réseau face aux aléas causés par le dérèglement climatique (canicules, inondations, orages…). Il s'agira également de limiter les impacts des nombreux travaux entrepris à cet effet sur les voyageurs, et d'améliorer la gestion des situations perturbées.

>>>

Le Grand Paris Express avance vers sa mise en service

Les travaux de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express sont désormais engagés. Toutefois, le projet a connu une augmentation significative de son coût prévisionnel et des ajustements successifs de calendrier, qui ont conduit à retarder l'achèvement des premiers tronçons. Sa mise en service sera l'un des évènements majeurs impactant l'ensemble du système de mobilités francilien d'ici 2030.

Le tramway, un mode désormais structurant

La croissance du réseau de tramway a été l'un des faits marquants de la dernière décennie pour le réseau de transports collectifs. Les deux lignes existantes en 2010 ont été prolongées, et de nouvelles lignes ont été créées pour constituer un réseau de treize lignes en 2023. Le tramway a aussi permis la requalification urbaine des axes sur lesquels il est implanté.

L'enjeu de la décennie à venir portera sur la poursuite de l'extension de ce réseau, mais aussi sur le maintien de la qualité de service sur les lignes existantes, en engageant le renouvellement du matériel roulant mais aussi en assurant des conditions d'exploitation optimales sur le tracé des lignes.

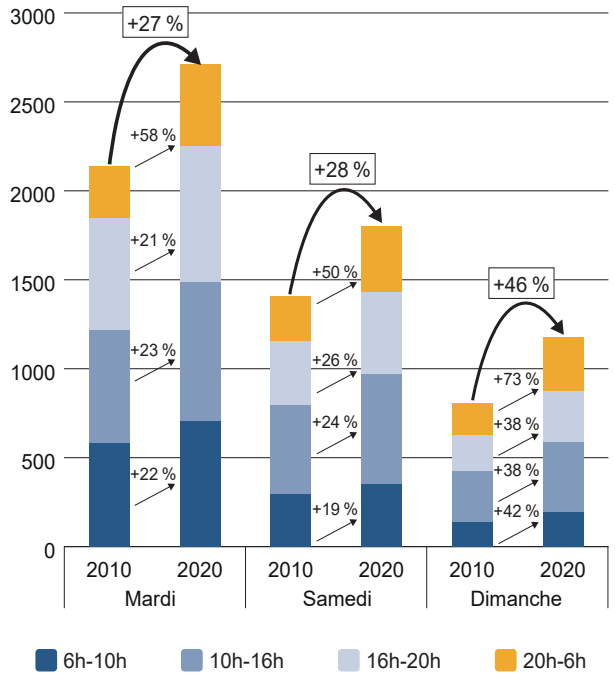
Le bus, un mode renouvelé

C'est une politique globale d'amélioration du bus qui a été menée sur la décennie 2010-2020, notamment à partir de 2016 dans le cadre du Plan Bus d'Île-de-France Mobilités, s'appuyant sur la forte capacité d'adaptation de ce mode.

L'offre bus s'est très fortement développée, en particulier en grande couronne dans les réseaux des bassins de vie et avec la création de lignes express. Elle s'est en outre adaptée à la demande, au rythme des mises en service des projets de transport structurants, mais aussi avec des renforts importants en soirée, la nuit (réseau de bus de nuit Noctilien),en heures creuses et le week-end sur tous les réseaux. Le transport à la demande complète l'offre régulière dans de nombreux secteurs de grande couronne, avec près de 40 services labellisés en 2023.

Si l'attractivité du bus s'est renforcée grâce aux développements d'offre, à la transformation des gares routières en éco-stations bus ou au renouvellement du matériel roulant vers des bus propres et plus confortables, sa performance globale s'est fortement dégradée, en particulier en zone dense, sous l'effet des aménagements de pacification de la voirie, des aménagements cyclables et des travaux sur la voirie.

Évolution du nombre de stops x bus par période horaire* (en milliers de stops x bus)



* Total des arrêts réalisés par l'ensemble des bus du réseau.

Source : Île-de-France Mobilités - Offre de transport théorique déclarée par les transporteurs pour les calculs d'itinéraires

Par ailleurs, près de vingt-cinq expérimentations de navettes autonomes ont été menées depuis 2017 en Île-de-France, dans des contextes différents, permettant de tester leur potentiel pour les transports collectifs en en identifiant les avantages mais aussi les limites, notamment technologiques.

L'enjeu majeur pour la décennie sera d'œuvrer pour un regain d'attractivité du mode bus, en assurant une meilleure performance d'exploitation et la bonne insertion des bus et de leurs équipements (gares routières, centres opérationnels bus, équipements d'exploitation) dans l'espace urbain.

Une expérience voyageur en amélioration

Au-delà de l'amélioration de la réalisation de l'offre et de la qualité de service, de nombreuses politiques ont été menées dans la décennie pour améliorer l'expérience voyageur.

De nombreux progrès ont ainsi été réalisés en matière d'information voyageurs, avec le déploiement d'un réseau unifié sous la marque Île-de-France Mobilités, d'une signalétique homogène sur l'ensemble du réseau et d'information dynamique dans la majorité des espaces de transport (gares, arrêts de bus et véhicules).

Il conviendra de poursuivre ces efforts en achevant le déploiement d'une information (statique et en temps réel) fiable et accessible à tous dans tous les espaces de transport et dans tous les territoires.

La décennie a également été marquée par une modification importante de la tarification, avec la mise en place de forfaits toutes zones, dont la gamme s'est étoffée avec des forfaits à tarifs préférentiels (Imagine R, Solidarité, Senior, Junior).

Le post-paiement a été déployé, offrant plus de souplesse aux usagers occasionnels qui ont désormais accès au support Navigo pour leurs titres de transport, accompagnant la disparition des tickets « t+ ».

>>>

La modernisation de la billettique est pour sa part largement engagée. L'objectif est de diversifier les supports de titres et de paiement pour faciliter l'usage des transports collectifs et anticiper le développement des services de mobilité (ou mobilité servicielle, en anglais MaaS pour « Mobility as a Service »).

Enfin, la sûreté du réseau a été renforcée grâce au déploiement de la vidéoprotection et à l'augmentation des effectifs. La mise en place d'équipes de cyno-détection a permis de réduire les perturbations dues aux objets délaissés.

Il s'agit de poursuivre toutes ces politiques au profit d'une meilleure expérience voyageur, pour l'attractivité des transports collectifs.

De nouvelles modalités de contractualisation de l'exploitation des réseaux

L'ouverture à la concurrence des contrats d'exploitation des transports collectifs, engagée au début de la décennie 2020 pour les réseaux de bus de grande couronne, s'étend progressivement à l'ensemble des réseaux de bus, des lignes de tramway, de train et RER d'ici à 2030.

Cette obligation légale constitue une opportunité pour Île-de-France Mobilités de poursuivre le développement d'un réseau unifié et d'assurer un meilleur suivi de la qualité de service, en homogénéisant l'application des politiques entre les réseaux : information voyageurs, sûreté, billettique…

Un enjeu particulièrement important pour la prochaine décennie sera donc d'offrir à l'usager un parcours sans coutures et une expérience voyageur améliorée quels que soient le réseau emprunté et l'opérateur concerné.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités

L'offre de transports collectifs va connaitre un nouveau choc d'offre avec la mise en service du Grand Paris Express et des autres projets d'infrastructures (RER E prolongé à l'Ouest, tramways, bus à haut niveau de service), complété par le développement de nouvelles offres adaptées aux besoins des territoires (cars express, transport à la demande).

Quel que soit le mode, il s'agira surtout, au-delà du développement de l'offre, de rendre les transports collectifs plus fiables, plus attractifs et plus résilients, en agissant sur l'ensemble du système : modernisation des infrastructures, renouvellement du matériel roulant, systèmes d'exploitation, gestion des travaux et des situations perturbées. Si pour le mass transit, les actions relèvent surtout d'Île-de-France Mobilités, des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs, l'attractivité du réseau de surface (bus et tramway) requiert aussi l'implication des gestionnaires de voirie pour faciliter leur circulation et l'intégration des équipements nécessaires à leur exploitation.

Cinq actions du plan visent ainsi à créer ce choc d'offre et de qualité de service pour l'ensemble des modes de transports collectifs :

- ***ACTION 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »,***
- ***ACTION 1.2 « Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit »,***
- ***ACTION 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »,***
- ***ACTION 1.4 « Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie »,***
- ***ACTION 1.5 « Renforcer l'offre de transport à la demande dans les territoires peu denses ».***

Elles seront complétées par trois actions visant à améliorer l'expérience voyageur :

- ***ACTION 1.6 « Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs »,***
- ***ACTION 1.7 « Améliorer la sûreté dans les transports en commun »,***
- ***ACTION 1.8 « Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne ».***

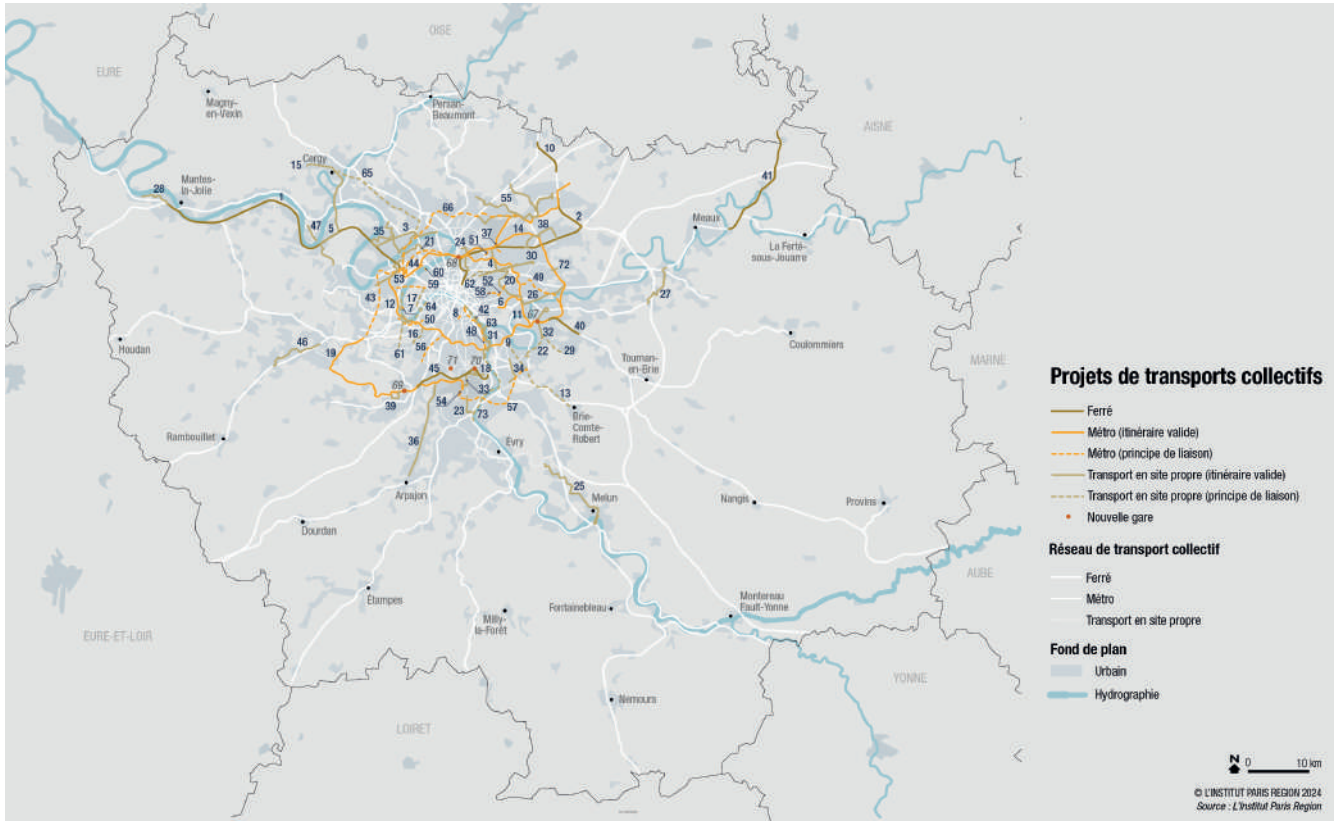
Enfin, il s'agira de mieux tirer parti des expérimentations de véhicules autonomes collectifs par un suivi à l'échelle régionale ***(voir ACTION 1.9 « Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs »).***

Les actions relatives aux pôles d'échanges multimodaux sont décrites ***dans l'AXE 6 « Favoriser l'intermodalité et la multimodalité ».***

Le réseau des transports collectifs prévu par le SDRIF-E

Le SDRIF-E intègre un volet concernant la mobilité dans le chapitre 5 du projet d'aménagement régional « Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité ». À l'appui de ce projet d'aménagement, le SDRIF-E intègre une liste de projets de transports collectifs envisagés à l'échelle régionale, dans une vision de long terme (2040 et au-delà).

L'organisation du réseau de transports collectifs proposée par le Plan des mobilités s'inscrit dans la logique de développement portée par le SDRIF-E. Tous les projets de transport figurant au Plan des mobilités sont inscrits au SDRIF-E. Toutefois, le Plan des mobilités constituant un plan d'action à horizon 2030, il intègre uniquement les projets dont la mise en service est prévue à cet horizon.



La liste des projets numérotés sur la carte ci-dessus figure en page 143 du projet d'aménagement régional du SDRIF-E.

ERC

OBJECTIFS

- **Mettre en service les projets d'infrastructures,** dont les 200 km de métro du Grand Paris Express
- **Atteindre les objectifs de régularité (métro) et de ponctualité (RER et Trains)** pour l'ensemble des lignes
- **Deux tiers du matériel roulant métro** mis en service il y a moins de 15 ans ou rénové il y a moins de 10 ans
- **La quasi-totalité du matériel roulant des RER et Trains** mis en service il y a moins de 15 ans ou rénové il y a moins de 10 ans
- **Augmenter le nombre de dispositifs de mesure et de traitement de la qualité de l'air** dans les enceintes ferroviaires souterraines

Le réseau de mass transit (métro, Train, RER) va connaitre un développement sans précédent avec la mise en service du Grand Paris Express (200 km de nouvelles lignes, 68 gares) mais aussi d'autres grands projets d'infrastructures comme le prolongement du RER E à l'Ouest. L'offre de mass transit va ainsi continuer à se développer, principalement sous l'effet de ces extensions et des adaptations d'offre des lignes existantes en interconnexion.

En parallèle, des opérations de grande envergure seront mises en œuvre pour moderniser ou *a minima* régénérer l'infrastructure et renouveler les systèmes d'exploitation. La modernisation passe aussi par le renouvellement et la rénovation du matériel roulant, qui nécessite d'importants travaux d'adaptation des infrastructures pour accueillir les nouveaux matériels.

Enfin, certains enjeux environnementaux majeurs doivent être pris en compte dans les politiques concernant le réseau de mass transit pour en minimiser les conséquences sur les usagers ou les riverains : adaptation du réseau et renforcement de sa résilience face aux conséquences du changement climatique (canicules, inondations…), amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines, réduction des nuisances sonores.

L'enjeu de sécurisation des passages à niveau considérés comme prioritaires est traité ***dans l'ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière ».***

MESURE 1.1.1 SCoT PLU Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement

Les lignes du Grand Paris Express (GPE) seront progressivement mises en service d'ici à l'horizon 2030, représentant environ 200 kilomètres de lignes nouvelles :

14	Prolongement Nord : Mairie de Saint-Ouen > Saint-Denis – Pleyel Prolongement Sud : Olympiades > Aéroport d'Orly
15	Sud : Pont de Sèvres <> Noisy-Champs Ouest : Pont de Sèvres <> Saint-Denis – Pleyel Est : Saint-Denis – Pleyel <> Champigny Centre
16	Saint-Denis – Pleyel <> Noisy-Champs
17	Saint-Denis – Pleyel <> Le Mesnil-Amelot
18	Versailles Chantiers <> Aéroport d'Orly

La mise en service du Grand Paris Express et sa bonne intégration au réseau de transports collectifs francilien nécessite un engagement de toutes les parties prenantes. Cela implique :

- d'achever le projet d'infrastructure (y compris les gares) afin d'assurer une mise en service du métro dans les délais prévus,
- d'acquérir le matériel roulant et de mettre en place le système d'exploitation,
- de mettre en œuvre l'offre attendue en garantissant une qualité de service optimale,
- d'assurer la bonne insertion des pôles d'échanges multimodaux dans leur environnement urbain afin de faciliter, selon les gares, leur accès à pied, à vélo, en bus ou tramway, en voiture ***(voir ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée »),***
- d'assurer la facilité et la fluidité des cheminements de correspondance dans les gares d'interconnexion avec les lignes de métro, de train / RER et de tramway existantes ***(voir ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée »),***
- d'aménager de nouvelles correspondances, en particulier : création de la gare Villiers-Champigny-Bry sur les lignes E et P en interconnexion avec la ligne 15 et aménagement de la gare Stade de France Saint-Denis pour permettre un arrêt de la ligne H en interconnexion avec les lignes 14, 15, 16 et 17 à Saint-Denis Pleyel,
- d'adapter l'offre sur les lignes existantes (notamment les lignes de train / RER) en interconnexion avec le GPE,
- d'assurer la bonne maintenance des infrastructures dès leur mise en service.

Certains de ces critères de réussite nécessitent d'intégrer aux documents d'urbanisme locaux les mesures de sauvegarde nécessaires (conformément à l'orientation réglementaire 128 du SDRIF-E.

Les réseaux de bus devront également être adaptés à l'arrivée du Grand Paris Express, à la fois pour assurer le rabattement local et l'accès au GPE des territoires de grande couronne ***(voir MESURE 1.3.2).***

En application du SDRIF-E, des prolongements ou compléments au réseau du Grand Paris Express pourront faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation à plus long terme, au-delà de l'horizon 2030.

La définition de ces projets respectera la trame verte et bleue et l'enveloppe de consommation foncière de la trajectoire ZAN définies pour l'Île-de-France dans le SDRIF-E.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Maîtrise d'ouvrage : Société des Grands Projets, RATP (gestionnaire d'infrastructure)
Acquisition du matériel roulant : Société des Grands Projets
Définition de l'offre : Île-de-France Mobilités
Exploitation : opérateurs de transport

FINANCEURS :

Construction : Société des Grands Projets et État
Exploitation, maintenance, matériel roulant : Île-de-France Mobilités

MESURE 1.1.2 SCoT PLU Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructures et de desserte

Outre la réalisation du Grand Paris Express, l'offre de mass transit va se développer d'ici 2030, notamment grâce à la mise en service d'autres projets d'infrastructures.

Le prolongement du RER E à l'Ouest (projet EOLE) jusqu'à Mantes-la-Jolie permettra une connexion rapide entre l'Est et l'Ouest francilien, et offrira une desserte nouvelle du quartier de La Défense, ainsi qu'une meilleure desserte du territoire de Seine Aval tout en déchargeant le RER A.

Afin d'intégrer pleinement le Grand Paris Express dans le réseau de mass transit, l'offre de trains sur les lignes concernées par des correspondances sera adaptée au cas par cas pour assurer au mieux les connexions sans allonger de manière trop importante les temps de parcours des usagers de grande couronne.

D'autres évolutions importantes de desserte seront également mises en œuvre d'ici à 2030 sur les lignes de train et de RER existantes :

- augmentation de l'offre sur l'axe Paris - Melun du RER D (ajout de quatre missions par heure à l'heure de pointe),
- prolongement du terminus de certaines missions du RER E de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie (projet RER E Est+),
- amorce d'une liaison directe Paris - Malesherbes indépendante des autres missions du RER D (« Ligne S »),
- création d'une gare au Pileu sur la Ligne V (ancienne branche Massy-Versailles du RER C).

D'autres projets d'extension, d'adaptation du réseau de mass transit ou de développements d'offre, listés au CPER ou inscrits dans le SDRIF-E (orientation 128) sont actuellement à l'étude ou pourront faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation à plus long terme, au-delà de l'horizon 2030.

La définition de ces projets respectera la trame verte et bleue et l'enveloppe de consommation foncière de la trajectoire ZAN définies pour l'Île-de-France.

Les liaisons interrégionales

Île-de-France Mobilités soutient le renforcement, à horizon 2030, des dessertes des gares de grande couronne par les TER de régions limitrophes afin d'offrir aux habitants de grande couronne des liaisons directes vers les gares parisiennes.

Ces potentielles évolutions de desserte (et les solutions de tarification et de billettique adaptées) seront étudiées entre Île-de-France Mobilités et les régions limitrophes, et les liaisons actuellement existantes devront être maintenues.

Par ailleurs, le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, porté notamment par la Région Hauts-de-France, l'État et SNCF Réseau, permetra de renforcer l'accès à la plateforme aéroportuaire de Roissy depuis le Nord du Val d'Oise via la gare de Survilliers-Fosses.

La réalisation de ces projets nécessite la préservation des emprises foncières, de la part des collectivités, pour les besoins de l'exploitation ferroviaire (infrastructures de maintenance et remisage, centres opérationnels, etc.).

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Maitrise d'ouvrage des projets d'infrastructures :
Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau, RATP

Définition de l'offre de transport :
Île-de-France Mobilités

Exploitation : opérateurs de transport (SNCF et RATP)

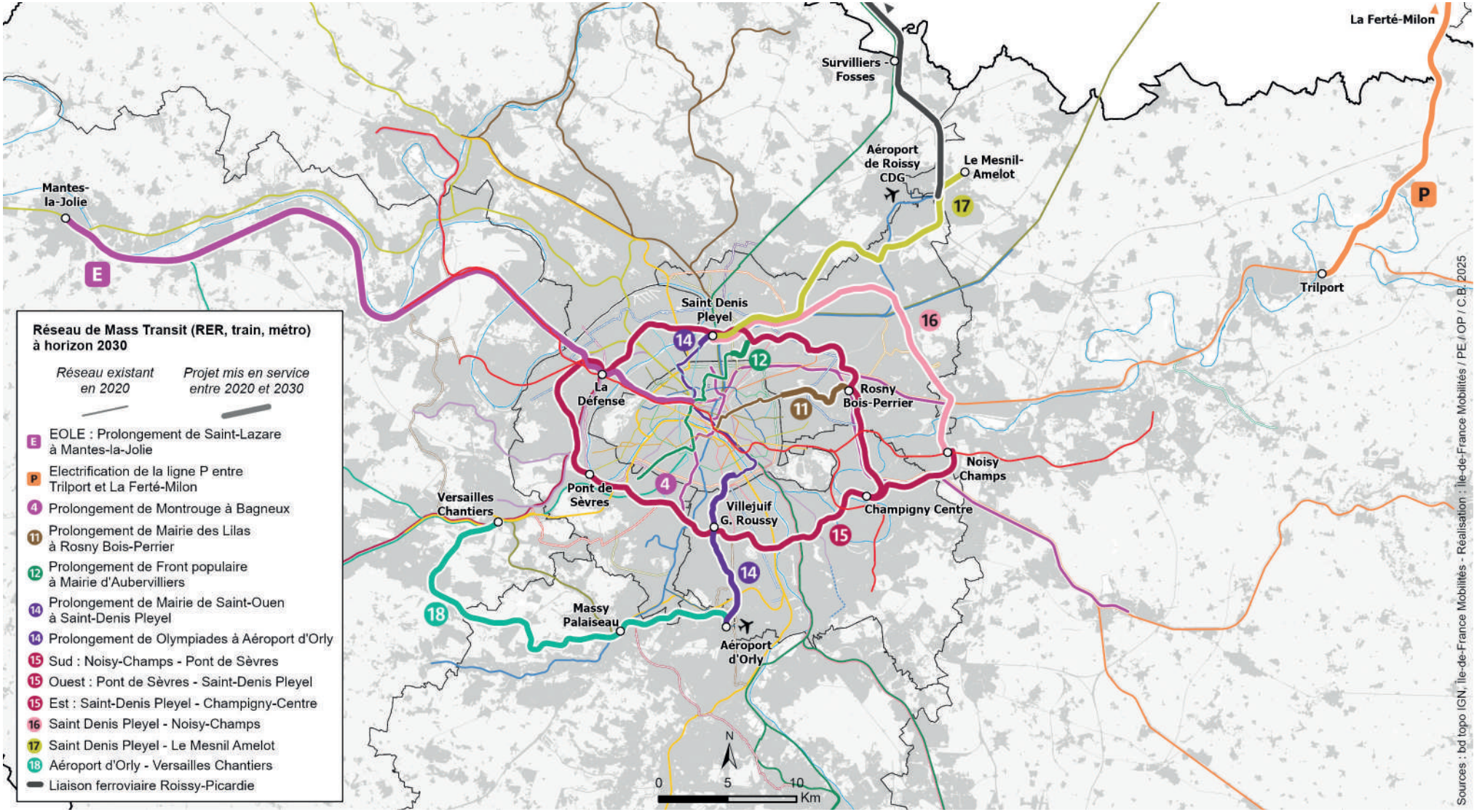
Gestionnaires d'infrastructures

FINANCEURS :

Travaux d'infrastructure :
Société des Grands Projets, État et Région

Exploitation et matériel roulant :
Île-de-France Mobilités

Projets de Mass transit mis en service entre 2020 et 2030



MESURE 1.1.3 Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau

Les travaux de régénération du réseau de train / RER vont se poursuivre à un rythme soutenu. Ces interventions sur les rails, les caténaires, les quais, etc., relevant de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructures, permettent de limiter à terme les incidents et perturbations liés à la vétusté du réseau, mais elles impliquent un nombre important de fermetures de lignes ou portions de lignes tout au long de la période.

En parallèle, les démarches de « Schémas directeurs » seront poursuivies. Ces documents d'orientation proposent des améliorations de court, moyen et long termes, tant en termes d'exploitation que d'investissement sur une ou plusieurs lignes de RER ou de train. Ces schémas permettent d'assurer l'adéquation de l'offre aux besoins ainsi que la résilience de la ligne en cas de situations perturbées. Des évolutions de l'infrastructure sont étudiées afin d'évaluer leur faisabilité et opportunité, et le cas échéant, réalisées dans une trajectoire cohérente pour la ligne (par exemple : créations de voies de garage, d'installations de retournement, création de centres de commandement, désaturation des espaces voyageurs).

- Schémas directeurs en cours de revoyure :
  Lignes A / L3.

- Schémas directeurs en cours de mise en œuvre *(principaux projets inscrits au schéma directeur)* : RER A *(projet d'aménagement à Chessy)*, RER B *(projet de garages de Saint-Rémy, projet de retournement au Bourget)*, RER C *(projets d'aménagements à Austerlitz et Avenue Henri Martin, Atelier de Gennevilliers)*, RER D *(projet Villeneuve Demain, Technicentre de Joncherolles*, NExTEO), RER E / Ligne P, Ligne H *(projet d'arrêt de la ligne H à Pleyel, projet de retournement à Épinay-sur-Seine)*, Ligne K *(projet d'arrêt de la ligne K à La Plaine Stade de France)*, Ligne N *(projet de retournement et d'augmentation de l'offre à Clamart)* et Ligne U *(amélioration du site de Trappes)*.

Le projet d'électrification de la section Trilport – La Ferté Milon de la Ligne P marquera l'achèvement de l'électrification du réseau francilien et améliorera la robustesse de la ligne.

Enfin, de nouveaux systèmes d'exploitation seront déployés d'ici 2030 afin d'améliorer la performance, la robustesse et la fiabilité des lignes, de gagner en ponctualité / régularité, de résorber plus rapidement les incidents, mais aussi d'améliorer l'information voyageurs :

- déploiement du système d'exploitation et de signalisation NExTEO et de systèmes de supervision et de régulation ATS+ (SNCF Réseau) et SAE+ (RATP) sur les lignes de RER B, D et E ; création d'un centre de commandement unique pour les lignes B et D,

- déploiement du système de conduite OCTYS sur sept lignes de métro (en complément des lignes 5, 6, 9 et 11 déjà équipées) : lignes 3, 3bis, 7, 7bis, 8, 10 et 12,

- modernisation des postes de commande centralisée sur huit lignes de métro : lignes 9 et 11 (en cours de déploiement), 2, 6, 7/7bis, 8, 10.

Par ailleurs, en complément des lignes déjà automatisées (lignes 1, 4, 14 et le GPE), des études sur l'automatisation de la ligne 13 sont engagées pour une mise en service en 2035. Des études prospectives sont également menées pour analyser l'opportunité et les conditions de réalisation de l'automatisation d'autres lignes de métro, à un horizon plus lointain.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Élaboration des schémas directeurs de lignes :
Île-de-France Mobilités, opérateurs de transport

Travaux de régénération du réseau :
gestionnaires d'infrastructures

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, gestionnaires d'infrastructures

Pour les schémas directeurs et NExTEO :
État, Région

MESURE 1.1.4 Assurer la réalisation de l'offre et la qualité de service par un suivi renforcé des opérateurs

Pour que les renforts d'offre de mass transit profitent pleinement aux usagers, les opérateurs de transport doivent assurer leur mise en œuvre effective ainsi qu'un haut niveau de qualité de service, en déployant les moyens nécessaires pour assurer une disponibilité de personnel suffisante (recrutement et fidélisation des agents : conducteurs, agents de maintenance, etc.), mais aussi du matériel et des équipements.

Pour suivre les engagements des opérateurs de transport, les contrats passés entre ces derniers et Île-de-France Mobilités fixent des objectifs chiffrés de réalisation de l'offre et de qualité de service s'appuyant sur trois catégories d'indicateurs :

- la réalisation de l'offre et la qualité de l'offre : production kilométrique, ponctualité voyageurs par ligne et par axe, régularité par axe sur le RER, respect de la composition des trains, etc.

- la qualité de service produite : mesurée grâce aux remontées automatiques des données des opérateurs, aux enquêtes client mystère pilotées par Île-de-France Mobilités et aux tours de gare effectués par les opérateurs. Les indicateurs sont répartis aujourd'hui en six thématiques :

  - information voyageurs statique et dynamique, en situation normale ou perturbée (dont travaux et mouvement social), à bord des véhicules et dans les gares et stations,

  - propreté des trains et des gares/stations,

  - contact voyageurs : délai et qualité du contact, en gare / station et à distance, disponibilité des bornes d'appel,

  - accessibilité des espaces aux personnes malvoyantes, sourdes et malentendantes, ascenseurs et escaliers mécaniques fonctionnels et information sur leur indisponibilité,

  - présence et disponibilité des équipements de vente et de validations (automates de vente, bornes/lignes de validation),

  - sûreté : disponibilité de la vidéoprotection en gare/station et à bord des trains, des bornes d'appels d'urgence. Pour la mise en œuvre de la politique de sûreté, ***voir ACTION 1.7 « Améliorer la sûreté dans les transports en commun ».***

- la qualité de service perçue par les voyageurs, mesurée via l'enquête perception, réalisée par questionnaire auprès des voyageurs réguliers dans les gares/stations avec pour objectif d'évaluer leur satisfaction et de recueillir leur sentiment sur l'évolution de la qualité de service (mêmes thématiques que pour la mesure de la qualité de service produite).

Afin d'intéresser les opérateurs à l'atteinte de ces objectifs, un dispositif de bonus / malus est intégré dans les contrats d'exploitation. La proportion de la rémunération des opérateurs sujette à variation en fonction de la qualité de service augmentera dans les futurs contrats et délégations de service public.

En outre, la contractualisation par ligne offrira la possibilité de moduler cette proportion et le poids des différents indicateurs de qualité, en fonction des spécificités de la ligne et de l'importance relative de ces derniers du point de vue des usagers.

Enfin, des mécanismes de remboursement des voyageurs sont prévus en cas de situations de ponctualité ou de niveau d'offre de transport dégradés en cas de mouvement social (sur les réseaux de train / RER).

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition de l'offre, des critères de qualité de service et suivi de la qualité de service : Île-de-France Mobilités

Réalisation de l'offre et déploiement d'un service de qualité aux voyageurs : Opérateurs de transport

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités
(rémunération variable des opérateurs en fonction des indicateurs de qualité de service)

MESURE 1.1.5 Poursuivre le renouvellement du matériel roulant ferré et métro

L'effort de renouvellement du matériel roulant engagé dans la décennie 2010-2020 dans le cadre des schémas directeurs du matériel roulant (SDMR) sera poursuivi.

Le métro va notamment connaître un renouvellement sans précédent, avec la poursuite du déploiement des métros MP14 (lignes 4, 11, 14), l'arrivée du nouveau matériel MF19 sur de nombreuses lignes, ainsi qu'avec les lignes du Grand Paris Express qui seront toutes dotées d'un matériel roulant automatique spécialement conçu pour le nouveau métro.

Les métros MP89 des lignes 4 et 6 seront également rénovés sur la période.

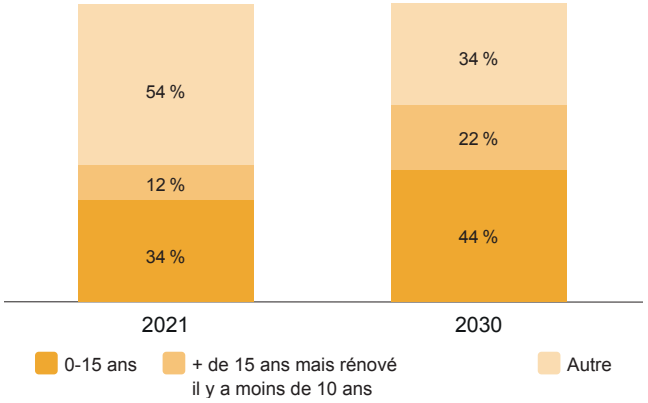
Sur le réseau Train / RER et à horizon 2030, le renouvellement sera également marqué par l'arrivée des MI20 sur le RER B et du RER NG sur le RER D et E. Des rénovations seront poursuivies sur les Z2N (RER C, Ligne P) et les rames NAT (Lignes H, K, J et L). Au-delà de 2030, les rames Z2N NG remplaceront les actuels Z2N.

Le projet d'électrificaction de la branche La Ferté-Milon de la ligne P se traduira par des évolutions de matériel roulant sur la ligne.

Ces renouvellements s'accompagnent d'une adaptation de l'infrastructure au nouveau matériel (gabarit, ouvrages, installations électriques, signalisation, etc.).

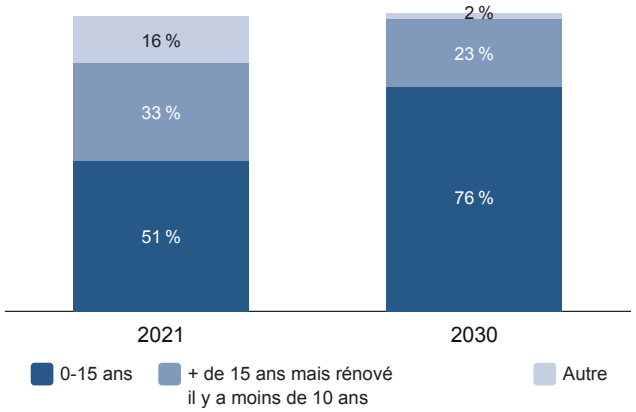
Ils nécessitent également d'importants travaux d'adaptation des ateliers de maintenance et de remisage, avec plusieurs opérations importantes *(voir tableaux ci-après)*.

Évolution de l'âge et de l'état du matériel roulant sur le métro



Source : Île-de-France Mobilités

Évolution de l'âge et de l'état du matériel roulant sur le train / RER



Source : Île-de-France Mobilités

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Pilotage du renouvellement du matériel roulant : Île-de-France Mobilités

Acquisition du matériel roulant : Île-de-France Mobilités et/ou opérateurs de transport

Déploiement des nouvelles rames et exploitation : opérateurs de transport

Travaux d'adaptation (ateliers, quais, installations ferroviaires…) : opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités

Travaux d'adaptation de l'infrastructure pour les lignes SNCF : État, Région (CPER)

>>>

Opérations sur les ateliers de maintenance et technicentres des métros

Lignes	Projets
3 3bis	Démolition / reconstruction de l'Atelier de maintenance des trains (AMT) de Saint-Fargeau
7	Création d'un AMT à La Courneuve
8	Création d'un AMT à Créteil
12	Modernisation de l'AMT de Vaugirard
13	Création d'un AMT à Châtillon

Opérations sur les ateliers de maintenance et technicentres du réseau de train / RER

Lignes	Projets
A B	Modernisation des ateliers de maintenance patrimoniaux de Sucy et Rueil
B	Création d'un AMT à Mitry
B	Modernisation de l'AMT de Massy
C	Modernisation de l'atelier des Ardoines
C	Création des sites de maintenance et de garage en ligne de Gennevilliers et Brétigny
D R	Villeneuve Demain : modernisation du technicentre
D H K	Modernisation du technicentre de Joncherolles
E P	Création du site de maintenance et de garage en ligne de Pantin Poursuite de la modernisation du technicentre de Noisy
J	Modernisation du technicentre de Val Notre-Dame
L	Modernisation du technicentre de Levallois
N	Modernisation du technicentre de Montrouge
U	Modernisation du technicentre de Trappes

MESURE 1.1.6 Renforcer la résilience du réseau et son adaptation aux aléas climatiques

L'adaptation du réseau aux aléas climatiques (inondations, crues, canicules, vents violents, orages) se décline à deux niveaux :

- l'adaptation du réseau à long terme pour le rendre plus résilient à ces phénomènes et avoir moins d'impact sur l'environnement,
- la gestion des situations de crise liées à ces phénomènes.

Une étude, pilotée par la Région Île-de-France dans le cadre de son Plan régional d'adaptation face au Changement Climatique (PRACC - approuvé en 2022), lancée en 2024 en partenariat avec Île-de-France Mobilités et le Cerema, vise à approfondir les connaissances des acteurs du transport francilien en matière de résilience des réseaux ferrés, à évaluer les risques et à éclairer la décision politique sur les actions à mettre en œuvre pour accompagner l'adaptation du réseau ferroviaire francilien.

Île-de-France Mobilités assure le relais des actions des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures, et gère aussi les infrastructures dont elle est propriétaire avec ces objectifs d'adaptation aux phénomènes extrêmes. Les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructures prennent des mesures de prévention afin de limiter les conséquences de ces aléas sur le bon fonctionnement du réseau :

- contre les fortes chaleurs et la dilatation des rails, surveillance permanente des infrastructures afin de prévenir d'éventuels dysfonctionnements, qui peut s'accompagner le cas échéant de petites opérations d'adaptation des rails,
- entretien de la végétation autour des voies de train / RER pour éviter les incendies lors de fortes chaleurs et les chutes d'arbres lors d'épisodes d'orages,
- formation en continu des agents à la protection du réseau contre les crues et inondations (au travers d'exercices de simulation notamment). Actuellement, 70 stations de métro font l'objet d'une surveillance et protection accrues.

Des aménagements sont également réalisés en gare afin de protéger les voyageurs, notamment des fortes chaleurs (végétalisation des équipements et des bâtiments, création d'abris…).

Il convient également d'adapter l'exploitation des réseaux en période d'aléas climatiques. En cas d'inondations sur le réseau, les opérateurs mettent en place différents scénarios tenant compte principalement du lieu de l'inondation et des installations de retournement des trains dans les gares encadrantes, permettant ainsi de maintenir un service sur les portions de lignes non concernées par les inondations et d'anticiper les itinéraires de substitution. Ces scénarios d'exploitation concernent particulièrement les lignes de métro sensibles aux crues de la Seine, ou encore les RER C et D ou les lignes R et J.

En cas de fortes chaleurs et de dilatation des rails, les agents en charge des travaux et de la maintenance du réseau doivent être mobilisés pour intervenir rapidement et limiter les aléas d'exploitation.

Ces scénarios d'exploitation concernent particulièrement les lignes de métro sensibles aux crues de la Seine, ou encore les RER C et D ou les lignes R et J. En cas de fortes chaleurs et de dilatation des rails, les agents en charge des travaux et de la maintenance du réseau doivent être mobilisés pour intervenir rapidement et limiter les aléas d'exploitation.

Enfin, le renouvellement du matériel roulant offrira un plus grand confort aux voyageurs, avec des rames ventilées et/ou climatisées et plus spacieuses, permettant de limiter les incidents (malaises voyageurs, mouvements de foule en sortie des trains dus à la chaleur…) et contribuant ainsi à la meilleure performance du réseau en cas de canicule.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Mise en œuvre des mesures de prévention, réalisation des éventuels travaux, exploitation en période perturbée : gestionnaires d'infrastructures et maîtres d'ouvrage

En lien avec : Île-de-France Mobilités dans la définition des scénarios d'exploitation.

Pilotage de l'étude sur la résilience des infrastructures ferroviaires et création d'un observatoire régional de l'adaptation au changement climatique : Région

FINANCEURS :

Opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructures et Région

MESURE 1.1.7 Œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines

La qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines, particulièrement sujettes à la pollution aux particules fines, fait l'objet d'un suivi rapproché et d'un plan d'actions approuvé par Île-de-France Mobilités en mai 2022, s'appuyant sur trois grands axes :

- Poursuivre l'acquisition de connaissances, renforcer l'information du public et améliorer les dispositifs de mesures des particules : il s'agit d'établir une cartographie des émissions, de renforcer les mesures des particules PM_{10} et $PM_{2,5}$, de développer des capteurs pour la surveillance des particules ultrafines, d'identifier les sources d'émission et les facteurs d'influence.

- Faire évoluer le matériel roulant en diminuant les sources d'émissions : au-delà du renouvellement de matériel prévu, des expérimentations et développements sont entrepris sur les systèmes de freinage des réseaux métro et RER afin de limiter les émissions de particules fines qui leur sont liées. Les mesures à déployer seront déterminées au vu des résultats de ces expérimentations.

- Mettre en œuvre des dispositifs de ventilation et d'amélioration de la qualité de l'air au sein des espaces voyageurs en gares et stations : cet axe vise principalement à renouveler et à augmenter la capacité de ventilation dite de confort, souvent liée à la ventilation de sécurité incendie. En complément, des expérimentations de modules de traitement de l'air dans les stations grâce à des solutions innovantes doivent permettre d'en tester l'efficacité à l'échelle de l'ensemble d'une station (volume des quais) et d'estimer précisément les gains en termes de concentration particulaire. Le retour d'expérience devra permettre d'envisager les conditions techniques et financières de mise en œuvre dans plusieurs gares ou stations.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Pilotage des démarches et expérimentations visant à limiter les émissions de particules fines : Île-de-France Mobilités et Région

Mise en œuvre opérationnelle des expérimentations et renforcement des mesures de particules fines : opérateurs de transport

Renouvellement du matériel roulant : Île-de-France Mobilités

Expertise et soutien technique dans la surveillance de la qualité de l'air : Airparif

FINANCEURS :

Opérateurs de transport, Région et Île-de-France Mobilités

MESURE 1.1.8 Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés

Le niveau de bruit généré par une infrastructure ferroviaire dépend :

- du niveau de trafic,
- des vitesses de circulation des rames,
- des courbures du tracé des lignes,
- du matériel roulant utilisé, de son système de freinage et de son état,
- de l'état des infrastructures ferroviaires (armature des voies),
- de la topographie environnante.

Les moyens de lutte les plus efficaces contre les nuisances sonores liées aux transports en commun ferrés sont le changement de matériel roulant ou, *a minima*, des systèmes de freinage utilisés, ainsi que la régénération des infrastructures. Les efforts qui seront entrepris sur ces deux aspects ***(voir MESURES 1.1.5 et 1.1.6)*** permettront de limiter les nuisances.

En complément, des interventions ciblées pour réduire l'exposition au bruit ferroviaire devront être mises en œuvre dans des secteurs prioritaires où le niveau sonore dépasse significativement les normes en vigueur (valeurs limites réglementaires), au moyen de techniques adaptées au contexte : murs anti-bruit, isolation des façades des bâtiments exposés aux nuisances sonores…

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, des cartes d'exposition au bruit, dites cartes stratégiques de bruit, doivent être établies et révisées tous les cinq ans, pour les grandes infrastructures de transport ferroviaire (plus de 30 000 passages de trains par an) d'une part et pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (quatorze EPCI concernés en Île-de-France) d'autre part. Ces cartes doivent permettre d'identifier les secteurs exposés au bruit au-delà des normes en vigueur.

Des plans d'action, dits « plans de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE) doivent être établis et arrêtés par les Préfets de département pour les infrastructures ferroviaires de l'État, et par les EPCI (Métropole du Grand Paris sur son territoire, communautés urbaine et d'agglomération en dehors) pour les PPBE d'agglomération. Ces plans doivent présenter les actions engagées ou à réaliser à cinq ans pour résorber les nuisances sonores, en évaluant leur impact sur l'exposition au bruit.

Le plan « anti-bruit » adopté par la Région Île-de-France en septembre 2024 identifie 100 premiers secteurs prioritaires à l'échelle régionale pour le traitement du bruit des transports terrestres à horizon 2030 afin de prioriser les opérations financées par la Région dans le cadre du CPER. La carte de ces secteurs prioritaires figure dans la ***MESURE 7.5.1*** relative au bruit routier. Des études acoustiques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Renouvellement du matériel roulant : Île-de-France Mobilités

Changements des systèmes de freinage : opérateurs de transport

Pose de murs anti-bruit, isolation acoustique des façades : gestionnaires d'infrastructures et collectivités locales

FINANCEURS :

Infrastructures : gestionnaires d'infrastructures et Région

Matériel roulant : Île-de-France Mobilités

Murs anti-bruit, isolation acoustique des façades : État, Région, Communes et EPCI, Métropole du Grand Paris

OBJECTIFS

- **Poursuivre la définition de scénarios d'exploitation en situation perturbée,** en mettant le voyageur au centre du dispositif
- **Limiter l'impact des travaux pour les voyageurs :** ne pas impacter les périodes de pointe, ne pas créer d'irrégularité d'exploitation : limiter les ralentissements et les restitutions tardives
- **Proposer des transports de substitution adaptés aux besoins**

Afin de restaurer et d'améliorer la qualité de service sur le réseau de mass transit, ce dernier va faire l'objet de nombreuses opérations de régénération et de modernisation tout au long de la décennie ***(voir ACTION 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »).***

Les travaux liés à ces opérations peuvent avoir un impact significatif sur le plan de transport et donc sur les déplacements quotidiens des usagers : interruption des circulations en soirée, le weekend, etc. Les travaux doivent ainsi être planifiés de sorte à pénaliser le moins possible les usagers, tout en assurant leur efficacité. Il est également essentiel de proposer le cas échéant des solutions de mobilité alternatives de qualité et fonctionnelles et de fournir une information de qualité sur les conséquences des travaux et les solutions alternatives.

Par ailleurs, le réseau de mass transit connaît régulièrement des situations perturbées, inhérentes aux conditions d'exploitation. Qu'elles soient dues à des causes internes à l'opérateur (incident d'exploitation, absence de personnel, etc.) ou externes (incidents voyageurs, obstruction des voies, etc.), il convient de limiter au maximum ce type d'événements ***(voir ACTION 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »)*** et il est essentiel d'avoir la capacité de mettre en œuvre les moyens de revenir rapidement à une situation nominale tout en améliorant la gestion de l'impact de ces perturbations sur les usagers.

MESURE 1.2.1 Limiter l'impact des périodes de travaux sur les voyageurs

La planification des travaux sur les lignes de train et métro est établie de sorte à limiter leur impact sur les voyageurs, selon les principes suivants :

- ne pas impacter les périodes de pointe,
- ne pas impacter sur de trop longues durées ou à des fréquences trop rapprochées les usagers des lignes concernées,
- pour les opérations impliquant des fermetures de lignes, privilégier, lorsque cela est possible et pertinent, les travaux les week-ends ou sur une période limitée et éviter l'étalement des travaux sur plusieurs soirées, qui impacte des voyageurs captifs des transports en commun le soir et disposant de moins d'alternatives,
- veiller à ne pas programmer simultanément de travaux sur deux lignes dans un même secteur afin d'assurer le rabattement de l'une vers l'autre,
- ne pas créer d'irrégularité : éviter les limitations temporaires de vitesse, allongeant les temps de parcours et pouvant provoquer de l'irrégularité (moins de battement aux terminus) et les restitutions tardives.

Lorsqu'une adaptation des plans de transport pour cause de travaux est nécessaire, celle-ci est définie en respectant les règles de prise en charge suivantes :

- prendre en charge l'intégralité des voyageurs touchés par les travaux, quelle que soit leur origine – destination,
- prendre en charge les voyageurs sur l'ensemble de l'offre de référence (du premier au dernier train),
- pour les trajets directs ou semi-directs Paris-banlieue, offrir une fréquence au moins égale à la fréquence des trains sur les bus de substitution, en adaptant, si possible, les itinéraires au plus près des besoins des voyageurs.

Lorsqu'une offre alternative (ferrée ou de surface) permettant de limiter les pertes de temps existe, une information claire est fournie suffisamment à l'avance aux usagers par les outils numériques et physiques. Lorsque le réseau ne permet pas d'envisager une alternative crédible, l'opérateur de transport exploitant la ligne concernée par les travaux met en œuvre, en lien avec Île-de-France Mobilités, une offre de substitution fiable, efficace et prodiguant à l'usager un niveau de service le plus proche possible de la situation initiale.

Enfin, l'information voyageurs sur les travaux impliquant des fermetures de lignes, sur les itinéraires alternatifs existants (ferrés ou de surface) et sur les éventuelles solutions de substitution proposées (notamment la localisation des arrêts de bus de substitution) est diffusée suffisamment à l'avance et sur un périmètre élargi (au-delà de la ligne concernée – sur les supports numériques mais également *in situ*) pour permettre aux usagers de s'organiser en conséquence ***(voir ACTION 1.6 « Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs »).***

Dans le cadre des contrats avec les opérateurs exploitant les lignes de mass transit, des diagnostics travaux sont réalisés par Île-de-France Mobilités afin d'évaluer la qualité du plan de transport mis en place lors de travaux impactant les circulations du réseau ferré francilien. Ces diagnostics se traduisent par une incitation financière sous la forme de bonus / malus dans la rémunération des exploitants.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Planification des travaux : opérateurs de transport et gestionnaires d'infrastructures (en lien avec les collectivités et Île-de-France Mobilités)

Définition de l'offre alternative et des solutions de substitution, diffusion de l'information voyageurs : opérateurs de transport et Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

Gestionnaires d'infrastructures, Île-de-France Mobilités, État, Région (projets de développement)

MESURE 1.2.2 Mieux gérer et minimiser l'impact des situations perturbées (incidents) sur le réseau de mass transit

Si l'objectif premier d'Île-de-France Mobilités et des opérateurs de transport est d'assurer la fiabilité du réseau et de limiter les causes d'incidents ***(voir ACTION 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »),*** il est impossible d'empêcher totalement la survenance d'incidents affectant les lignes de train ou de métro, qu'il s'agisse de causes externes (incident voyageur, aléa climatique…) ou de causes internes (avarie sur le matériel roulant ou l'infrastructure). Il est toutefois possible d'en minimiser l'impact sur les voyageurs, d'une part en adaptant l'infrastructure en amont pour renforcer sa robustesse et offrir de la souplesse d'exploitation et d'autre part en mettant en œuvre des processus pour une gestion rapide et maîtrisée de ces incidents.

Concernant l'action préventive, certains projets réalisés dans le cadre des schémas directeurs de lignes ont pour but de limiter les conséquences d'une situation perturbée ***(voir ACTION 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »).*** Cela concerne notamment les projets d'infrastructures pour le retournement de trains, qui permettent de favoriser le maintien d'une offre minimale sur un secteur le plus étendu possible, et de faciliter les correspondances avec le reste du réseau.

Concernant la gestion des incidents, des scénarios d'exploitation en cas de situation perturbée sont construits en mettant le voyageur au centre du dispositif, avec pour objectif d'assurer une partie de l'offre de transport sur la ligne concernée tout en travaillant au rétablissement le plus rapide possible de la situation nominale.

Ces scénarios, dont les principes d'élaboration sont prévus dans les contrats entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs, permettent à ces derniers de réagir rapidement et efficacement aux aléas sur les réseaux.

Ils intègrent à la fois :

- des principes de plan de transport adapté sur la ligne concernée,
- les logiques de prise en charge (incluant des dispositions spécifiques pour les personnes à mobilité réduite) et de report multimodal (incluant le cas échéant des principes de coordination avec d'autres opérateurs), voire dans certains cas de mise en place de moyens de substitution, lorsqu'il n'existe pas d'alternative et que l'interruption de trafic est particulièrement longue,
- les modalités d'information voyageurs correspondant à l'ensemble de ces dispositions : l'information voyageurs en temps réel doit être adaptée le plus rapidement possible, avec une information claire et juste immédiatement, donnée sur l'application Île-de-France Mobilités, en gare et dans les véhicules.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestion des situations perturbées, définition des scénarios d'exploitation et le cas échéant, organisation de l'offre de substitution : opérateurs de transport

Construction et diffusion de l'information voyageurs : Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

Opérateurs de transport, Île-de-France Mobilités

ERC

OBJECTIFS

- **Mettre en service les projets de lignes de transports collectifs en site propre**
- **Garantir et améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus,** avec des aménagements de voirie en faveur des bus
- **Attribuer un numéro unique** à chaque ligne de bus
- **100 % des centres opérationnels bus convertis au biogaz ou à l'électricité**
- **Atteindre 130 Centres Opérationnels Bus (COB) électriques et/ou au biogaz** à l'échelle de l'Île-de-France

Les transports collectifs de surface (tramway et bus en particulier, mais aussi transport par câble aérien ou navettes fluviales) jouent un rôle essentiel dans l'accès au réseau de mass transit mais aussi dans la structuration de la desserte des bassins de vie. Ils constituent en outre des modes universels, accessibles à tous, représentant souvent le point d'entrée dans le réseau de transports collectifs.

L'offre sur le réseau de surface continuera à se développer d'ici 2030 sous l'effet de la mise en service de nouvelles lignes ou de prolongements de lignes bénéficiant d'infrastructures dédiées, mais aussi sous l'effet de l'adaptation liée au développement du réseau de mass transit et au développement urbain. A cet effet, il est indispensable de créer ou de préserver dans le tissu urbain les espaces nécessaires à la bonne desserte par les transports collectifs de surface.

Outre le niveau d'offre, la fiabilité des réseaux est également un facteur essentiel de leur attractivité, il convient donc de la préserver voire de l'améliorer en agissant tant sur les conditions de circulation sur la voirie que sur la qualité du service délivrée par les opérateurs. Pour les lignes en site propre telles que les trams, il convient aussi d'anticiper les opérations de régénération de l'infrastructure et de renouvellement du matériel roulant nécessaires au maintien de leur performance à long terme.

L'attractivité du réseau de bus dépend également de sa lisibilité et de l'information voyageurs offerte aux usagers ***(voir ACTION 1.6 « Proposer une information voyageurs de qualité »).***

Enfin, le développement du réseau de surface et sa nécessaire transition énergétique pour en réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre requièrent la conversion des centres opérationnels bus mais aussi la création de nouveaux centres. La conversion du parc de matériel roulant bus et cars est traitée ***dans l'ACTION 11.4 « Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules ».***

MESURE 1.3.1 SCoT PLU Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre

Le réseau de surface francilien sera complété d'ici 2030 par la mise en service de tramways, de bus à haut niveau de service *(BHNS* – voir définition ci-après)* et de câble figurant *dans le tableau ci-après.*

Les gestionnaires de voirie concernés prendront les mesures nécessaires pour garantir la réalisation de ces projets, et notamment les dispositions dans les documents d'urbanisme locaux afin de réserver les emprises nécessaires à leur bonne insertion (conformément aux orientations réglementaires 128 et 129 du SDRIF-E).

Île-de-France Mobilités définira l'offre sur ces nouveaux projets et pilotera l'exploitation des lignes, confiée à des opérateurs de transport. Les gestionnaires de voirie veilleront à leur offrir des conditions d'exploitation optimales (notamment les mesures de police de circulation et de stationnement visant à éviter les entraves à la circulation des véhicules de transport en commun) de façon pérenne.

Enfin, des projets complémentaires d'extension ou d'adaptation du réseau de transport de surface, listés au CPER ou inscrits au SDRIF-E pourront faire l'objet d'études dans une perspective de réalisation à plus long terme, au-delà de l'horizon 2030.

Des études pour la création de lignes de navettes fluviales (une ligne sur le Canal de l'Ourcq en priorité, et deux autres sur la Seine à plus long terme) seront lancées au cours de la décennie.

Lors de la réalisation de projets de transports collectifs de surface, il conviendra d'éviter au maximum l'abattage d'arbres existants et, le cas échéant, de systématiquement mettre en œuvre des mesures de compensation. Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage des projets veilleront à construire des infrastructures adaptées au changement climatique : végétalisation des équipements (notamment des équipements voyageurs), désimperméabilisation des sols, utilisation de matériaux résistants, lutte contre les îlots de chaleur… Il conviendra enfin de veiller au maintien de franchissements piétons et cyclables le long du tracé des projets en travaux.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Maîtrise d'ouvrage : Île-de-France Mobilités (peut désigner un ou des maître(s) d'ouvrage délégué(s) à l'issue des études préliminaires : département, exploitant…)
Définition de l'offre, choix de l'exploitant : Île-de-France Mobilités
Assurer la bonne insertion des projets dans la ville et la bonne intégration des prescriptions d'Île-de-France Mobilités en matière de performance d'exploitation : collectivités locales gestionnaires de voirie
Exploitation : opérateurs de transport

FINANCEURS :

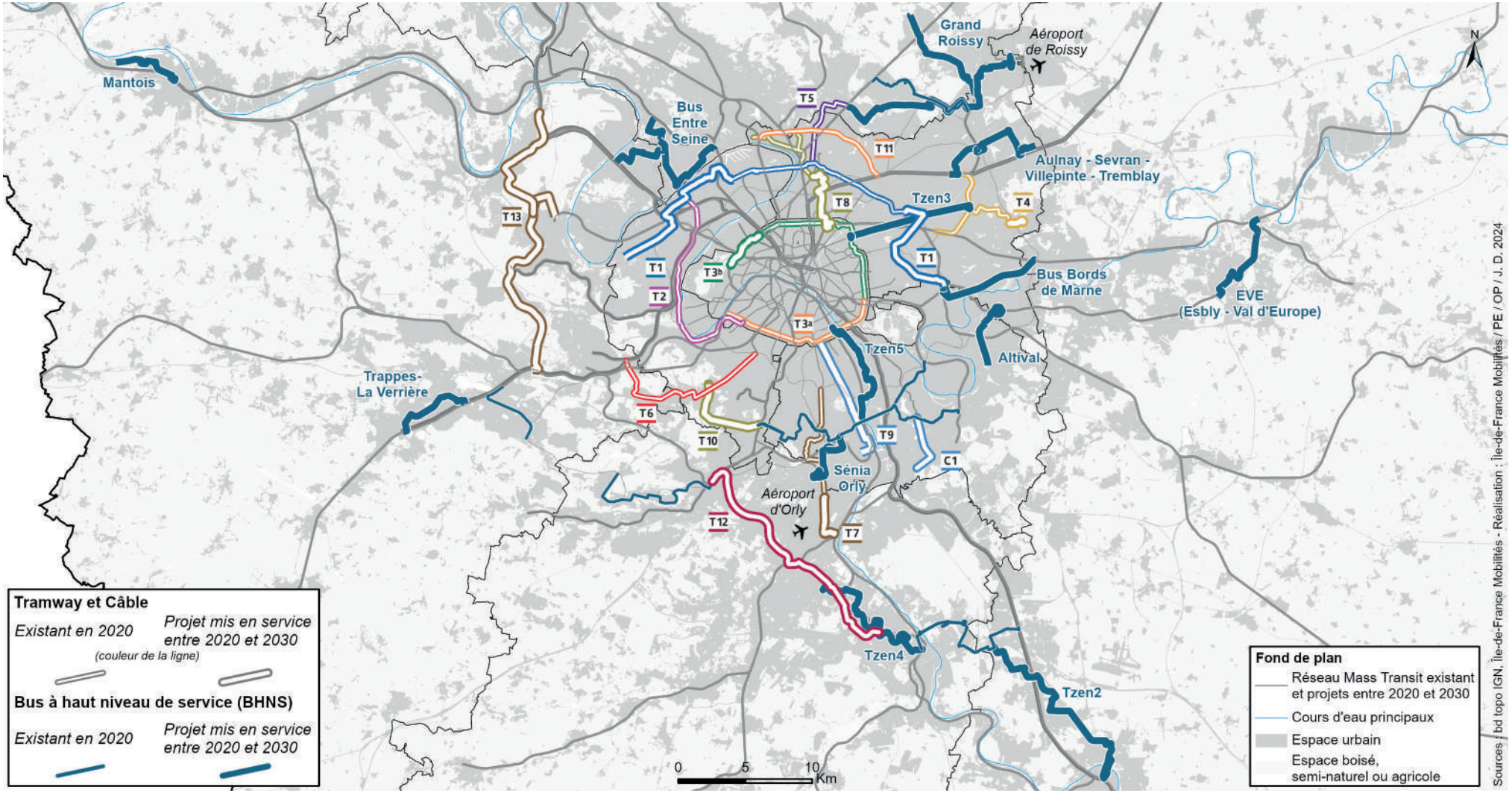
Infrastructure : Île-de-France Mobilités, Région, État, Départements, EPCI, Communes
Matériel roulant, exploitation : Île-de-France Mobilités

Projets mis en service entre 2020 et 2030 :

Lignes	Projets tramway, câble et navette fluviale
T1	Prolongement Est à Montreuil - Rue de Rosny *(phase 1)* puis à Val-de-Fontenay *(phase 2)*
T1	Prolongement Ouest à Colombes puis à Rueil-Malmaison
T3b	Prolongement à Porte Dauphine *(mis en service en 2024)*
T4	Boucle dans le centre de Montfermeil
T7	Prolongement Sud à Juvisy
T8	Prolongement Sud à Rosa Parks
T9	Porte de Choisy - Orly-Gaston Viens *(mis en service en 2021)*
T10	La Croix de Berny - Jardin Parisien *(mis en service en 2023)*
T12	Massy-Palaiseau - Évry *(mis en service en 2023)*
T13	Prolongement à Achères
T13	Saint-Germain-en-Laye - Saint-Cyr *(mis en service en 2022)*
C1	Câble Créteil - Villeneuve-Saint-Georges
	Canal de l'Ourcq
Lignes	**Projets bus à haut niveau de service (BHNS*)**
Tzen2	Carré Sénart - Melun
Tzen3	Paris Porte de Pantin - Gargan
Tzen4	Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes *(mis en service en 2024)*
Tzen5	Bibliothèque François Mitterrand - Les Ardoines - Choisy
BUS	Altival
BUS	Aulnay - Sevran - Villepinte - Tremblay
BUS	Bus Bords de Marne (Val-de-Fontenay - Chelles-Gournay)
BUS	Bus Entre Seine (Argenteuil - Bezons - Sartrouville)
BUS	EVE (Esbly - Val d'Europe)
BUS	Grand Roissy
BUS	Mantois
BUS	Sénia - Orly
BUS	Trappes - La Verrière

* ***Le terme « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) désigne un service de bus à haute fréquence*** *(assuré par une ou plusieurs lignes) et présentant une haute qualité de service grâce à une infrastructure en site propre sur une section importante de son linéaire.*

Tramway, Bus à haut niveau de service et Câble à horizon 2030



MESURE 1.3.2 Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux

L'offre bus fait l'objet d'adaptations en continu, pour tenir compte de l'évolution des besoins à l'échelle des territoires. Les adaptations peuvent se faire :

- lors de la mise en service des projets de mass transit : cela nécessite une évolution significative du réseau de bus environnant pour éviter les doublons sur les portions parallèles et pour répondre à de nouveaux besoins de rabattement vers la nouvelle infrastructure. C'est le cas en particulier des lignes du Grand Paris Express qui vont mailler le cœur d'agglomération,

- pour desservir les nouveaux quartiers et équipements d'un territoire. À cet égard, il convient de préserver des emprises lors de la conception et de l'aménagement de ces nouveaux quartiers pour permettre le passage, l'arrêt et le terminus des bus dans de bonnes conditions d'exploitation, ainsi que l'implantation des locaux d'exploitation nécessaires ***(voir MESURE 1.3.6),***

- pour améliorer le maillage du territoire et la qualité du niveau d'offre, en cas de décalage avéré entre l'offre bus et la demande sur un territoire.

En outre, le réseau de bus de nuit sera complété pour répondre aux besoins de mobilité nocturne des Franciliens, notamment de ceux travaillant en horaires décalés. Il s'agira en particulier de développer des liaisons en rocade afin d'assurer un maillage étendu des petite et grande couronnes.

Ces adaptations résultent d'un travail conjoint entre Île-de-France Mobilités, les collectivités locales et les opérateurs pour l'identification des besoins d'adaptation de l'offre et l'étude des différentes opportunités. Elles doivent se faire **le plus possible** à coût constant, par la réaffectation d'offre et par l'action sur la régularité des bus pour améliorer la performance d'exploitation ***(voir MESURES 1.3.4 et 1.3.5).*** Sur les lignes en difficulté, identifiées par Île-de-France Mobilités grâce à des indicateurs de mesure de la performance des lignes, les développements d'offre peuvent être envisagés lorsque les opérations menées sur la voirie afin d'améliorer la circulation des bus ont été réalisées, mais qu'un besoin de renfort reste constaté malgré l'amélioration de la performance de ces lignes.

Des conventions partenariales avec les collectivités locales peuvent être mises en place dans le cadre d'un objectif commun et partagé de développement de l'offre et de la performance opérationnelle du réseau.

Enfin, les collectivités peuvent mettre en place des services réguliers locaux (navettes locales), sous réserve de leur complémentarité avec l'offre bus régulière organisée par Île-de-France Mobilités.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Travail conjoint entre Île-de-France Mobilités, les collectivités locales et les opérateurs pour l'identification des besoins d'adaptation de l'offre et l'étude des différentes opportunités

Définition de l'offre, choix des exploitants et contractualisation : Île-de-France Mobilités

Exploitation : opérateurs de transport

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 1.3.3 PLM Maintenir et, si possible, améliorer la performance des lignes de transports collectifs de surface en site propre

Il s'agit de définir puis de mettre en œuvre les mesures nécessaires sur l'infrastructure et le matériel roulant des lignes de tramway et de BHNS pour en préserver ou en restaurer le bon fonctionnement.

Cela consiste en premier lieu à faire évoluer le matériel roulant, avec les mesures suivantes :

- déploiement du nouveau matériel roulant sur le T1, avec adaptation des stations,
- réflexion quant à l'avenir du tramway sur pneu (T5 et T6), afin de définir une stratégie d'évolution pour ces lignes (fin de vie du matériel roulant prévue vers 2045) et de déterminer comment continuer à les exploiter et les maintenir dans les meilleures conditions possibles,
- réflexion sur la modernisation du parc de matériel roulant et des systèmes d'exploitation des lignes de tramway plus anciennes (T2 et T3 notamment) et du TVM. Il s'agira de trouver les solutions permettant d'accroitre la capacité des lignes et de gagner en souplesse d'exploitation.

Par ailleurs, une réflexion plus générale sera entamée quant au maillage du réseau de tramway, notamment sur les possibilités de raccordement entre les lignes permettant de garantir l'exploitabilité du réseau en offrant plus de souplesse pour la gestion de l'offre, l'exploitation, la maintenance et le renouvellement du matériel roulant.

Enfin, il convient d'assurer la performance d'exploitation de tous les transports collectifs de surface en site propre (tramways et BHNS), en leur offrant des conditions de circulation fluides à tout moment. À cette fin, les collectivités gestionnaires de voirie et/ou titulaires du pouvoir de police de la circulation et du stationnement doivent s'engager à mettre en œuvre les moyens pour limiter les effets de la circulation automobile et du stationnement sur leur circulation :

- des mesures préventives : travaux aux carrefours, priorité aux feux, ajustement des temps de feux pour éviter la congestion au milieu des carrefours sur les voies de tramway ou sur les voies réservées aux bus,
- un plus grand contrôle et plus grande répression du stationnement gênant ou des comportements des automobilistes bloquant la circulation.

Cette réflexion peut être menée dans le cadre d'un plan local de mobilité et doit être menée en concertation avec tous les gestionnaires de voirie, notamment les Départements.

PRESCRIPTION

Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de tramway et des BHNS aux carrefours.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Renouvellement du matériel roulant, études pour l'avenir du tramway sur pneu : Île-de-France Mobilités

Opérations de voirie ou de police afin d'assurer les bonnes conditions de circulation des tramways : Communes, EPCI et Départements (gestionnaires de voirie et titulaires du pouvoir de police)

Opérateurs de transport

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités,

Collectivités gestionnaires de voirie (Communes, EPCI, Départements)

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Identifier les points durs de circulation des tramways et bus en site propre ainsi que leurs causes
- Définir un programme de résorption de ces points durs pour la période du PLM

MESURE 1.3.4

PLM SCoT PLU

Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie

Le bus étant le mode de transport collectif le plus universel, accessible à tous, son attractivité doit être améliorée par de meilleures conditions de circulation, pour lui assurer une bonne vitesse commerciale, une bonne régularité et une bonne ponctualité.

Cet objectif concerne **l'ensemble des lignes de bus et des axes de voirie empruntés par des lignes de bus.** Une attention particulière devra être portée sur **les axes prioritaires bus,** axes de voirie accueillant plus de 300 passages de bus par jour deux sens confondus ***(voir AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »).*** L'intensité de l'usage de ces axes par les bus justifie la mise en place de mesures fortes en faveur de la circulation de ces derniers et leur maintien dans le temps.

Les gestionnaires de voirie et, le cas échéant, les collectivités détentrices du pouvoir de police, prendront les mesures suivantes :

- aménager la voirie pour résorber les points durs de circulation des bus, soit ponctuellement, soit par la redéfinition plus en profondeur du partage de la voirie sur les axes concernés,
- déployer la priorité aux feux là où c'est nécessaire : sur les portions de lignes qui pourraient en bénéficier et par une vérification de l'efficacité de la mesure sur les conditions de circulation des bus. Île-de-France Mobilités finance et fournit aux collectivités le système permettant de déployer la priorité aux feux,
- limiter l'impact des travaux de voirie sur la circulation des bus : il conviendra en particulier d'éviter les opérations répétées sur les axes prioritaires en privilégiant le regroupement des travaux d'un même axe à des périodes définies, et de limiter les impacts sur la desserte bus en étudiant les modalités d'adaptation de celle-ci en lien avec Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transport,
- lors de la réalisation d'aménagements cyclables, éviter ou limiter le plus possible la réduction de la place accordée aux aménagements bus,
- accentuer le contrôle des mésusages sur les aménagements bus (voies bus, abords des points d'arrêt et points d'arrêt, terminus) : stationnement illicite, véhicules de livraison, circulation illicite de véhicules motorisés ou non, présence d'obstacles, véhicule entravant les carrefours… Le recours à la vidéo-verbalisation doit être envisagé lorsqu'il est techniquement possible,
- adapter la distance entre les arrêts d'une même ligne : dans certains cas où les arrêts sont proches et où le contexte urbain s'y prête, et sous réserve de ne pas pénaliser les usagers à mobilité réduite, l'allongement de la distance inter-arrêts permet d'augmenter la vitesse moyenne des bus.

Les dispositions à prendre dans les Plans locaux d'urbanisme sont à consulter ***dans le CHAPITRE 5.4 « La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ».***

Les modalités de traitement des points durs de la circulation bus (identifiés par Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transport et/ou les collectivités) par des mesures sur la voirie seront intégrées à l'élaboration des plans locaux de mobilité.

L'aménagement des points d'arrêt confortables, accessibles aux personnes à mobilité réduite ainsi que des cheminements pour y accéder depuis la voirie environnante participe également à l'attractivité du mode bus.

Toutes ces opérations doivent se faire en concertation (en amont, pendant les travaux et en aval) avec Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transports sur le territoire, et en adéquation avec les recommandations et préconisations du *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers,* publié par Île-de-France Mobilités. En outre, les gestionnaires de voirie peuvent apporter leur concours pour le maintien de l'offre de qualité en période de travaux sur la voirie.

PRESCRIPTIONS

Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de tramway et des BHNS aux carrefours.

Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, 2 sens confondus :

1. **La réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.**

Pour mettre en œuvre cette prescription, Île-de-France Mobilités doit être consultée par le gestionnaire de voirie lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur ces axes.

2. **Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.**

>>>

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Aménagements de voirie et autres mesures d'exploitation (priorités aux feux, etc.) :
Collectivités gestionnaires de voirie, en dialogue avec les opérateurs et Île-de-France Mobilités
Contrôle des mésusages des aménagements bus en agglomération : Communes ou EPCI (au titre du pouvoir de police), Préfecture de police (pour la vidéo-verbalisation)

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités (modalités de financement détaillées dans le *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers*), collectivités et gestionnaires de voirie

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Recenser les axes prioritaires bus sur le territoire
- Identifier les points durs de circulation ainsi que leurs causes
- Définir un programme de résorption de ces points durs pour la période du PLM
- Lancer une réflexion sur l'opportunité de la mise en place de priorités aux bus pour le franchissement des carrefours
- Définir une charte de gestion des travaux pour en limiter l'impact sur les bus, réunissant l'ensemble des gestionnaires de voirie

MESURE 1.3.5 Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs

La qualité de service sur les réseaux de surface repose également sur un suivi et un contrôle rapproché, par l'autorité organisatrice, de l'exécution de la prestation de transport par les opérateurs.

Dans le cadre des contrats de délégation de service public pour l'exploitation des réseaux de bus (DSP), les opérateurs s'engagent à fournir une qualité de service optimale sous peine d'impacts sur leur rémunération en cas de non-respect des objectifs et obligations contractuelles.

La mesure de la qualité de service repose à la fois :

- sur des indicateurs de qualité de service *produite* : ambiance à bord (propreté, confort de conduite, conducteur), information statique et dynamique à bord des véhicules et aux points d'arrêts, information en situation perturbée, ...
- sur une mesure de la qualité de service *perçue* à l'aide d'enquêtes perception auprès des usagers,
- sur un suivi de la production de l'offre de transport et du respect des horaires théoriques.

Les opérateurs doivent veiller à maintenir un niveau d'offre et de régularité optimal, en traitant d'abord les causes internes (pénurie des conducteurs, immobilisations de matériel...). Ils mettront donc en œuvre les moyens nécessaires pour assurer la disponibilité et la qualité des effectifs de conduite : campagnes de recrutement ouvertes à tous les profils, formation initiale et continue tout au long du contrat, qualité de vie au travail... Par ailleurs, afin de garantir un niveau d'offre minimale, les contrats de DSP prévoient la mise en place de plans de transport adaptés déployés en cas de grèves ou d'aléas. Ces plans élaborés en étroite collaboration avec les collectivités partenaires définissent les lignes et courses à prioriser en cas de difficultés de réalisation de l'offre.

La qualité de service dépend aussi de la bonne gestion par les opérateurs du patrimoine qui leur est confié dans le cadre des contrats de DSP : matériel roulant, sites propres, centres opérationnels bus, bornes d'information voyageurs, etc.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Garants de la qualité de service du réseau, à la fois dans la réalisation de l'offre commandée et dans l'atteinte des objectifs contractuels de qualité produite et perçue : opérateurs de transports

Suivi des résultats des opérateurs : Île-de-France Mobilités

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 1.3.6 SCoT PLU Préserver les espaces nécessaires à la desserte bus dans les projets d'aménagement urbain

Les opérations d'aménagement de nouveaux quartiers doivent anticiper une possible desserte future par les bus, à l'achèvement du projet. Il convient donc de créer, au sein de ces opérations d'aménagement, les conditions d'une bonne desserte par les bus, en particulier :

- en préservant les emprises nécessaires à l'installation de points d'arrêts et de terminus bus, dans une logique de couverture rationalisée de ces quartiers avec des distances inter-arrêts permettant le bon équilibre entre proximité et performance *(cf. Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers)*. Ces points d'arrêt nécessitent en général une surlargeur ponctuelle de voirie pour ne pas empiéter sur l'espace dédié aux autres modes, et en particulier au piéton,
- en veillant à dimensionner de façon suffisante les axes de voirie primaire du quartier, potentiels supports de la desserte bus. Une attention particulière sera ainsi portée aux gabarits des voies, à la configuration des carrefours pour permettre la giration des bus, à l'implantation du mobilier urbain, etc. Dans certains cas, quand le besoin est avéré, il conviendra de prévoir les emprises nécessaires à l'implantation d'un bus en site propre,
- en intégrant les espaces nécessaires à l'exploitation notamment pour le remisage (centre opérationnel bus : ***voir MESURE 1.3.7)*** et pour les locaux d'exploitation indispensables notamment aux terminus (locaux de pause des conducteurs).

À cet effet, les porteurs de projets urbains et les collectivités locales se rapprochent d'Île-de-France Mobilités dès la conception des projets afin de prendre connaissance des préconisations générales en matière d'aménagement en faveur des bus et le cas échéant, d'identifier en première approche les pôles et/ou les itinéraires à desservir.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition de règles de préservation du foncier dans les projets d'aménagement : Communes et EPCI
Insertion des bus dans les projets urbains : aménageurs et promoteurs

MESURE 1.3.7 SCoT PLU Préserver les centres opérationnels bus existants, achever leur conversion énergétique et en créer de nouveaux

Les centres opérationnels bus (COB), lieux de remisage des bus et cars, qui permettent également d'en effectuer la maintenance et de les alimenter en énergie, sont des équipements indispensables au fonctionnement des réseaux de bus. Il convient donc de préserver leur existence et de les adapter aux besoins de l'exploitation.

Pour faire face aux enjeux de transition énergétique du parc d'autobus et d'autocars et permettre une évolution de l'offre bus, l'objectif est de disposer à l'horizon 2030 d'environ 130 centres opérationnels bus à l'échelle de l'Île-de-France, tous adaptés à l'accueil de véhicules au biométhane ou électriques ***(voir ACTION 11.4 « Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules »*** pour le détail des mesures prévues pour la transition énergétique des bus).

Cela se traduit par deux leviers principaux :

- **Préserver les COB existants et réaliser leur conversion énergétique pour permettre l'accueil de véhicules propres :**

Les collectivités doivent veiller à préserver l'emprise et la fonctionnalité des COB présents sur le territoire, ainsi que leurs éventuels besoins d'évolution, le cas échéant en prenant les mesures adéquates dans les documents d'urbanisme locaux. Elles doivent en particulier permettre la conversion énergétique des COB qui ne l'ont pas encore été.

- **Construire de nouveaux COB, ou agrandir les COB existants :**

L'implantation ou l'agrandissement de COB requiert la libération de foncier. Il revient aux collectivités locales, communes et/ou EPCI, de saisir les opportunités de libération de foncier afin d'y permettre l'implantation de COB. Dans certains secteurs tendus *(voir tableau ci-après)*, les développements de l'offre bus sont désormais conditionnés à l'augmentation des capacités des COB.

Ainsi, les collectivités locales doivent se rapprocher d'Île-de-France Mobilités afin d'identifier des terrains potentiels pour accueillir des COB, et d'en mesurer leurs besoins en capacité.

Principaux secteurs en tension en matière de COB

COB alimentés préférentiellement	
au GNV	à l'électrique
Brie-Comte-Robert (77), Brunoy (91), Carrières-sous-Poissy (78), CC des deux vallées (77), Chambourcy (78), Dourdan (91), Maule (78), Montesson (78), Nemours (77), Verneuil-sur-Seine (78)	Boucle Nord de Seine (92-93), Est Ensemble (93), Grand Paris Seine Ouest (92), Nord-Ouest parisien (16e et 18e arrondissements), Montesson (78)

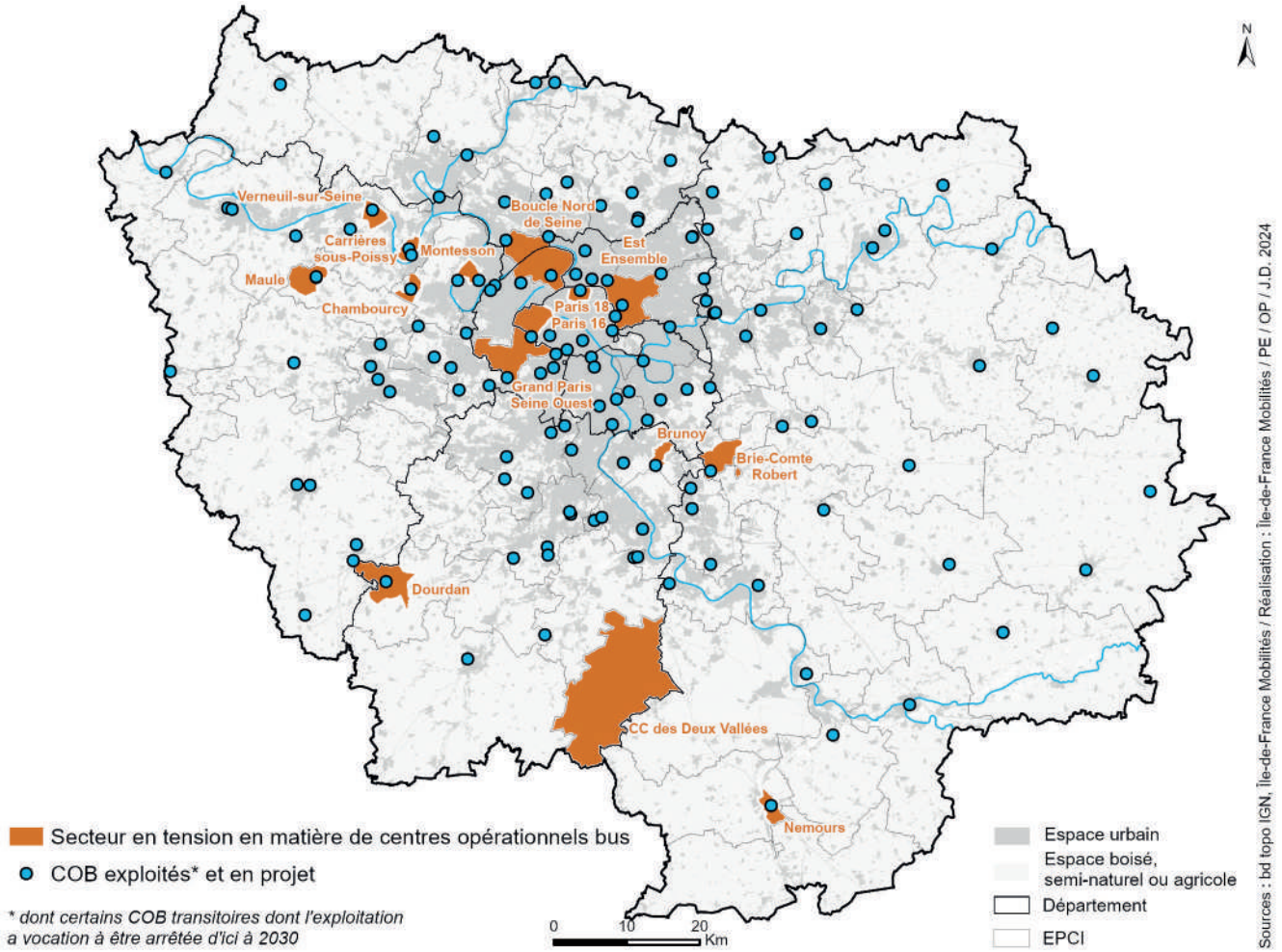
En application de l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » à horizon 2050 à l'échelle de la région, défini dans le SDRIF-E, il conviendra de privilégier le plus possible l'agrandissement ou la création de COB sur des zones déjà artificialisées.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Maitrise d'ouvrage des COB : Île-de-France Mobilités (déléguée le cas échéant aux opérateurs de transport)
Mesures de libération du foncier : définition de dispositions dans les Plans locaux d'urbanisme *(voir CHAPITRE 5.4 « La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux ») :* Communes et EPCI

FINANCEUR : Île-de-France Mobilités

Centres opérationnels bus existants et projetés à l'horizon 2030 et secteurs en tension



OBJECTIFS

→ **100 lignes Express à horizon 2030, dont 45 liaisons nouvelles**

→ **Assurer un temps de parcours inférieur à 1,5 fois celui de la voiture particulière** pour les usagers sur toutes les lignes Express

La décennie sera marquée par une très forte évolution du réseau de cars express, afin de constituer une nouvelle offre de transport adaptée aux territoires situés en dehors du cœur de l'agglomération parisienne.

Elle s'appuiera sur la refonte totale du label Express d'Île-de-France Mobilités et sur la création de plus d'une quarantaine de lignes de cars express, en complément du renforcement et des modifications des lignes existantes pour assurer leur performance et leur qualité de service.

Les lignes de cars express doivent servir les trois objectifs prioritaires suivants :

- la création d'une offre complémentaire au réseau de mass transit sur des liaisons entre centralités de grande couronne reliées par un axe routier important, en particulier les liaisons orbitales,
- la création de liaisons directes vers le cœur du réseau de transports collectifs pour renforcer le rabattement vers le mass transit, en particulier le réseau du Grand Paris Express,
- le désenclavement de certains territoires moins denses situés à proximité des axes routiers et ne bénéficiant pas encore de liaison de transports collectifs structurante.

Les facteurs de réussite qui en découlent sont simples mais exigeants :

- une offre de transport performante, fiable et une desserte cohérente (nombre limité de points d'arrêts, voies dédiées, pôles d'échanges de qualité) afin de pouvoir concurrencer la voiture particulière,
- un service confortable sur toute la chaîne de déplacement (à bord des véhicules et aux points d'arrêts),
- une visibilité et une lisibilité de l'offre Express qui la distingue de l'offre bus traditionnelle.

La création de lignes express est indissociable :

- de la mise en œuvre de pôles d'échanges multimodaux routiers ***(voir ACTION 6.2 « Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers »)*** qui assureront la facilité d'accès au réseau et l'efficacité des correspondances entre modes,
- de voies réservées sur le réseau routier magistral ***(voir ACTION 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »),*** sur lesquelles reposent la performance et la fiabilité des lignes,
- du développement du covoiturage et des alternatives à la voiture individuelle ***(voir ACTION 5.1 « Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable »).***

Les objectifs précis de déploiement du réseau de cars express et ses conditions de mise en œuvre sont détaillés ***dans le Schéma directeur des lignes de cars express en Île-de-France,*** *approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023.*

MESURE 1.4.1 Mettre à jour le label « cars express » avec de nouveaux critères

Les lignes express doivent obéir à un standard régional garantissant un niveau de service attractif pour le voyageur. Ce standard, défini pour le label « cars express », est bâti autour des trois objectifs : la performance, le confort et la visibilité des lignes Express, qui se traduisent par les critères suivants :

- Performance : le temps de parcours de terminus à terminus d'une ligne Express ne doit pas excéder de 50 % le même trajet en voiture (si le temps de trajet est de 30 minutes en voiture, le temps de trajet de la ligne Express doit être au maximum de 45 minutes). Les itinéraires des lignes sont donc pensés sans détour entre les polarités desservies.
- Confort : utilisation d'un matériel roulant propre (alimenté au biogaz) et de qualité. Les autocars offrent des conditions de voyage optimales (espace d'assises, ports USB, liseuses, WIFI), la possibilité d'accéder aux soutes, et des racks d'emport de vélos (sous réserve des modalités d'accrochage-décrochage de vélos de manière sécurisée aux points d'arrêts).
- Visibilité et lisibilité : livrée spécifique aux Lignes Express, avec affichage de l'itinéraire, permettant de facilement identifier le service.

La lisibilité et la visibilité du service sont également renforcées grâce à des itinéraires clairs et lisibles, une numérotation unique à l'échelle régionale et des contenus d'information voyageurs complets (indiquant notamment les correspondances avec le reste du réseau).

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités (responsable de la mise à jour des critères du label)

MESURE 1.4.2 Créer de nouvelles lignes de cars express et renforcer le réseau existant

Île-de-France Mobilités, en concertation avec les collectivités locales de grande couronne, a déterminé les liaisons offrant un potentiel important de développement de cars express au cours de la prochaine décennie.

Au total, à horizon 2030 :

- 45 lignes Express nouvelles seront créées,
- neuf lignes Express actuelles seront remodelées et renforcées à court terme, sans préjudice d'autres renforts à programmer ultérieurement dès lors que la fréquentation le justifie.

Une capacité d'accueil suffisante dans les gares routières constitue également une condition nécessaire à la création et au renfort de lignes de Cars Express. Lorsque cette capacité s'avère insuffisante, des études sont réalisées afin d'apprécier les possibilités d'adaptation de la gare routière pour y accueillir la nouvelle offre de cars express tout en minimisant l'impact sur l'offre locale.

Les tracés et l'offre des lignes Express nouvelles et renforcées sont définis dans le Schéma directeur des lignes des cars express en Île-de-France, approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023.

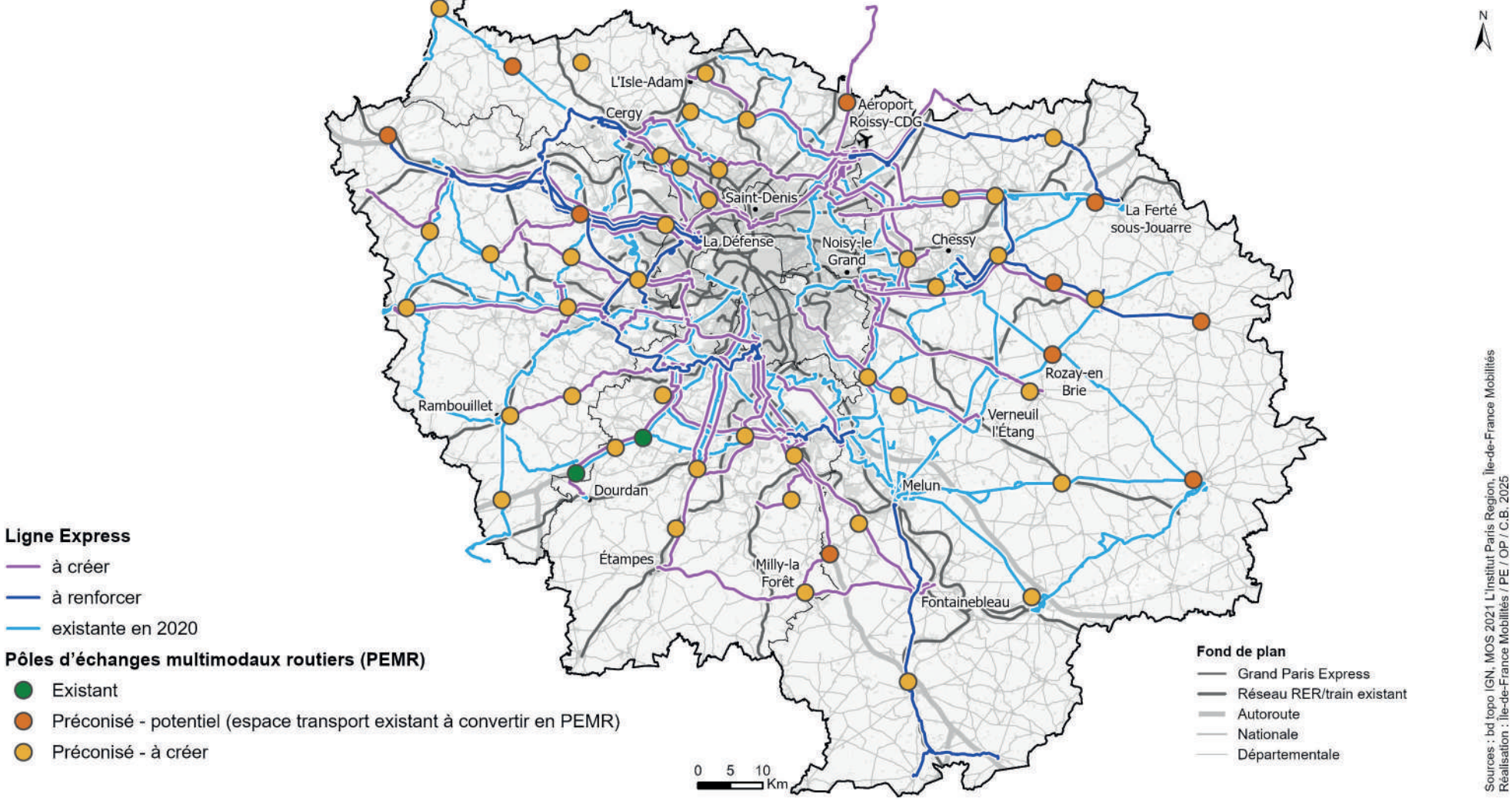
RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Création des lignes, définition de l'offre, acquisition du matériel roulant, suivi de la qualité de service : Île-de-France Mobilités
Exploitation des lignes : opérateurs de transport

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

Lignes de cars express et pôles d'échanges multimodaux routiers



OBJECTIFS

→ **Déployer des services de Transport à la demande labellisés (TàD) dans tous les secteurs avec un besoin identifié, en complémentarité de l'offre régulière**

L'offre classique de lignes de bus régulières ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité dans les secteurs les moins denses de l'Île-de-France car la demande y est plus diffuse. Développer un service public régional de Transport à la Demande (TàD) vise à proposer une solution de mobilité dans ces territoires, accessible aux conditions tarifaires habituelles du réseau de transports collectifs francilien, et qui s'adapte à la demande du point de vue géographique et temporel.

Les services de TàD desservent des points d'arrêt prédéfinis au sein d'un périmètre, mais la réalisation des courses est déclenchée uniquement à la demande. Ils peuvent prendre plusieurs formes selon les besoins de desserte du territoire :

- TàD zonal : entre deux points d'arrêt, quels qu'ils soient, à l'intérieur d'une zone délimitée,
- Lignes virtuelles : parcours de lignes régulières, sur certaines plages horaires (généralement en heures creuses) ou parcours spécifiques, disponibles uniquement sur demande,
- TàD divergent : de n'importe quel point d'arrêt d'origine vers des lieux d'intérêt, ou l'inverse. Il s'agit d'un TàD de rabattement.

L'efficacité et la qualité des services de TàD franciliens sont garantis par le label « TàD Île-de-France Mobilités », qui assure que le service soit ouvert à tous, performant, lisible, et accessible par la centrale de réservation commune.

Les réseaux de TàD doivent en outre, pour être attractifs, gagner en disponibilité et toucher de nouveaux publics.

Certains réseaux de TàD sont confrontés à une proportion non négligeable d'annulations tardives, de réservations multiples par un même usager et d'usagers ne se présentant pas au moment de la course. Cela dégrade la capacité du service à répondre pleinement aux demandes d'autres usagers.

MESURE 1.5.1 Poursuivre le déploiement de services de Transport à la Demande (TàD)

Des services de TàD sont mis en place dans les zones d'Île-de-France où un besoin de desserte complémentaire à l'offre régulière de transports en commun est identifié.

Ce développement peut se faire à l'initiative des collectivités locales ou d'Île-de-France Mobilités, la conduite d'études permettant de déterminer quel type de service est le plus adapté aux situations considérées : TàD zonal, lignes virtuelles ou TàD divergent.

Pour obtenir le label « TàD Île-de-France Mobilités », un service doit remplir les critères suivants :

- un service ouvert à tous,
- un service non redondant avec les lignes régulières de transports collectifs,
- une optimisation des moyens alloués,
- une prise en charge et une dépose à des points d'arrêt prédéterminés,
- une grille horaire ou une plage horaire définie,
- des critères et une mesure de la qualité de service,
- l'application de la livrée régionale « TàD » sur les véhicules,
- un recours à la centrale de réservation Île-de-France Mobilités,
- l'application de la tarification francilienne,
- un système billettique suivant les prescriptions d'Île-de-France Mobilités.

>>>

À l'instar des lignes régulières, les services de TàD labellisés par Île-de-France Mobilités font l'objet d'un suivi de la qualité de service dans le cadre des contrats passés avec les opérateurs de transport.

Les réseaux de TàD existants peuvent par ailleurs, lorsque cela est nécessaire, être concernés par des évolutions d'offre, notamment en lien avec l'urbanisation et les développements d'offres de transports collectifs réguliers.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition de l'offre et des secteurs d'implantation de services de TàD, attribution du label, choix de l'exploitant pour les services labellisés, pilotage de la centrale de réservation : Île-de-France Mobilités
Services de TàD non labellisés par Île-de-France Mobilités : Communes, EPCI
Exploitation du service : opérateurs de transport

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités
Pour les réseaux de TàD non labellisés par Île-de-France Mobilités : Collectivités locales

MESURE 1.5.2 Rendre l'offre de TàD plus fiable et plus visible

L'offre de TàD peut encore conquérir de nouveaux publics, en particulier les actifs pour leurs trajets hors domicile / travail, ainsi que les usagers occasionnels.

Pour accroître leur visibilité, les services de TàD sont progressivement intégrés dans le calculateur d'itinéraires du site et de l'application Île-de-France Mobilités, ce qui permettra la suppression à terme de l'application dédiée au TàD.

Par ailleurs, plusieurs leviers vont être mis en œuvre afin de renforcer la fiabilité du réseau et limiter les annulations tardives :

- optimisation des trajets : paramétrage de la plateforme de réservation pour éviter les multi-réservations par un usager à des horaires proches pour une même origine / destination, meilleure mutualisation des trajets d'utilisateurs ayant des demandes relativement proches,
- lutte contre les annulations tardives et les personnes ne se présentant pas lors de la course : envoi de rappels aux utilisateurs avant la course, sanctions pour les utilisateurs récidivistes en matière d'annulations tardives.

Un suivi de la mise en œuvre des services de TàD (remplissage des courses, satisfaction client) est assuré grâce aux données issues de la centrale de réservation.

Des campagnes de communication seront menées régulièrement autour du service TàD : campagnes d'affichage dans les transports et dans l'espace public, communication d'Île-de-France Mobilités (via le site internet), des opérateurs de transport (notamment dans les véhicules), des collectivités locales, des associations locales et CCAS, via les réseaux sociaux… Cette communication vise à faire connaître le service au plus grand nombre et notamment aux Franciliens ayant pour le moment peu recours au TàD, mais aussi à réduire les annulations tardives et à rendre plus disponible le TàD lorsque l'usager en a besoin.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Intégration de l'offre TàD dans l'application et la communication autour du service : Île-de-France Mobilités
Mise en œuvre de solutions permettant de fiabiliser le service : Île-de-France Mobilités et opérateurs de transport
Communication locale autour du service : Communes, EPCI, Départements

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Communes, EPCI

MESURE 1.5.3 Renforcer et développer les offres de bus de soirée depuis certaines gares de grande couronne

Les usagers des transports en commun de certaines villes de grande couronne ne disposent parfois pas de lignes régulières en soirée, depuis les gares vers les zones résidentielles. En effet, la faible demande rend difficile la mise en place de lignes régulières qui ne permettent pas forcément de répondre aux besoins et sont coûteuses à mettre en œuvre.

Dans certaines villes de grande couronne, des solutions de transport à la demande divergent de soirée sont mises en place : après la fin du service des lignes régulières, les usagers peuvent, à leur arrivée en gare et sans réservation, emprunter des navettes leur permettant de rejoindre l'un des arrêts proposés par le service.

Cette solution, dénommée « bus de soirée » par Île-de-France Mobilités, permet par ailleurs aux navettes, dont les horaires sont déterminés en fonction des arrivées des trains et RER en gare, de s'adapter en cas de retard des trains. Il existe, au 1er janvier 2024, une quarantaine de services de ce type.

Dans le cadre des contrats d'exploitation des réseaux, les opérateurs de transport sont tenus de mettre en œuvre ces services de bus de soirée dans certaines gares structurantes de leur secteur, identifiées par Île-de-France Mobilités. Ce type de services peut également être envisagé dans certaines communes de petite couronne. Cette possibilité doit faire l'objet d'une analyse d'opportunité préalable à l'échelle locale, partagée entre Île-de-France Mobilités, les opérateurs et les collectivités locales.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition de l'offre et des secteurs d'implantation de services divergents de soirée :
Île-de-France Mobilités
Exploitation du service : opérateurs de transport

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

OBJECTIFS

- **100 % des gares, stations de métro et stations de tramway équipées d'information dynamique**
- **100 % des points d'arrêt bus équipés d'information statique :** plan de ligne, plan de réseau et horaires de passage théoriques
- **20 à 25 % des points d'arrêt bus équipés d'information dynamique**
- **100 % des véhicules** (tous modes de transports en commun confondus) **équipés d'information statique**
- **100 % des bus équipés d'information dynamique**
- **100 % des trains, métros et tramways équipés d'information dynamique**

L'information voyageurs est l'une des composantes essentielles de l'expérience des voyageurs dans les transports collectifs. En situation nominale comme en situation perturbée, il convient de donner à ces derniers une information fiable, harmonisée et de qualité sur l'ensemble du réseau.

Cette information doit d'abord être dispensée dans tous les espaces de transport (véhicules, infrastructures), sur des afficheurs, permettant de fournir une information complète et en temps réel, mais aussi via des supports papier. Il conviendra d'assurer un déploiement équitable des contenus et équipements d'information voyageurs dans toute la région, y compris dans les zones les moins denses.

Le développement de l'information voyageurs dynamique sera en outre poursuivi par une amélioration continue des contenus diffusés sur l'ensemble des médias « dynamiques » (smartphone, site internet). L'application et le site Île-de-France Mobilités sont des outils essentiels pour aider les voyageurs à préparer leurs trajets en amont et pour mieux les informer en temps réel, en situation normale ou lors de situations perturbées (pour informer sur les itinéraires de substitution disponibles).

Le Schéma directeur de l'information voyageurs (SDIV) d'Île-de-France Mobilités définit le cadre des politiques d'information voyageurs. Sa mise en œuvre s'appuie fortement sur les opérateurs de transport et sur des chartes et des prescriptions définies par Île-de-France Mobilités et qui reflètent l'expression des besoins voyageurs. Le SDIV est également structuré autour de plans d'action pluriannuels.

Le plan 2025-2030 traitera des grands objectifs suivants :

- poursuivre le déploiement des nouveaux systèmes d'information voyageurs dans les espaces de transport et les véhicules,
- accentuer les efforts de mise en accessibilité des contenus et supports d'information voyageurs,
- poursuivre le déploiement généralisé de l'information voyageurs en temps réel,
- finaliser le déploiement des outils nécessaires à la diffusion et l'harmonisation de l'information voyageurs en situation perturbée,
- poursuivre la construction de l'information voyageurs pour les nouvelles mobilités,
- concevoir les nouvelles chartes et prescriptions de l'information voyageurs (sonore, circonstancielle, etc.).

Le développement du contenu intégré aux médias Île-de-France Mobilités est détaillé ***dans l'ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle ».***

MESURE 1.6.1 Couvrir tous les véhicules et les espaces de transport par de l'information voyageurs statique à jour et accessible à tous

À l'horizon 2030, tous les véhicules et les espaces de transport doivent être couverts par de l'information voyageurs statique (plans de réseau, horaires, signalétique, jalonnement) à jour et accessible à tous.

Cela implique de pérenniser les supports papiers qui ne peuvent être remplacés par des écrans ou d'autres médias, afin de prodiguer une information voyageurs théorique de base aux arrêts de bus, dans les gares, dans les véhicules.

Cette information devra se présenter de manière uniforme sur tout le territoire, à partir d'une charte graphique harmonisée.

La standardisation des supports papiers et la création d'un langage transport unique à l'échelle de la région permet d'optimiser la lecture et la compréhension des informations par tous les voyageurs, et notamment ceux ne disposant pas de support digital.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition des objectifs de diffusion de l'information voyageurs, constitution des chartes et prescriptions d'information voyageurs : Île-de-France Mobilités

Diffusion de l'information voyageurs théorique dans les véhicules et en gare : opérateurs de transport et gestionnaires de gares

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 1.6.2 Fournir une information voyageurs dynamique (sur écrans et dans les médias numériques) en temps réel, fiable et facilement accessible

L'information voyageurs dynamique en temps réel dans les bus sera généralisée, avec 100 % de bus équipés à horizon 2030. Dans les trains et métros, cela se fera en lien avec le renouvellement de matériel roulant. En station, la diffusion d'information voyageurs en temps réel (sonore et visuelle) doit être garantie sur l'ensemble du réseau et harmonisée, quel que soit l'opérateur de transport (toutes les informations doivent être diffusées).

Pour cela, des moyens sont mis en œuvre par Île-de-France Mobilités afin de collecter les informations en temps réel de l'ensemble des opérateurs et de les consolider sur la plateforme régionale de référence PRIM. Les opérateurs de transport doivent ensuite se charger de la diffusion de ces informations sur leur réseau. Sur les réseaux de bus de Paris et de petite couronne, Île-de-France Mobilités assurera la diffusion de l'information voyageurs en temps réel aux arrêts.

L'usage de l'information en temps réel sera encore développé au sein du calculateur d'itinéraire d'Île-de-France Mobilités afin qu'en cas de perturbation, les usagers puissent identifier rapidement des itinéraires de substitution crédibles et minimisant le temps perdu.

Par ailleurs, un travail sera mené pour offrir une information voyageurs plus complète, incluant des éléments permettant de renforcer le confort et l'expérience voyageurs tout au long du trajet : affluence à bord des trains, position exacte des bus, optimisation des déplacements en gare, état de fonctionnement des ascenseurs et escaliers mécaniques, des toilettes en gare, l'ensemble en temps réel.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition des objectifs de diffusion de l'information voyageurs, diffusion à travers l'application Île-de-France Mobilités : Île-de-France Mobilités

Diffusion de l'information voyageurs en temps réel dans les véhicules et en gare, transmission en temps réel des données d'exploitation à l'autorité organisatrice : opérateurs de transport et gestionnaires de gares

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 1.6.3 Fournir une information voyageurs claire et fiable sur les périodes de travaux et les situations perturbées

Les contenus papier d'information voyageurs ont été standardisés pour les différents types de travaux : train / RER, métro, tramway, bus, ainsi que pour les bus de substitution. De même, une information standardisée est intégrée dans les supports d'information temps réel et dans les différents médias numériques. Il conviendra de s'assurer du déploiement de contenus d'information voyageurs respectant ces standards, dans tous les espaces de transport où il est pertinent de le faire.

En ce qui concerne les situations perturbées « imprévues » liées aux incidents survenant sur le réseau de transport, le déploiement et la modernisation des outils de saisie des perturbations permettront de produire et de diffuser rapidement une information harmonisée sur l'ensemble des médias pour ces perturbations. Les usagers auront donc accès, à mesure de la modernisation des outils, à une information la plus rapide et en temps réel possible.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition des objectifs de diffusion de l'information voyageurs, diffusion à travers l'application Île-de-France Mobilités : Île-de-France Mobilités

Diffusion de l'information en temps réel dans les véhicules et en gare, transmission en temps réel des données d'exploitation à l'autorité organisatrice : opérateurs de transport et gestionnaires de gares

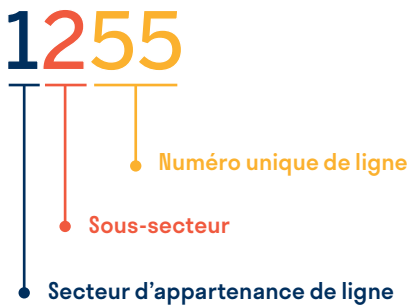
FINANCEUR : Île-de-France Mobilités

MESURE 1.6.4 Donner plus de lisibilité aux lignes de bus en Île-de-France

La lisibilité et l'identification des lignes de bus sera améliorée par le biais de trois leviers :

- la mise à jour des contenus d'information voyageurs,
- l'installation progressive d'une gamme de mobilier Île-de-France Mobilités dont le poteau Francilien. Ces mobiliers porteront à la fois les contenus d'information voyageurs et l'identité du réseau de transport en commun. L'objectif est de permettre aux voyageurs un repérage simplifié des infrastructures de transport et des points d'arrêt bus sur l'ensemble du territoire,
- la renumérotation de l'ensemble des lignes de bus d'Île-de-France afin que chacune soit identifiée par un numéro unique, au vu du caractère régional des outils de recherche d'horaires et d'itinéraires : à 2 chiffres à Paris, 3 chiffres en petite couronne et 4 chiffres en grande couronne. À cette fin, l'Île-de-France a été découpée par départements et secteurs, avec chacun un code spécifique. Ce travail, entamé en 2023, devrait s'achever d'ici fin 2026.

Numérotation des lignes de bus en grande couronne



RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Conception des plans, renumérotation des lignes et conception du Poteau bus Francilien : Île-de-France Mobilités

Installation des poteaux bus franciliens : opérateurs de transport

FINANCEUR : Île-de-France Mobilités

OBJECTIFS

→ **1 000 agents supplémentaires contribuant à la sûreté sur le réseau à horizon 2027**
(GPSR, SUGE, agents de sécurité privée et nouvelle brigade des transports d'Île-de-France Mobilités)

→ **Vidéoprotection dans les espaces de transport :**
- **100 % des gares, des stations de métro et des tramways équipés**
- **100 % des nouvelles éco-stations bus équipées** dès leur création et équipement progressif des pôles existants

→ **Vidéoprotection dans le matériel roulant :**
- **100 % des bus, tramways, trains, RER et métros équipés**

→ **Généraliser la possibilité de descente à la demande**
sur l'ensemble des réseaux bus en Île-de-France

→ **Étudier la possibilité de généralisation du numéro d'alerte 3117**
à l'ensemble des réseaux en lien avec les opérateurs de transport

Le sentiment de sécurité et la sûreté effective dans les transports en commun sont des leviers importants d'incitation au report modal et de diminution du stress généré par l'utilisation des transports en commun. Cela passe en premier lieu par un renforcement et une meilleure coordination des équipes de sûreté pour accroître l'efficacité de l'action sur le terrain. Dans l'attente d'éventuelles évolutions législatives permettant le regroupement de toutes les forces de sécurité dans les transports au sein d'une force unifiée, la création du Centre de coordination opérationnelle de sécurité (CCOS) à la préfecture de police et d'une équipe dédiée au sein d'Île-de-France Mobilités chargée de coordonner la politique de sûreté et de déployer une brigade régionale de sécurité dans les transports franciliens contribuent à améliorer l'efficacité du dispositif.

La sécurité des usagers passe également par la généralisation de la vidéoprotection dans les espaces de transport. Son déploiement dans les véhicules (bus, trains, métros) se généralise au fil des renouvellements et modernisations de matériel roulant. Par ailleurs, la qualité et l'entretien des espaces de transport (propreté, éclairage) participent à renforcer le sentiment de sécurité.

Enfin, il est essentiel de lutter contre les violences sexistes et sexuelles, qui touchent neuf fois sur dix des femmes et peuvent même les amener à renoncer à utiliser les transports en commun : c'est le cas de 5 % des Franciliennes âgées de 15 ans et plus.

MESURE 1.7.1 Renforcer les équipes de sûreté sur le réseau et mieux coordonner leur intervention

Les effectifs des équipes de sûreté seront renforcés dans les espaces de transport et à bord des véhicules, que ce soit au sein des services internes de sécurité de la RATP (GPSR (Groupe de Protection et de sécurité des réseaux), chargé également de la sûreté sur les lignes du Grand Paris Express et de la SNCF (SUGE (Sûreté Ferroviaire)), ou par le déploiement supplémentaire d'agents de sécurité de sociétés privées employés par les opérateurs de transport sur les réseaux ferrés et de surface.

La formation de ces agents de sécurité privée intervenant dans les transports en commun franciliens a été renforcée par un module complémentaire, créé par Île-de-France Mobilités avec la branche professionnelle et enregistrée à France compétences, prenant en compte le contexte particulier des transports en commun. Pour renforcer leur efficacité, l'évolution des prérogatives de ces agents serait souhaitable mails elle nécessite des évolutions législatives après une première étape permise par la loi « Tabarot » du 28 avril 2025.

À terme, le regroupement de toutes les forces de sécurité dans les transports (hormis les forces de la police et de la gendarmerie nationales évoquées dans les mesures suivantes) au sein d'une structure régionale serait souhaitable pour une meilleure coordination entre les services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF et les agents de sécurité privée intervenant dans les autres réseaux. La création d'une telle force unifiée requiert toutefois des évolutions législatives.

Dans cette attente, de premières étapes ont été franchies :

- la mise en place du Centre de Coordination Opérationnelle de Sécurité dans les transports collectifs (CCOS) en juillet 2022,
- la création en 2023 de la direction sûreté au sein d'Île-de-France Mobilités, chargée de coordonner la politique de sûreté des opérateurs et ayant pour objectif également d'intégrer le CCOS afin de représenter les opérateurs n'y étant pas actuellement. La direction aura aussi pour rôle de déployer la brigade régionale de sécurité des transports, composée d'une centaine d'agents qualifiés capables d'intervenir partout en Île-de-France sur des périmètres ayant un besoin en renfort sur une durée donnée.

D'autres forces de sécurité interviennent pour la sûreté des transports. Le niveau des effectifs de la sous-direction de la police régionale des transports (SDPRT), que la préfecture de police a augmenté pour les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 pour assurer la sécurisation du réseau de transports en partenariat avec les équipes de la RATP et de la SNCF (environ 1 350 policiers), doit être a minima maintenu, et adapté si nécessaire pour tenir compte de l'extension du réseau francilien dans les années à venir et notamment de la mise en service du Grand Paris Express.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Déploiement d'une brigade régionale de sûreté : Île-de-France Mobilités

Déploiement des effectifs GPSR, SUGE et sécurité privée : opérateurs de transport

Gestion du CCOS, déploiement des effectifs de la SDPRT : État (Préfecture de police)

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités et État (Préfecture de police)

MESURE 1.7.2 Consolider le continuum de sécurité

Au-delà des effectifs présents dans les réseaux (agents de la SUGE, du GPSR, agents de sécurité privée des opérateurs) et des forces de sécurité intérieure (SDPRT), Île-de-France Mobilités souhaite développer le continuum de sécurité en s'appuyant sur une meilleure implication et coordination de l'ensemble des acteurs pouvant intervenir sur les réseaux selon leur fonctions et prérogatives propres.

Île-de-France Mobilités a notamment décidé, en décembre 2023, d'autoriser l'accès des policiers municipaux et intercommunaux, en uniforme et exclusivement lors de leurs missions, au réseau de transport francilien. Cette autorisation leur permet d'intervenir et de constater les infractions relatives à la police des transports, comme le non-respect du règlement de la compagnie de transport (accès aux voitures, musique, propreté…), ou l'outrage envers les agents verbalisateurs.

Concernant la gendarmerie nationale, des patrouilles de réservistes opérationnels sont déployées sur le réseau francilien en coopération avec les différents acteurs de la sûreté des transports, en particulier dans les réseaux de bus des départements de grande couronne et sur les extrémités de lignes de trains. Avec la création récente d'une réserve opérationnelle de la police nationale, il conviendra d'étudier avec la préfecture de police la possibilité de mettre en place un dispositif similaire à Paris et dans les départements de la petite couronne.

Le CCOS rassemble aujourd'hui la sous-direction régionale de police des transports, avec des agents de liaison GPSR et SUGE. À l'aune de l'ouverture à la concurrence du réseau bus parisien, Île-de-France Mobilités a engagé une réflexion avec la préfecture de police pour permettre sa présence au sein du CCOS afin de coordonner l'action de l'ensemble des opérateurs de sécurité sur les réseaux. Cette démarche s'inscrit dans un travail au long cours pour continuer d'améliorer la coordination et les actions conjointes entre les policiers de la brigade des réseaux franciliens (BRF) et les agents des opérateurs.

Par ailleurs, des Contrats d'objectifs départementaux de sûreté dans les transports, tels que prévus par la loi Savary, pourront être conclus entre Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transports, le préfet de police et les préfets des départements de grande couronne. Ces contrats détermineront notamment « les objectifs de sûreté des différents réseaux et services de transport ainsi que les moyens mis en œuvre pour les atteindre ». Enfin, la participation d'Île-de-France Mobilités aux Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance peut être envisagée sur sollicitation des collectivités locales.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Communes et EPCI (police municipale ou intercommunale)

Coordination : Île-de-France Mobilités

État (Ministère de l'Intérieur, Préfecture de police)

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Communes et EPCI

MESURE 1.7.3 Poursuivre le déploiement des dispositifs de vidéoprotection et aménager les espaces de transport pour renforcer le sentiment de sécurité

Concernant les espaces de transport, la vidéoprotection s'étant déjà généralisée dans les espaces ferroviaires et le métro, il s'agit d'augmenter l'équipement des gares routières et des éco-stations bus. Dans le même temps, Île-de-France Mobilités étudiera avec les opérateurs la faisabilité technique d'une augmentation de la durée de conservation des images issues des caméras de vidéoprotection. Concernant le matériel roulant, l'ensemble des bus et tramways sont déjà équipés, et les trains, RER et métros sont progressivement équipés au fur et à mesure des renouvellements de matériel.

La loi olympique du 19 mai 2023 a permis une première expérimentation dans les transports franciliens de la vidéoprotection « intelligente » pour assurer la sécurité des manifestations sportives ou culturelles particulièrement exposées à des risques. Des expérimentations de logiciels permettant par exemple la détection de bagages délaissés, l'intrusion dans des espaces interdits au public, ou encore un mouvement de foule ont été menées dans ce cadre avec les opérateurs. Pour une meilleure efficacité du traitement des images vidéo, la pérennisation de ces dispositifs ou des expérimentations ayant recours à l'intelligence artificielle sur de nouveaux cas d'usage au profit de la sûreté des usagers du quotidien doivent pouvoir être poursuivies, tout en s'interrogeant sur les évolutions possibles du droit en la matière (par exemple, la reconnaissance faciale utilisée de façon très ciblée pour la recherche de terroristes).

Par ailleurs, après des expérimentations permises par la loi Savary du 22 mars 2016, et la LOM, les agents du GPSR et de la SUGE, mais aussi les agents de contrôle des opérateurs de transport, sont désormais autorisés à porter des « caméras-piétons ». Cette mesure permet de prouver le bien-fondé d'une intervention, de recueillir la preuve d'une agression verbale ou physique d'un agent, mais aussi d'éviter que certaines situations ne dégénèrent. Il convient désormais de l'étendre aux agents de sécurité privée opérant dans les transports en commun.

Des transports et stations propres et éclairés pour renforcer le sentiment de sûreté

L'aménagement, la propreté et l'éclairage dans et aux abords des gares sont des facteurs importants de renforcement du sentiment de sécurité des usagers. Il revient notamment aux gestionnaires de gares et aux collectivités locales d'assurer un éclairage suffisant sur les chemins d'accès aux gares depuis les centres-villes, les parkings et les stations bus / gares routières, ainsi que dans les tunnels sous les voies, et ce à toute heure de la journée et de la nuit. Les transporteurs doivent également poursuivre les efforts d'entretien des espaces de transport, et veiller à maintenir des gares et stations propres en toute circonstance.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Équipements sur l'espace public aux abords des gares et propreté : Communes, EPCI

Équipements et propreté dans les gares : opérateurs de transport

Évolution du cadre réglementaire : État

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Communes et EPCI (pour les éco-stations bus)

MESURE 1.7.4 Renforcer la lutte contre les incivilités et les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun

Il s'agit en premier lieu d'accroître et d'améliorer la prise en charge des victimes de ces violences par le numéro d'alerte :

« 3117 » accessible 7j/7 et 24h/24 sur l'ensemble des réseaux SNCF et RATP

Des campagnes régulières de communication sont mises en œuvre afin d'inciter les victimes et les témoins de violences à contacter ce numéro. En parallèle, son fonctionnement fait l'objet d'une amélioration continue pour mieux traiter l'urgence, orienter et accueillir les victimes selon le type de violence rencontré, en particulier grâce à la formation des opérateurs au recueil de la parole des victimes de violences sexistes et sexuelles.

La pertinence et les conditions d'une extension de ce numéro d'alerte à l'ensemble des réseaux franciliens seront également étudiées.

En parallèle, le suivi judiciaire des atteintes sexistes et sexuelles dans les réseaux de transports doit être amélioré, en facilitant le dépôt de plainte grâce à la possibilité d'effectuer des pré-plaintes en ligne.

De façon plus générale, il est nécessaire de renforcer l'efficacité de la verbalisation en améliorant les outils permettant d'augmenter le taux de recouvrement des amendes des infractions relatives à la police des transports, et en particulier la mise en œuvre effective de la plateforme de fiabilisation des données introduite par la loi Savary.

La descente à la demande sur les lignes de bus en soirée (dispositif permettant aux usagers de s'arrêter au plus proche de leur destination) est généralisée sur l'ensemble des lignes régulières (hors lignes Express) du réseau francilien, y compris sur les lignes du réseau de bus de nuit (Noctilien), à partir de 22h tous les soirs.

Enfin, il convient de poursuivre, d'intensifier et d'étendre à l'ensemble des opérateurs le dispositif de marches exploratoires, déjà conduites par la RATP et la SNCF. Cette démarche permet aux opérateurs de recueillir, lors d'une déambulation sur le réseau de transport, le ressenti des usagers et des associations sur les espaces potentiellement générateurs d'un sentiment d'insécurité, puis aux opérateurs et aux collectivités de définir les aménagements à réaliser pour améliorer par exemple l'éclairage et la propreté, ou d'adapter la présence humaine.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition des objectifs en matière de sûreté dans les transports collectifs :
Île-de-France Mobilités

Fonctionnement et amélioration du 3117 :
opérateurs de transport (SNCF et RATP)

Descente à la demande :
opérateurs de transport bus

Procédure de dépôt de plainte :
État (Ministère de l'Intérieur)

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, opérateurs de transport, État (Ministère de l'Intérieur)

ACTION 1.8 POURSUIVRE LA MODERNISATION DE LA BILLETTIQUE ET DE LA TARIFICATION FRANCILIENNE

OBJECTIFS

→ **100 % des titres de transport sur support télébillettique et sur smartphone**

→ **Généraliser la possibilité de paiement à l'usage sur l'ensemble du réseau**

Île-de-France Mobilités mène depuis 2013 un ambitieux programme de modernisation de la billettique du réseau de transport francilien qui vise à tirer parti des nouvelles technologies pour répondre à deux enjeux majeurs :

- simplifier l'accès des voyageurs aux transports collectifs, offrir de nouveaux services et enrichir l'offre tarifaire pour l'adapter à la diversité des besoins des voyageurs,
- adapter l'organisation du système billettique à l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des réseaux de transport, en reprenant progressivement au sein d'Île de France Mobilités les activités billettiques portées historiquement par les exploitants, notamment en s'équipant d'un système central piloté par Île-de-France Mobilités.
- Ce programme s'est d'ores et déjà traduit par une évolution majeure des services offerts aux usagers : mise en service de la billettique sur smartphone et de la nouvelle carte télébillettique Navigo Easy, lancement du Navigo Liberté+,...

La tarification est un levier important pour faciliter l'accès au réseau de transports collectifs, en s'ajustant aux besoins et aux capacités de chacun, mais elle constitue également une variable de l'équation du financement des transports franciliens.

Il convient donc de poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification afin de profiter des évolutions technologiques pour s'adapter aux nouvelles pratiques de mobilité des Franciliens, tout en gardant à l'esprit la soutenabilité financière du système de transport francilien.

MESURE 1.8.1 Proposer une gamme tarifaire adaptée aux besoins de chaque voyageur

Le réseau de transports collectifs franciliens offre une palette de tarification assez large, couvrant les besoins de tous les voyageurs.

Pour les voyageurs les plus fréquents :

- des forfaits particulièrement destinés aux actifs (Navigo annuel et mois),
- des forfaits destinés aux jeunes scolarisés ou étudiants (Imagine R junior, scolaire et étudiants),
- des forfaits solidaires pour les publics plus vulnérables ou à revenus modestes (Navigo Sénior, Navigo Améthyste, Navigo Solidarité, Jeunes en insertion, Personnes en situation de handicap et accompagnants, Volontaires du service civique).

Pour les voyageurs occasionnels :

- des titres à la journée ou pour quelques jours, donnant accès à tout ou partie du réseau (Navigo semaine et jour, Paris Visite),
- des titres à l'unité : depuis la révolution billettique et tarifaire du 1er janvier 2025, deux titres à tarif unique pour l'ensemble de l'Île-de-France : le ticket métro / train / RER, et le ticket bus / tramway (ces deux titres existent également à tarif réduit à moitié prix),
- un titre à tarif unique pour rejoindre les aéroports en métro, train, RER, Orlyval et Roissybus : le ticket Paris Région <> Aéroports (ce titre existe également à tarif réduit à moitié prix).

Depuis la révolution billettique du 1er janvier 2025, le contrat Navigo Liberté + est utilisable sur l'ensemble du réseau francilien. Ce système de post-paiement à l'usage permet au voyageur d'être débité en fonction de sa consommation réelle de transport (modes utilisés, correspondances...). Ce support est particulièrement adapté aux voyageurs occasionnels franciliens (résidant ou travaillant en Île-de-France) puisqu'il permet de bénéficier d'un tarif avantageux sur les titres à l'unité, ainsi que des correspondances offertes entre réseaux ferrés et de surface.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités (définition des principes tarifaires et du niveau des tarifs ; généralisation du Navigo Liberté +, en lien avec les opérateurs de transport)

MESURE 1.8.2 Accompagner la généralisation des supports télébillettiques et la dématérialisation des titres de transport

L'ensemble des forfaits sont déjà disponibles sur des supports sans contact, dits « télébillettiques ». La révolution billetique du 1er janvier 2025 a acté la généralisation des supports télébilletiques pour les voyageurs occasionnels, permetant de remplacer l'ensemble des supports magnétiques entre 2025 et mi-2026.

Le passage du ticket à la carte de transport (sans contact) répond à la fois à des enjeux environnementaux (moins de déchets) et sanitaires.

À cet égard, la distribution automatique des cartes Navigo Easy (cartes anonymes destinées aux voyageurs occasionnels et aux touristes, permettant de charger plusieurs titres de transports), sur des supports rigides dans un premier temps puis sur des supports souples (plus économiques et écologiques) est mise en place progressivement.

La dématérialisation des titres sur smartphone, mise en œuvre en 2024 sur tous les titres à l'unité, les forfaits Navigo Liberté+ et les abonnements Navigo hebdomadaires et mensuels, sera étendue d'ici 2027 aux abonnements Navigo annuels. Tous les usagers du réseau qui le souhaitent pourront ainsi disposer de leur titre de transport sur smartphone, uniquement sur ce support ou en complément d'un passe physique.

Il conviendra toutefois d'assurer le maintien de solutions sans smartphone aussi accessibles et efficaces, ainsi que de solutions de paiement pour les personnes n'ayant pas de carte ou de compte bancaire ***(voir ACTION 12.1 « Rendre plus inclusifs les services de mobilité »).*** C'est à cette fin que les investissements sont poursuivis sur les équipements de vente (guichet ou automates) de façon à distribuer en tout lieu des supports physiques (cartes Navigo Easy). De même, il restera possible d'accéder à la souscription ou au service après-vente de tous les titres dans de nombreux points du territoire au sein des emprises des opérateurs de transport.

En outre, un travail sera mené au cours de la période afin de proposer des solutions adaptées aux groupes (notamment scolaires), notamment du fait de la disparition progressive des billets magnétiques.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Commanditaire du programme de modernisation de la billettique : Île-de-France Mobilités
Mise en œuvre du programme de modernisation : Île-de-France Mobilités, opérateurs de transport, Comutitres

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

OBJECTIFS

→ **Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs**

Le concept de véhicule autonome se réfère à une technologie permettant à des véhicules motorisés de se déplacer sans intervention humaine dans l'environnement de la voirie et des espaces publics. Il ne constitue pas un mode ou un type de service de transport en tant que tel. Ainsi, la technologie permettrait de faire rouler sans conducteur la voiture particulière, les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, les transports publics, le taxi individuel ou collectif, ou encore les véhicules partagés. La propulsion électrique est indépendante de la technologie liée à l'automatisation, même si aujourd'hui les constructeurs font converger autonomie et électrique.

Parler du véhicule autonome à l'horizon 2030, c'est envisager un système en cours de développement, qui comporte encore de nombreuses incertitudes sur sa zone de pertinence, sa conception ou bien encore son modèle économique. Il est donc fait l'hypothèse que les véhicules autonomes, qu'ils soient individuels ou collectifs, ne représenteront pas une part significative du parc de véhicules à l'horizon 2030. Toutefois, des évolutions technologiques pourraient conduire à définir de nouvelles mesures avant cet horizon.

Les acteurs publics doivent garantir que le développement de véhicules autonomes préserve les objectifs de durabilité de la politique de mobilité. C'est pourquoi l'action proposée porte exclusivement sur les usages collectifs de ces véhicules, communément appelés « navettes autonomes ».

Près de vingt-cinq expérimentations de navettes autonomes ont été menées depuis 2017 en Île-de-France. Île-de-France Mobilités a notamment financé partiellement trois d'entre elles, dans des contextes différents, afin de tester le potentiel des véhicules autonomes pour les transports collectifs.

Ces expérimentations ont permis d'identifier les avantages mais aussi les limites des navettes autonomes : difficulté dans la réception de données nécessaires au fonctionnement des navettes, cartographie différente de la réalité, vitesse peu attractive, etc.

Toutefois, il n'existe pas à ce jour de capitalisation à plus grande échelle de l'ensemble des expérimentations réalisées.

MESURE 1.9.1 Créer une instance de suivi et de capitalisation autour de la mobilité autonome à usage collectif

Une instance sera mise en place pour suivre les expérimentations de navettes autonomes se déroulant en Île-de-France.

Cela permettra d'animer un réseau d'acteurs impliqués sur ce sujet, de mieux appréhender les apports de ces technologies pour les systèmes de transport collectif et d'évaluer les besoins des collectivités et gestionnaires de voirie pour l'éventuel développement de ces services.

Cette instance pourrait notamment rassembler, sous le pilotage d'Île-de-France Mobilités :

- la Région Île-de-France,
- les Départements, EPCI et Communes impliqués dans des expérimentations,
- les opérateurs de transport collectif impliqués dans des expérimentations,
- l'État (DRIEAT, ADEME),
- le Cerema.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Pilotage de l'instance, recueil des données sur les expérimentations : Île-de-France Mobilités

Alimentation de l'instance par des remontées de données et des retours d'expérience : les membres de l'instance de suivi

FINANCEUR :

Fonctionnement de l'instance : Île-de-France Mobilités

AXE 2

Placer
le piéton au cœur des politiques de mobilité

ACTION 2.1 PLANIFIER L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ PIÉTONNE



Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

La mobilité piétonne des Franciliens

La marche est le premier mode de déplacement des Franciliens. En 2019, le nombre de déplacements à pied en Île-de-France en jour ouvrable a atteint 17,1 millions, ce qui représente une part modale de 41 % et une croissance de 7 % du volume de déplacements par rapport à 2010, en phase avec les objectifs du PDUIF.

Les déplacements réalisés à pied sont surtout des déplacements pour les loisirs, les achats, se rendre à l'école ou les pauses déjeuner. Les enfants, les seniors et les femmes sont les Franciliens qui marchent le plus.

Depuis la crise sanitaire, les déplacements à pied se maintiennent à un niveau quasiment stable à l'échelle de l'ensemble de l'Île-de-France. Toutefois, cette stabilité est le résultat d'évolutions nettement différenciées selon les motifs de déplacement. La mobilité de proximité s'est en effet développée, notamment sous l'effet de l'essor du télétravail (achats ou loisirs réalisés près de son domicile, temps libre pour accompagner les enfants…). A contrario, les pauses déjeuner dans les quartiers de bureaux ont nettement diminué.

Des actions spécifiques en faveur du piéton en développement mais encore trop rares

Maillon de base de la chaîne de déplacements, la marche doit être valorisée et considérée comme un mode de déplacement à part entière, nécessitant une politique dédiée et des aménagements spécifiques.

Un peu plus d'un tiers de l'espace public est dévolu aux piétons, toutefois la place du piéton au sein de l'espace public a été assez peu prise en compte.

Quelques collectivités ont néanmoins lancé leur plan Marche, approche qui permet une prise en compte globale des besoins du piéton et des actions à mettre en œuvre (aménagement, jalonnement, sensibilisation). Elles restent toutefois peu nombreuses.

Les mesures à mettre en œuvre sont partagées par les collectivités et les associations :

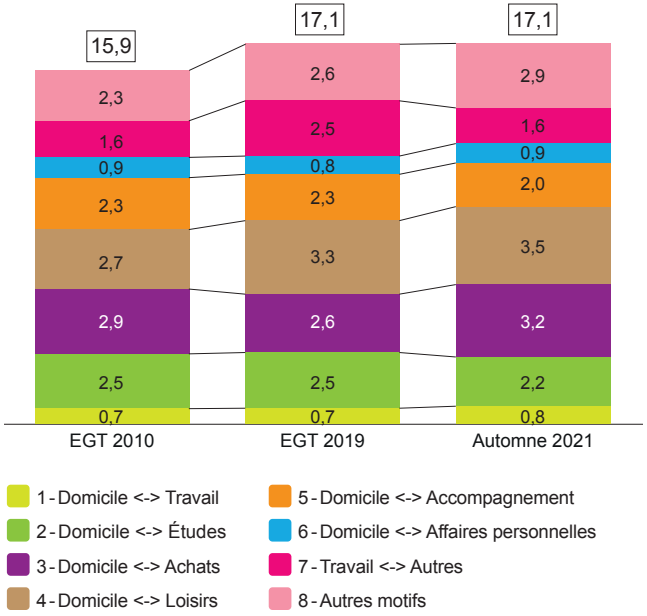
- aménager des trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles et réservés aux déplacements à pied,
- installer du mobilier urbain et des services (éclairage, bancs, fontaines, toilettes),
- développer la végétalisation et créer des îlots de fraicheur,
- réduire le trafic automobile et ses nuisances (bruit, accidentalité, occupation de l'espace, stationnement gênant).

Leur concrétisation est un enjeu pour la décennie en cours, enjeu renforcé au regard des perspectives de vieillissement de la population.

L'amélioration de la marchabilité des villes bénéficie aussi de la mise en œuvre d'autres politiques, au premier rang desquelles la mise en accessibilité de la voirie pour les personnes à mobilité réduite et la pacification de la voirie.

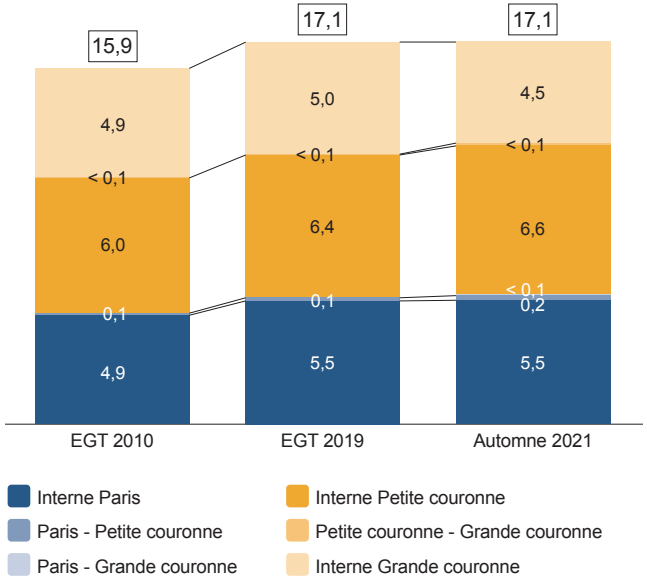
>>>

Déplacements quotidiens à pied par motif (en millions)



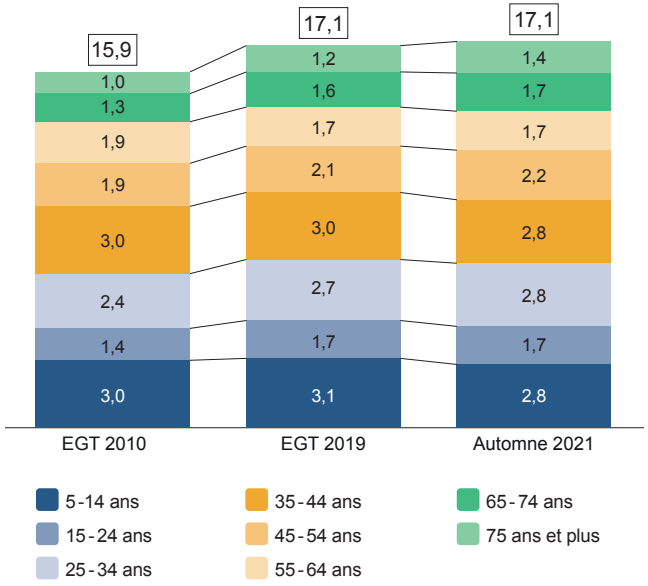
Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens à pied par origine-destination (en millions)



Source : Île-de-France Mobilités

Déplacements quotidiens à pied par âge (en millions)



Source : Île-de-France Mobilités

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités

La mobilité piétonne est la première des mobilités pour tous les usagers. L'universalité de la marche comme moyen de déplacement doit conduire à placer le piéton au cœur des politiques de mobilité à l'échelle locale, par une prise en compte plus systématique de ses besoins.

Il s'agit donc surtout de renverser l'ordre des priorités dans l'élaboration des politiques de mobilité, en considérant en premier lieu les besoins du piéton et en promouvant une approche planifiée et hiérarchisée de l'amélioration de la mobilité piétonne ***(voir ACTION 2.1 « Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne »).***

Cette priorité donnée au piéton est également portée ***par l'AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »,*** qui le place au cœur des réflexions sur le partage et la pacification de la voirie.

Les synergies sont également très fortes ***avec l'AXE 3 « Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »,*** car l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public contribue au confort et à la sécurité des déplacements de l'ensemble des piétons.

OBJECTIFS

- **Un plan en faveur de la mobilité piétonne** dans tous les EPCI d'Île-de-France
- **Traiter les itinéraires piétons les plus usuels à l'échelle des communes et entre communes limitrophes** (marchabilité et accessibilité)

L'enjeu de l'amélioration de la mobilité piétonne est particulièrement prégnant dans tous les espaces urbanisés accueillant potentiellement des piétons, qu'ils soient situés dans le cœur de l'agglomération ou dans des secteurs moins denses, comme les centres-bourgs ou les zones d'activités.

Le développement de la mobilité piétonne nécessite en premier lieu de bien appréhender les pratiques et besoins des piétons. L'objectif est de promouvoir une démarche planifiée et hiérarchisée qui englobe diagnostic de la marchabilité et de la qualité de l'espace public, avec l'identification d'actions dont certaines pourraient être mises en œuvre à titre d'expérimentation.

Cette approche systématique englobant tous les leviers d'action peut se traduire par l'élaboration de plans en faveur de la mobilité piétonne (et de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite), notamment dans le cadre des plans locaux de mobilité.

Les leviers d'action relèvent également d'autres axes du Plan des mobilités, que l'élaboration d'un plan en faveur de la mobilité piétonne permet d'unifier et de coordonner :

- accorder au piéton une place privilégiée sur la voirie par la réservation d'espaces accessibles, sûrs et confortables, en le considérant comme prioritaire dans le cadre des démarches de hiérarchisation et de partage de la voirie en milieu urbain ***(voir ACTION 8.1 « Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie »),***
- améliorer la marchabilité des villes par la qualité de l'espace public mais aussi par la réduction du trafic automobile et de ses nuisances (vitesse, insécurité routière, bruit, pollution de l'air) et par la résorption des coupures urbaines qui impactent la continuité des itinéraires ***(voir ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »),***
- prendre en compte les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite afin d'assurer une accessibilité universelle ***(voir AXE 3 « Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »),***

L'amélioration des espaces marchables, en superficie et en qualité, contribue également à l'atteinte des objectifs de réduction des tués et blessés ***(voir ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière »).***

En complément de ces mesures qui portent essentiellement sur l'espace public et l'aménagement urbain, des actions de sensibilisation / communication peuvent être menées auprès du grand public. Elles sont décrites ***dans l'AXE 14 « Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements ».***

MESURE 2.1.1 PLM Élaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI

Différents leviers doivent être actionnés pour encourager la mobilité piétonne :

- des aménagements de l'espace public : sécurisation des traversées piétonnes et réduction de la largeur à franchir, compacité des carrefours, élargissement de trottoirs (idéalement à 2,50 mètres si la présence de piétons est régulière et *a minima* 1,80 mètres, selon le contexte local),
- des mesures de reconquête de l'espace public : voirie pacifiée, ambiances diurnes et nocturnes (éclairage), végétalisation et création d'ilots de fraîcheur, mobilier urbain confortable (bancs), aménagement de places ou d'aires piétonnes, trottoirs désencombrés, revêtements de qualité,
- une signalétique dédiée aux piétons détaillant les directions et les temps de parcours vers les lieux de vie et d'activités,
- des mesures de sensibilisation des habitants, salariés et usagers du territoire.

Pour les rendre plus efficaces, il est important de coordonner ces leviers dans une politique globale, au sein de plans pour la mobilité piétonne reposant sur les éléments suivants :

- un diagnostic des conditions et usages de la marche. Il s'agit de déterminer les itinéraires piétons les plus usuels (fréquentation avérée ou potentielle) et d'en qualifier la « marchabilité » : qualité des trottoirs et de l'espace public (revêtement, encombrement…), présence de coupures impactant la sécurité des piétons, ambiance urbaine (volume et vitesse du trafic automobile, aménités de type services, transport, commerces…), etc.
- un programme d'intervention, à l'échelle communale ou intercommunale, pour améliorer le confort et la sécurité des piétons selon les priorités identifiées, par itinéraire ou par quartier. Il convient de traiter en particulier les abords des établissements scolaires, des équipements recevant du public, des gares et stations de transport en commun (y compris bus). Si le tissu urbain est continu, ce programme portera aussi sur des itinéraires entre communes limitrophes. Si l'urbanisation est discontinue, il portera sur les itinéraires entre les centres-bourgs et leur périphérie, sur les accès aux pôles de transports en commun et sur les zones d'activités, si les distances sont réalisables à pied,
- un volet sur l'entretien et le contrôle de l'occupation de l'espace public, afin que les aménagements demeurent fonctionnels.

Ces plans pour la mobilité piétonne doivent être élaborés en lien avec les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics quand ils existent ou sont prévus ***(voir ACTION 3.1 « Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération »),*** ainsi qu'avec les politiques de pacification de la voirie ***(voir ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »).***

La réalisation de plans cyclables ***(voir ACTION 4.1 « Développer les infrastructures cyclables »)*** doit également prendre en compte la mobilité piétonne et être utilisée comme une opportunité pour améliorer les cheminements piétons.

Ces plans peuvent être élaborés ou initiés dans le cadre des plans locaux de mobilité, dont ils feront partie intégrante.

Ils doivent alors s'articuler avec la démarche de hiérarchisation et de définition des principes de partage de la voirie à l'échelle locale attendue dans ces plans, qui confronte les besoins pour les différents modes ***(voir ACTION 8.1 « Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Départements, EPCI et Communes, aménageurs

FINANCEURS :

Départements (si maîtres d'ouvrage), EPCI et Communes

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Établir un diagnostic de la mobilité piétonne : identifier les itinéraires les plus usuels puis évaluer leur marchabilité
- Définir les itinéraires prioritaires à traiter (incluant le cas échéant les itinéraires intercommunaux) et le programme d'actions associé

MESURE 2.1.2 Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement

La problématique de la mobilité piétonne doit être intégrée de manière systématique dans les opérations de voirie et dans les projets d'aménagement urbain, y compris en phase chantier.

Pour chaque opération, il convient de s'interroger au préalable sur la place du piéton afin de s'assurer que le projet ne dégrade pas les conditions de la mobilité piétonne, voire qu'il les améliore.

Pour cela, il est souhaitable de consulter les associations représentant les usagers piétons à l'échelle locale (associations de piétons, comités de quartier, parents d'élèves…), pour leur expertise d'usage.

Un bilan spécifique peut être produit, incluant :

- un diagnostic marchabilité préalable, à l'échelle de l'opération,
- les montants dédiés dans l'opération à l'amélioration de la mobilité piétonne,
- la liste des actions entreprises pour cette amélioration,
- les bénéfices attendus pour les piétons.

Cette meilleure prise en compte des piétons passe par une sensibilisation particulière des techniciens chargés de concevoir et de réaliser ces aménagements, et des services de voirie chargés de l'entretien des espaces piétons (propreté, état du revêtement, etc.).

Lors de la réalisation de travaux d'aménagement de la voirie, l'impact des chantiers doit être mieux pris en compte pour ne pas créer de coupures urbaines temporaires. Des itinéraires sécurisés pour les modes actifs doivent être maintenus afin de ne pas produire une hausse temporaire du risque d'accident.

Une communication auprès des riverains est à prévoir en anticipation des nuisances occasionnées (notamment sonores).

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Départements, EPCI et Communes, aménageurs

MESURE 2.1.3 SCoT PLU Prendre les mesures d'urbanisme nécessaires pour densifier le maillage piétonnier

La trame urbaine est un élément essentiel pour favoriser la mobilité piétonne.

Les coupures créées par les infrastructures, l'urbanisme privilégiant les grands îlots urbains et les voies en impasse doivent être évités ou limités.

Au contraire, une maille courte de la trame viaire et les perméabilités urbaines pour les piétons doivent être encouragées dans les documents d'urbanisme, dans les nouveaux quartiers qui doivent être conçus en tenant compte de cette problématique, mais aussi dans les quartiers existants qu'il convient de rendre plus perméables et accueillants pour les piétons.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Documents d'urbanisme locaux : EPCI et communes
SDRIF-E : Région
Aménageurs : EPA, SEM d'aménagement, SPL-SPLA

AXE

3

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

ACTION **3.1** POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

ACTION **3.2** ACCÉLÉRER LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE EN AGGLOMÉRATION



Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Pour que les personnes à mobilité réduite puissent participer à la vie sociale, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacements qui doit être rendue accessible. 41 % des Franciliens sont concernés par une situation de mobilité réduite un jour donné, et 12 % des Franciliens sont en situation de handicap.

L'accessibilité des transports collectifs progresse

La mise en accessibilité a constitué l'un des axes majeurs de l'amélioration des transports collectifs sur la période 2010 / 2020, grâce aux moyens financiers très importants qui y ont été consacrés par Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, et les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité de 2009, puis du Schéma directeur – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) de 2015.

Ces schémas visaient à rendre accessibles :

- 268 gares SNCF et RATP prioritaires, totalisant 95 % de la fréquentation des trains et des RER,
- 860 lignes de bus prioritaires, rassemblant 93 % de la fréquentation de ce mode (900 dans le bilan d'achèvement du volet routier du SD'AP).

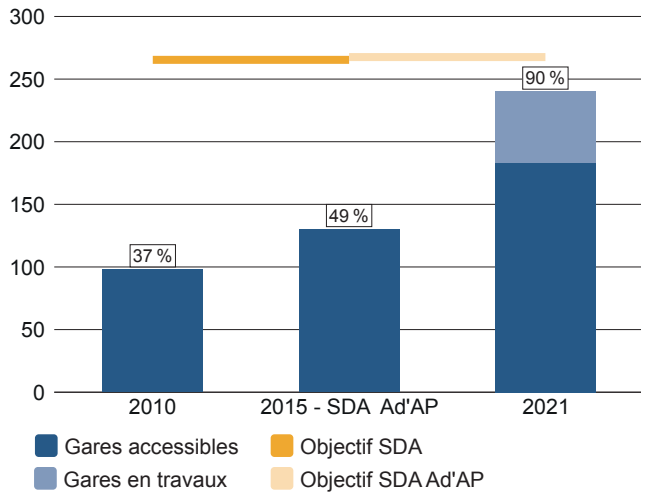
La mise en accessibilité pour les usagers en fauteuil roulant a connu une accélération majeure sous l'impulsion des engagements pris dans le cadre du SD'AP.

Ainsi, fin 2021 :

- 64 % des lignes de bus prioritaires sont accessibles (48 % en grande couronne),
- 90 % des gares prioritaires sont accessibles ou en travaux.

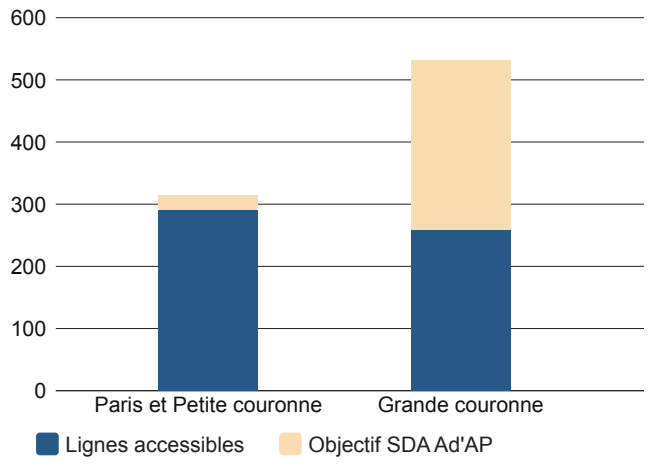
Une gouvernance claire et des financements dédiés ont été le facteur déterminant de cette accélération.

Nombre de gares accessibles en 2021



Source : Île-de-France Mobilités, RATP, SNCF

Nombre de lignes de bus accessibles en 2021



Source : Île-de-France Mobilités

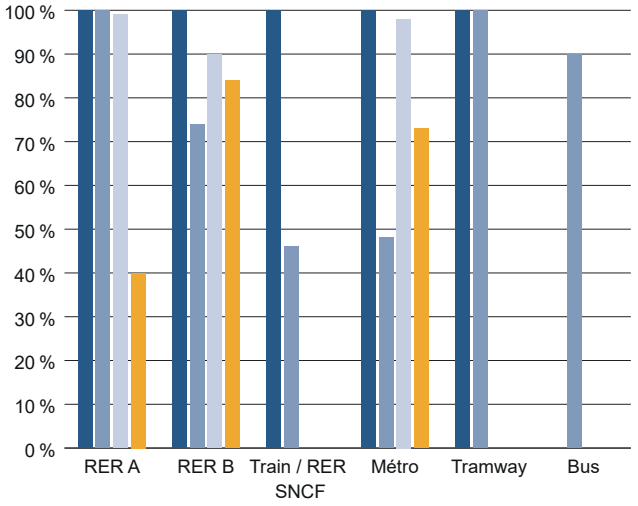
Toutefois, les travaux des dernières gares restant à traiter sont complexes et plus onéreux que pour les premières gares. La multiplicité des collectivités maîtres d'ouvrage de l'aménagement des arrêts de bus pèse sur le rythme des travaux. Il conviendra de ne pas relâcher l'effort afin que le retard dans l'atteinte des objectifs soit le plus limité possible.

L'accessibilité du métro progresse en lien avec la création de nouvelles stations. Sur le métro historique, une étude a permis d'analyser les conditions dans lesquelles la ligne 6 pourrait être rendue accessible.

>>>

L'accessibilité du réseau de transports collectifs se généralise pour les handicaps visuels et auditifs, avec l'équipement progressif des gares et des stations, ainsi que des matériels roulants.

Mesures de mise en accessibilité à destination des personnes déficientes visuelles ou auditives



Source : RATP, SNCF, OPTILE 2021

Le personnel des opérateurs est de plus en plus formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap, qui fait partie des critères obligatoires pour déclarer une ligne accessible.

L'information voyageur pour les personnes à mobilité réduite s'est également fortement améliorée, grâce au déploiement d'une signalétique plus adaptée et à l'intégration des informations sur l'accessibilité du réseau sur le site et l'application Île-de-France Mobilités.

Enfin, des services dédiés ont été mis en place. Le Pam francilien, service public de transport à la demande dédié aux personnes en situation de handicap dont le taux d'invalidité est d'au moins 80 %, est utilisé par plus de 12 000 personnes chaque année, avec plus de 700 000 courses. En outre, 12 500 élèves bénéficiaient en 2022 de transports scolaires adaptés pris en charge par Île-de-France Mobilités.

L'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements reste en revanche un enjeu

L'accessibilité de la voirie est loin d'être généralisée. S'il n'existe pas de recensement exhaustif de cette accessibilité en Île-de-France, les éléments partiels recueillis pour l'évaluation du PDUIF montrent qu'il reste encore beaucoup à faire pour l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et plus encore pour la réalisation des aménagements.

La majorité des travaux de mise en accessibilité est réalisée à l'occasion des aménagements de voirie programmés par ailleurs, ce qui ne permet pas d'atteindre les objectifs. Seules les collectivités qui ont alloué une part du budget voirie à l'accessibilité et adopté une logique de priorisation par année des aménagements à réaliser ont réussi à avancer de manière significative.

La formation des agents responsables des travaux de voirie est également essentielle, afin d'éviter que l'accessibilité de la voirie ne soit mise à mal à l'occasion de nouveaux travaux.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités

Il s'agit maintenant de renforcer la mise en œuvre de l'accessibilité de la chaîne de déplacements, dans le cadre législatif et réglementaire s'imposant à l'ensemble des acteurs. Concernant les transports collectifs, l'achèvement du SD'AP ferré en 2025 et la mise en accessibilité des lignes de bus prioritaires sont primordiales. Les dynamiques engagées autour de l'amélioration de l'accompagnement, l'accueil, l'information voyageur ou encore les services spécifiques doivent être poursuivies ***(voir ACTION 3.1 « Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs »).*** En parallèle, les gestionnaires de voirie doivent se saisir plus intensément des dispositions réglementaires pour assurer une réelle accessibilité de la voirie ***(voir ACTION 3.2 « Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération »).***

Les actions en faveur de l'accessibilité doivent s'inscrire dans une démarche plus large visant à améliorer la qualité de l'espace public et l'accès aux transports collectifs. Elles devront donc être réfléchies en particulier en lien avec les politiques de partage de l'espace public, de pacification de la voirie, de développement de la mobilité piétonne et cyclable.

Les actions de mise en accessibilité de la voirie et des transports collectifs bénéficient non seulement aux personnes en situation de handicap mais également à tous les usagers.

ERC

OBJECTIFS

- **Toutes les gares inscrites au SD'AP ferré accessibles** (soit 268 gares, totalisant 95 % de la fréquentation des trains et des RER)
- **Toutes les lignes de bus inscrites au SD'AP routier accessibles** (soit environ 900 lignes)
- **Toutes les stations de métro accessibles aux personnes en situation de handicap sensoriel et cognitif**
- **Un service de transport dédié pour tous les Franciliens dont le handicap ne leur permet pas d'utiliser les transports collectifs**

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements a été rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 puis par la loi n° 2015-988 du 5 août 2015.

L'accessibilité des transports collectifs concerne les véhicules, les gares ou arrêts, l'information voyageurs, ainsi que les équipements. L'objectif est que les personnes à mobilité réduite puissent entrer, circuler et utiliser l'ensemble des services de transports collectifs comme les autres voyageurs.

À cette fin, le SD'AP approuvé par Île-de-France Mobilités en 2015 présente les orientations et priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport puis plus spécifiquement les travaux à réaliser sur le réseau routier et sur le réseau ferré (points d'arrêts et gares), ainsi que les sujets de matériel roulant, de formation du personnel et d'information voyageur.

En complément, des services dédiés sont mis en place pour les personnes à mobilité réduite lorsqu'il ne leur est pas possible d'emprunter le réseau classique.

Pour prendre en compte au mieux les besoins des usagers en situation de handicap, l'expertise d'usage apportée par les associations les représentant est indispensable. La concertation et les expérimentations menées en collaboration entre Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transport et les associations seront renforcées.

Une présentation détaillée des actions relatives à l'accessibilité du réseau de transports en commun figure en ANNEXE du plan.

MESURE 3.1.1 Achever la mise en accessibilité des gares prioritaires inscrites au SD'AP

Dans le cadre du SD'AP, fin 2023, il restait 76 gares à mettre en accessibilité, les travaux étant déjà engagés pour certaines.

Les travaux de mise en accessibilité concernent notamment :

- le rehaussement des quais,
- les circulations dans la gare : aménagements de passages souterrains et passerelles, installation d'ascenseurs, construction de rampes d'accès…,
- l'amélioration des cheminements dans la gare, les couloirs et les quais (suppression des obstacles),
- l'aménagement des guichets,
- la pose de bandes podotactiles d'éveil à la vigilance et de bandes de guidage au sol,
- la mise en place de balises sonores,
- le perfectionnement de l'accessibilité visuelle et sonore de l'information voyageurs.

Au-delà de l'achèvement du SD'AP, la mise en accessibilité pour les usagers en fauteuil roulant (UFR) des accès secondaires des gares et stations sera effectuée ponctuellement en fonction des opportunités, si ceux-ci desservent des équipements d'intermodalité (gares routières, parkings…).

Les nouvelles gares créées sur les lignes de RER ou de train seront accessibles.

Par ailleurs, les projets de pôles d'échanges multimodaux permettent la mise en accessibilité des espaces autour des gares ***(voir ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée »).***

Le service de transport de substitution mis en place pour pallier la non-accessibilité des gares d'Île-de-France, que ces gares soient ou non retenues dans la liste des gares à rendre accessibles du SD'AP, sera maintenu pour les bénéficiaires d'une carte mobilité inclusion mention invalidité et les usagers en fauteuil roulant.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

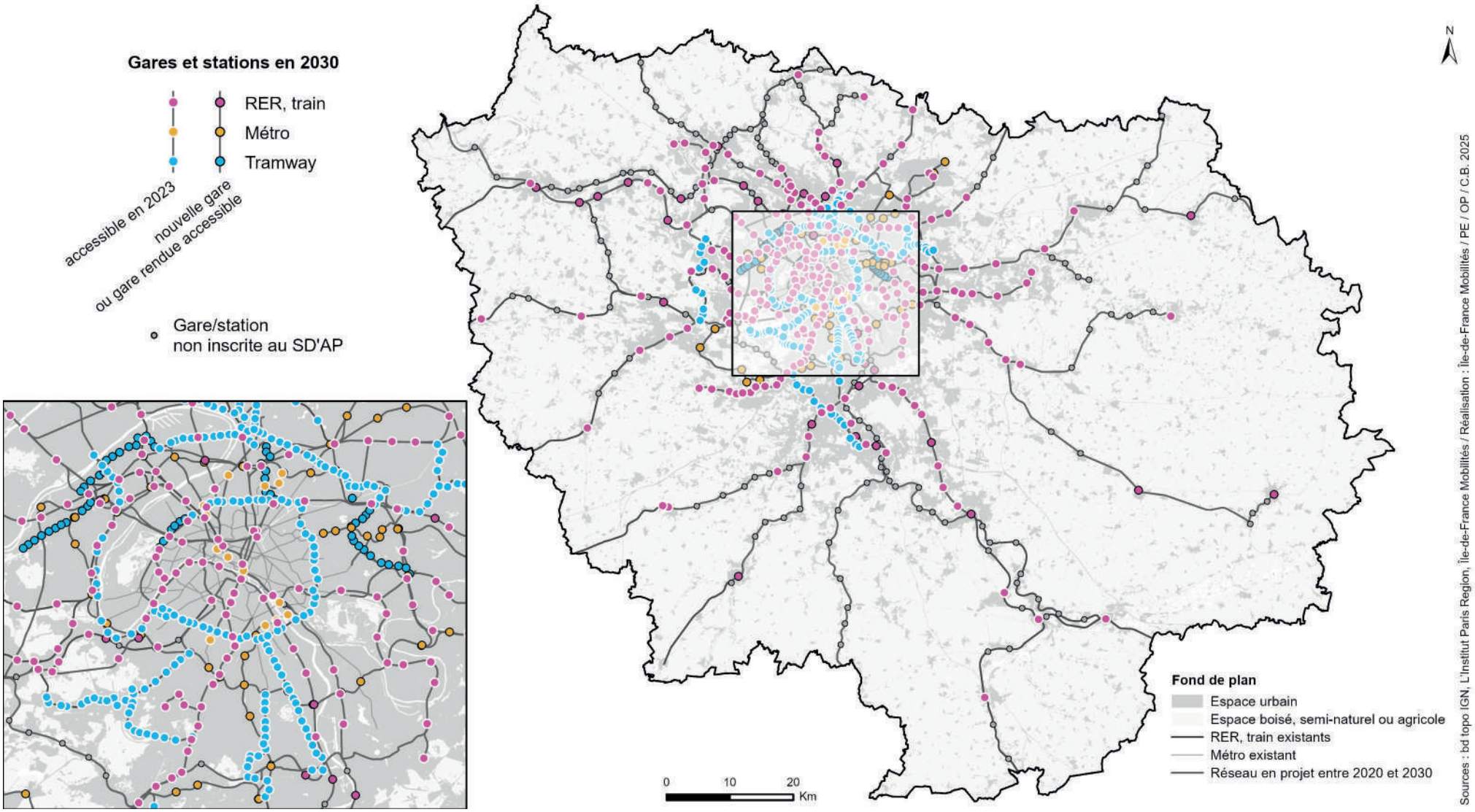
RATP, SNCF Gares & Connexions
et opérateurs de transport pour les services de prise en charge

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Région, RATP, SNCF Gares & Connexions

>>>

Accessibilité des gares et stations de trains, RER, métro et tramway en Île-de-France en 2030



MESURE 3.1.2 PLM Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP

Le SD'AP Routier, approuvé en 2015 par Île-de-France Mobilités, prévoyait la mise en accessibilité d'environ 860 lignes de bus et, en 2022, lors du bilan d'achèvement, 900 lignes de bus (340 lignes situées à Paris et petite couronne et 560 lignes en grande couronne).

Une ligne est déclarée accessible lorsqu'au moins 70 % des points d'arrêt ont été rendus accessibles, qu'elle bénéficie de matériel roulant accessible, que le personnel de conduite est formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap et que l'information voyageurs est mise à jour.

À la date théorique d'achèvement du SD'AP en 2022, il restait 387 lignes à mettre en accessibilité (38 en petite couronne et 349 en grande couronne).

Les évolutions du réseau bus pourront conduire à définir de nouvelles lignes prioritaires à rendre accessibles, au même titre que celles figurant déjà au SD'AP.

Sur un total de près de 35 000 points d'arrêt, le SD'AP Routier a défini environ 23 600 points d'arrêt prioritaires. En 2022, près de 15 500 d'entre eux sont accessibles (65 %). 1 850 arrêts restent à mettre en accessibilité à Paris et en petite couronne, et 6 400 en grande couronne.

Les points d'arrêt non encore accessibles devront être mis en accessibilité par les gestionnaires de voirie en s'appuyant sur le cahier de référence relatif à l'aménagement des points d'arrêt, élaboré par Île-de-France Mobilités, sauf impossibilité technique avérée (pente par exemple).

À ce titre, Île-de-France Mobilités poursuit son engagement auprès des collectivités maîtres d'ouvrage en leur apportant un financement à hauteur de 70 % du montant des travaux d'aménagement des points d'arrêt.

Un état de l'accessibilité des lignes inscrites au SD'AP et des points d'arrêt situés sur ces lignes est disponible sur l'open data d'Île-de-France Mobilités, permettant ainsi de faire une extraction sur un territoire donné pour connaître précisément l'état d'avancement de la mise en accessibilité des arrêts.

En complément du SD'AP routier, la labellisation de gares routières en éco-stations bus permettra de réaliser des travaux de mise en accessibilité pour tous les types de handicap pour les gares routières encore non accessibles.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Mise en accessibilité des points d'arrêt :
Gestionnaires de voirie : principalement les Départements, les EPCI et les Communes
Matériel roulant : Île-de-France Mobilités
Formation du personnel : opérateurs de transport

FINANCEURS :

Communes, EPCI et Départements

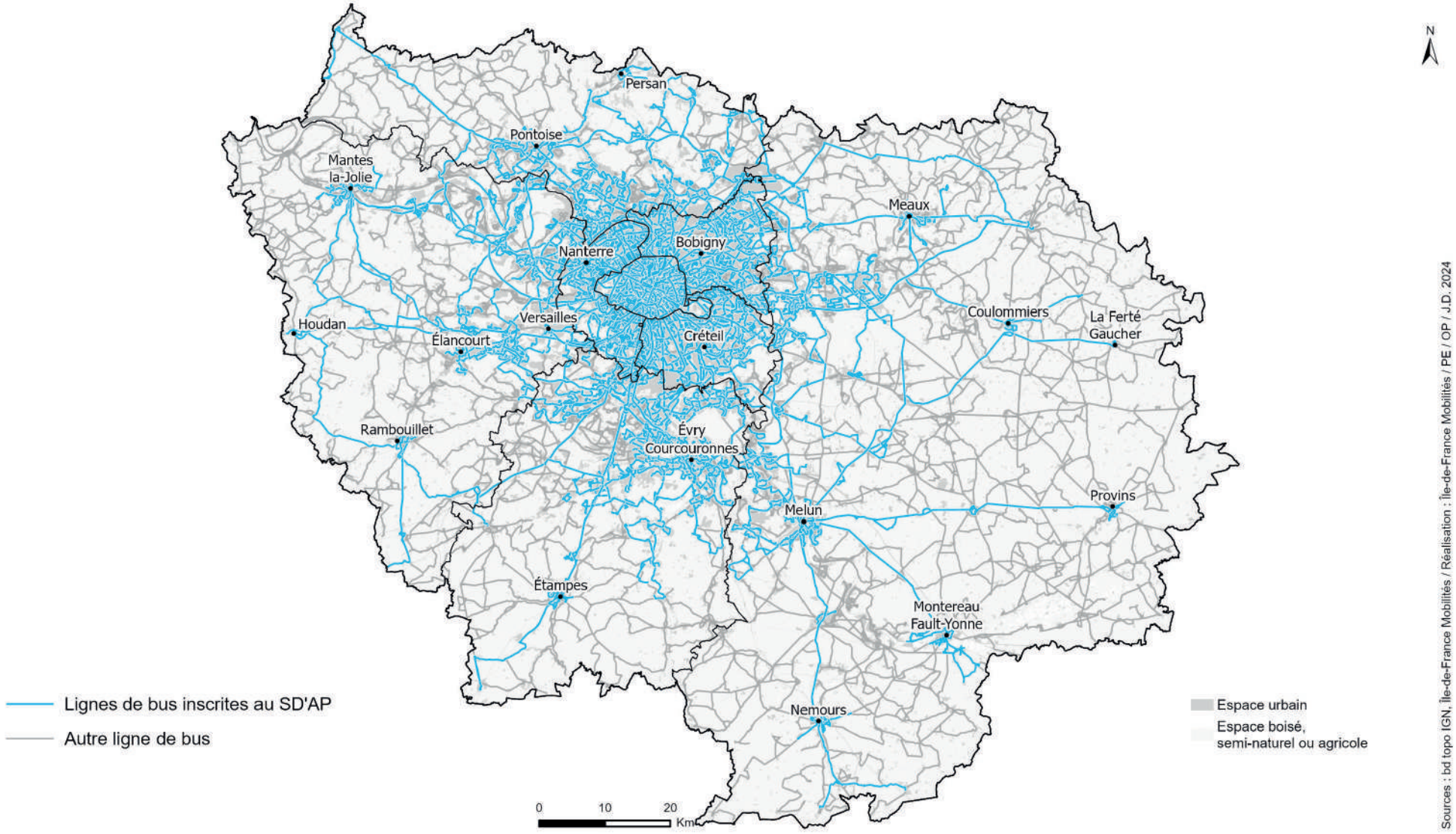
Subvention pour la mise en accessibilité des points d'arrêt : Île-de-France Mobilités

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Planifier la mise en accessibilité des arrêts de bus des lignes prioritaires inscrites au SDAP dans l'horizon temporel du PLM

>>>

Lignes de bus inscrites au SD'AP



MESURE 3.1.3 Améliorer l'accessibilité du métro

Le réseau de métro historique est progressivement rendu accessible aux personnes en situation de handicap visuel ou auditif. Tous les quais et salles d'échanges des stations de métro sont déjà équipés d'annonces visuelles et sonores.

Les nouvelles lignes de métro ainsi que les prolongements de lignes de métro existantes (stations et matériel roulant) sont accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant lorsque les rames sont neuves ou renouvelées. C'est déjà le cas pour la ligne 14 ; ce sera le cas pour les prolongements des lignes 4, 11, 12 (lorsque le nouveau matériel roulant sera déployé), soit 37 stations. Il en sera de même pour les lignes du Grand Paris Express.

Diminuer la pénibilité des déplacements dans les stations par l'installation d'escaliers mécaniques

L'installation d'escaliers mécaniques dans différentes stations de métro sera accélérée, selon les opportunités et la faisabilité technique (étude en cours). Cela permet d'améliorer le confort des déplacements en diminuant la pénibilité pour l'ensemble des usagers (personnes âgées notamment).

Étudier l'opportunité de la mise en accessibilité du métro

Une étude d'opportunité pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux personnes en fauteuil roulant a été réalisée en 2020. Elle propose trois scénarios : deux scénarios partiels (une seule station sur deux mise en accessibilité), et un scénario d'accessibilité totale dont le montant est estimé entre 660 et 850 millions d'euros avec une durée minimale de projet estimée entre dix et quinze ans.

Le projet « Métro pour tous » lancé en 2024, vise à trouver des solutions permettant de rendre accessible le métro historique. Une première étude exploratoire abordant différentes thématiques/enjeux de cette mise en accessibilité conduira à l'élaboration de scénarios qu'il conviendra ensuite d'étudier et d'évaluer en tenant compte des enjeux d'adéquation aux besoins de déplacement/d'opportunité, de faisabilité technique, de délais et de coûts.

Généraliser les annonces sonores dans les rames de métro

En attendant le déploiement des rames MF19, un système de sonorisation dans les rames des lignes 10, 3bis et 7bis a été installé. Les lignes 7, 8 et 12 vont également être équipées.

En parallèle, Île-de-France Mobilités étudie la faisabilité d'intégrer ce service de sonorisation dans son application (service complémentaire à la solution physique des haut-parleurs dans les rames).

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE :

Installation d'escaliers mécaniques : RATP

Étude sur l'accessibilité de la ligne 6 du métro (approfondissement) : Île-de-France Mobilités, Ville de Paris, RATP

FINANCEURS :

Installation d'escaliers mécaniques : Île-de-France Mobilités, RATP

Étude sur l'accessibilité de la ligne 6 du métro (approfondissement) : Région, Ville de Paris

MESURE 3.1.4 Offrir un accueil et un accompagnement adapté à chacun en gare et en station

Le personnel des opérateurs de transport en contact avec le public (agents en gare et station, conducteurs) est de plus en plus formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap, qui fait partie des critères obligatoires pour déclarer une ligne accessible. Ces formations seront pérennisées.

Pour les usagers en fauteuil roulant ayant besoin d'un accompagnement pour accéder aux trains via le déploiement d'une palette permettant l'accessibilité quai-train, un service d'assistance est organisé, avec ou sans réservation préalable.

L'ensemble des lignes de train, RER et métro exploitées par la RATP et la SNCF ont reçu la certification Cap'Handéo, ce qui signifie qu'elles disposent d'une offre d'accompagnement compétente et adaptée aux besoins et attentes des personnes en situation de handicap.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, opérateurs de transport

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 3.1.5 Renforcer l'information voyageurs à destination des personnes en situation de handicap

Il s'agit de délivrer une information la plus complète et la plus à jour possible sur l'état d'accessibilité du réseau de transports, adaptée aux différentes situations de handicap.

À cette fin, plusieurs publications (papier et numérique) sont régulièrement actualisées pour proposer une information pertinente aux voyageurs en situation de handicap, et différenciée selon la nature du handicap : plans « faciles à lire » pour les personnes malvoyantes ou en situation de handicap cognitif, plans du réseau accessible aux usagers en fauteuil roulant…

Le site et l'application Île-de-France Mobilités proposent des informations spécifiques pour permettre aux usagers en situation de handicap de préparer au mieux leurs déplacements : recherche d'itinéraires accessibles, données sur le fonctionnement des ascenseurs, etc.

En gare et station ainsi que dans les véhicules de transport, des dispositifs permettent de répondre aux besoins d'information en temps réel pour les différents types de handicap : annonces sonores et visuelles, dispositifs de guidage et de vigilance au sol, signalétique adaptée, bornes d'appel, …

Lorsqu'une gare ou une ligne de bus est déclarée accessible, l'ensemble de l'information voyageurs est mis à jour.

Pour faciliter la diffusion des informations relatives à l'accessibilité, les données d'accessibilité relatives aux lignes et points d'arrêt inscrits au SD'AP sont disponibles en open data sur la Plateforme Régionale d'Information pour la Mobilité d'Île-de-France Mobilités (PRIM).

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, opérateurs de transport

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 3.1.6 Assurer la continuité de l'accessibilité des réseaux de transport à tout moment

Les situations perturbées dans les réseaux de transport sont particulièrement complexes pour les usagers en situation de handicap, que ces perturbations soient prévues (travaux, maintenance) ou non (consécutives à une panne, un incident d'exploitation…).

Dans le cadre des contrats avec les opérateurs, Île-de-France Mobilités impose :

- la transmission trois fois par jour de l'information sur les pannes d'ascenseurs (informations indiquées sur le moteur de recherche d'itinéraire) et sur les délais de réparation de ces pannes,
- l'actualisation de l'information sur la disponibilité des escaliers mécaniques et les délais de réparation en cas de panne.

Les indicateurs de qualité de service relatifs à l'accessibilité dans les gares et stations figurant dans les contrats avec les opérateurs concernent les équipements de confort et les équipements d'accessibilité (ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants) en matière de disponibilité, de délai de remise en service et d'information en cas de panne. Concernant les lignes de bus, sont notamment évalués la disponibilité des palettes et l'arrêt au trottoir des bus.

Dans les contrats passés par Île-de-France Mobilités avec les opérateurs, des objectifs ambitieux pour améliorer la disponibilité des équipements sont intégrés. Les indicateurs portent sur la disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs, leur délai de remise en service, et l'affichage de la date de celle-ci. L'atteinte de ces objectifs entre dans le calcul du bonus/malus de la rémunération des opérateurs.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, opérateurs de transport

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 3.1.7 Organiser des services de transport dédiés

Le service Pam francilien

Ce service offre une solution de déplacement aux personnes dont le handicap ne permet pas d'utiliser les transports en commun, même rendus accessibles.

Il est ouvert aux titulaires de la carte Mobilité Inclusion portant la mention « invalidité », de la carte ONAC double barre (anciens combattants avec un taux d'invalidité au moins égal à 75 %) et aux personnes âgées en perte d'autonomie (GIR 3 et 4). Il permet aux ayants-droits de se déplacer dans toute l'Île-de-France, pour des trajets d'adresse à adresse réservés à l'avance.

Le service est progressivement opéré à l'échelle régionale par Île-de-France Mobilités depuis 2023. La régionalisation a notamment permis de redéfinir les publics-cible, d'étendre les horaires et de réduire le coût pour les usagers. ***Une description plus complète du service est disponible dans l'ANNEXE « Accessibilité ».***

Le transport des élèves et étudiants handicapés

Île-de-France Mobilités prend en charge, depuis le 1er juillet 2005, le transport scolaire des élèves et étudiants handicapés qui ne peuvent pas utiliser les transports en commun, soit en organisant ces transports par le biais de marchés avec des opérateurs de transport, soit en remboursant les frais de transport entre le domicile et l'école ou l'université engagés par les familles ou les étudiants. En 2022-2023, 14 500 élèves ont ainsi été pris en charge.

Une plateforme numérique permettant l'amélioration de l'information à destination des familles et la dématérialisation des demandes de transport, a été mise en place par Île-de-France Mobilités en 2023.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Gestionnaires de voirie :
Communes, EPCI, Départements

ERC

OBJECTIFS

- **100 % des PAVE élaborés**
- **100 % des itinéraires prioritaires** dans les 200 mètres autour des points d'arrêts de transports en commun prioritaires **diagnostiqués et 50 % rendus accessibles** (à l'échelle de chaque EPCI)

La mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public constitue une priorité pour offrir aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite (personnes âgées notamment) des conditions de déplacement s'approchant de celles des personnes valides.

Depuis la loi pour l'égalité des chances de 2005, plusieurs mesures s'imposent réglementairement aux gestionnaires de voirie : la mise en accessibilité lors de travaux connexes, l'établissement de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), le diagnostic accessibilité d'itinéraires autour des points d'arrêt de transports prioritaires du SD'AP, le maintien de cheminements accessibles lors de travaux de voirie. L'ensemble des types de handicap doivent être pris en compte.

Pour avancer de manière significative, il est nécessaire de définir une programmation d'aménagements spécifiques pour mettre en accessibilité la voirie, allant au-delà de ceux réalisés à l'occasion de travaux de voirie programmés à d'autres fins.

Dans les cas de situations bloquantes très complexes, voire impossibles à traiter pour les personnes en fauteuil roulant (topographie, étroitesse des rues…), une approche différenciée par type de handicap permet a minima de rendre accessibles certains tronçons de voirie pour les personnes malvoyantes (bandes d'éveil à la vigilance, feux sonores, sécuriser les cheminements en présence de potelets).

Rendre public l'état de l'accessibilité de la voirie est également un élément important pour mesurer les avancées et permettre aux personnes en situation de handicap de se déplacer plus facilement.

Toutes les mesures liées à l'accessibilité de la voirie en agglomération devront être traitées en cohérence avec les actions concernant la mobilité piétonne ***(voir ACTION 2.1 « Planifier la mobilité piétonne »).*** La question de l'encombrement des trottoirs notamment doit être traitée dans ce cadre.

MESURE 3.2.1 Rendre la voirie accessible à l'occasion de travaux

Conformément à la loi de 2005, tous les travaux réalisés depuis 2007 sur la voirie (privée ou publique) ouverte à la circulation publique et sur les espaces publics - en agglomération - doivent prendre en compte la nécessité d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. Les gestionnaires de voirie doivent mettre en œuvre cette obligation qui, en agglomération, s'applique notamment aux cheminements (pentes, paliers de repos, traversées pour piétons), au stationnement et aux feux de signalisation.

Il est en outre indispensable que les agents en charge de la voirie soient régulièrement formés à la prise en compte des questions d'accessibilité.

L'impact des travaux réalisés pour la mise en accessibilité de la voirie doit être minimisé. Les cheminements doivent être maintenus. Une communication auprès des riverains, notamment en anticipation des nuisances sonores, est à prévoir.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Gestionnaires de voirie : Communes, EPCI, Départements

MESURE 3.2.2 PLM Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)

Chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque EPCI ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), document stratégique de planification et de programmation contenant notamment un diagnostic de l'accessibilité de la voirie existante et une programmation pluriannuelle des travaux, incluant aussi la question des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

Les PAVE doivent être réalisés dans les meilleurs délais pour se mettre en conformité avec la loi. Les PAVE existants doivent être actualisés, pour intégrer notamment le diagnostic des cheminements autour des points d'arrêt de transports en commun prioritaires définis dans le SD'AP rendu obligatoire par la LOM ***(voir MESURE 3.2.3).***

L'établissement des PAVE à l'échelle intercommunale permet d'assurer l'homogénéité, la cohérence et la continuité des aménagements entre communes, en particulier lorsque le tissu urbain est en tout ou partie continu entre communes. Cela requiert toutefois un transfert préalable de la compétence « Élaboration du PAVE » à l'EPCI. À défaut, l'élaboration d'un plan local de mobilité constitue un cadre pertinent pour faire un état des lieux des PAVE et plus généralement de l'état d'accessibilité de la voirie, sur l'ensemble des communes du territoire intercommunal et ce, quel que soit le territoire concerné.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Communes d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, EPCI ayant pris la compétence « Élaboration du PAVE »

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Recenser les PAVE élaborés ou en cours d'élaboration, et leur niveau de réalisation
- Faire un état des lieux synthétique de l'état d'accessibilité de la voirie sur l'ensemble du territoire intercommunal, se basant notamment sur le bilan des PAVE, les travaux des commissions communales et inter-communales d'accessibilité, les travaux récents ayant permis la mise en accessibilité de la voirie et des arrêts de bus, les diagnostics accessibilité autour des arrêts de transport collectif…

MESURE 3.2.3 Réaliser les diagnostics de l'état d'accessibilité de la voirie autour des gares et des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître

Conformément à l'article 27 de la LOM et à ses décrets d'application, des bases de données dans un format normalisé sur l'accessibilité de la voirie doivent être constituées à partir des données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de deux cents mètres autour des gares et points d'arrêt prioritaires retenus dans le volet ferroviaire du SDA et routier du SD'AP, établis par Île-de-France Mobilités, et collectées par les Communes, Départements et EPCI compétents en matière de voirie. Ces diagnostics doivent être mis à jour régulièrement.

La constitution de ces bases vise à mettre à disposition de tous des données fiables, harmonisées et qualitatives concernant l'état d'accessibilité des réseaux de transports collectifs et des portions de voirie à proximité des arrêts de transports collectifs structurants, via l'alimentation de nouveaux services numériques : calculateurs d'itinéraires, GPS piétons, solutions de consultation cartographique et autres applications de guidage.

Les données recueillies doivent également permettre aux gestionnaires de voirie de programmer les travaux d'accessibilité, en complément de la programmation définie dans le cadre des PAVE, qui pourront ainsi être actualisés.Ces itinéraires prioritaires peuvent en effet constituer le réseau socle à partir duquel l'accessibilité de la voire sera développée, par la réalisation des liaisons entre eux.

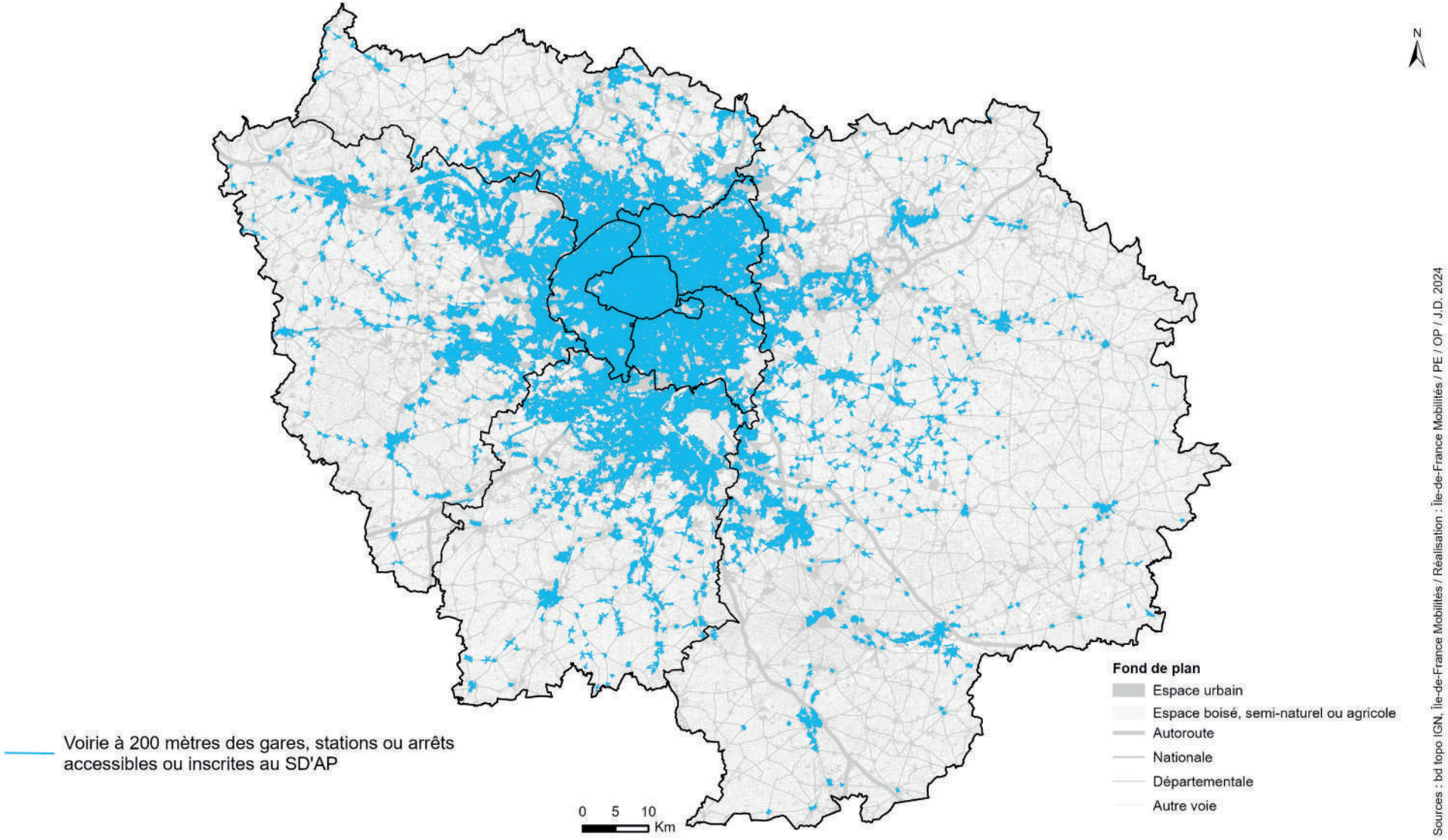
À cette fin, les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité, obligatoires dans les communes de plus de 5 000 habitants, utilisent les bases de données réalisées par les gestionnaires de voirie pour décrire et faire un bilan du niveau d'accessibilité des cheminements autour des points d'arrêts prioritaires, à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité. Ces commissions doivent établir un rapport annuel de cet état présenté dans les conseils municipaux et communautaires, et font toute proposition utile de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Gestionnaires de voirie : Communes, EPCI et Départements

>>>

Voirie urbaine dans un rayon de 200 mètres autour des gares, stations et arrêts de bus des lignes prioritaires inscrites au SD'AP en 2023



MESURE 3.2.4 Assurer la continuité de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics à tout moment

Toute discontinuité dans les cheminements usuels peut perturber les piétons, et plus encore les personnes à mobilité réduite, dans leurs déplacements et engendrer des comportements inadaptés, voire dangereux.

Conformément aux décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, l'ensemble des chantiers réalisés sur la voirie ont l'obligation d'assurer une continuité accessible du cheminement, prenant en compte les différents types de handicap.

Pour s'assurer de la bonne prise en compte par les concepteurs et aménageurs des « règles de l'art » à respecter pendant les travaux, les collectivités gestionnaires de voirie peuvent consigner ces prescriptions et recommandations relatives au maintien de l'accessibilité dans différents documents : règlements de voirie, chartes de chantiers, cahiers des charges pour les entreprises de travaux, etc.

Enfin, il est indispensable que les agents des services voirie soient régulièrement formés à ces questions, et que la mise en œuvre des dispositifs prévus soit contrôlée.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voirie : Communes, EPCI, Départements

Entreprises intervenant pour les travaux

FINANCEURS :

Gestionnaires de voirie : Communes, EPCI, Départements

AXE

4

Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

ACTION **4.1** DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

ACTION **4.2** ACCROÎTRE ET SÉCURISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO

ACTION **4.3** PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VÉLO ET DÉVELOPPER LES SERVICES ASSOCIÉS



Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Des aménagements cyclables beaucoup plus nombreux mais de qualité inégale

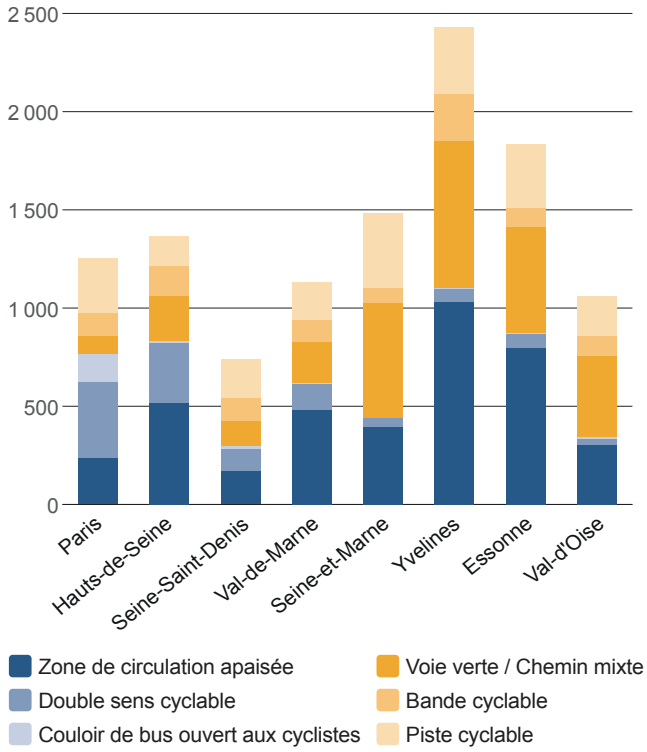
Fin 2021, on comptait en Île-de-France 11 300 km d'aménagements cyclables, incluant les zones de circulation apaisée, un linéaire en forte augmentation notamment en fin de décennie, grâce à l'engagement des maîtres d'ouvrage tels que les Départements et la Ville de Paris, au rôle incitatif des financements de la Région Île-de-France et de l'État et à la pérennisation de nombreuses pistes temporaires installées pendant la crise sanitaire.

L'objectif du PDUIF de constitution d'un réseau cyclable structurant de 4 500 km n'a toutefois pas été atteint : seuls 1 900 km existaient fin 2021. En outre, les aménagements sont de qualité inégale : conflits d'usage avec les piétons, manque de continuité des itinéraires, absence de traitement des intersections ou encore défaut d'entretien.

L'implication des associations de cyclistes a contribué à l'émergence du projet de réseau Vélo Île-de-France (réseau VIF), porté par la Région Île-de-France.

Avec la pérennisation de certaines pistes temporaires et la poursuite du déploiement d'itinéraires cyclables pertinents à l'échelle locale, continus et sécurisés, ces projets sont autant de leviers pour renforcer massivement le réseau cyclable francilien dans la prochaine décennie.

Typologie du réseau cyclable permanent (km)



Source : OpenStreetMap, novembre 2021

Un développement du stationnement vélo essentiel pour favoriser l'usage de ce mode

Malgré l'absence de suivi quantitatif des places de stationnement vélo sur voirie, l'observation de terrain permet de constater que le nombre de places sur voirie reste très largement en-dessous de la prescription du PDUIF de transformer une part des places de stationnement voiture en stationnement vélo (une place sur 30 à 50 selon le secteur de l'Île-de-France concerné). En rendant obligatoire la suppression des places de stationnement voiture en amont des passages piétons avant le 31 décembre 2026, la LOM constitue une opportunité de développer le stationnement vélo sur ces espaces.

Concernant le stationnement vélo en gare, l'objectif fixé dans le PDUIF a été quasiment atteint fin 2021, avec la réalisation de 8 500 places labellisées « Parking Vélo Île-de-France Mobilités » dans 163 gares et stations.

Les PLU(i) respectent bien les normes de stationnement vélo dans les constructions neuves pour celles qui sont inscrites dans le code de la construction et de l'habitation. C'est en revanche moins le cas des normes spécifiques au PDUIF, en particulier pour les établissements d'enseignement.

Il reste toutefois bien souvent difficile de garer son vélo dans le bâti existant, en particulier dans les immeubles de logement. C'est un frein majeur à l'essor du vélo. Des solutions sont expérimentées sur l'espace public (Vélobox) mais elles restent limitées par rapport aux besoins.

>>>

Un développement des services vélo surtout en cœur d'agglomération

Les dispositifs mis en place pour faciliter l'accès au vélo, et notamment au vélo à assistance électrique (VAE), ont rencontré un succès certain :

- 88 000 Franciliens, résidant principalement à Paris et en petite couronne, ont déjà loué un Véligo (location longue durée) entre 2019 et mi-2023,
- 200 000 Franciliens ont bénéficié de la prime à l'achat de vélo à assistance électrique mise en place par Île-de-France Mobilités. D'autres dispositifs ont été mis en place par des collectivités.

Les vélos en libre-service se sont également développés :

- fin 2021, le service Velib' couvrait environ 60 communes, et comptait 20 000 vélos sur 1 400 stations en cœur d'agglomération. D'autres systèmes de vélos en libre-service ont été déployés dans certains territoires sous l'impulsion des collectivités,
- des offres privées non subventionnées, sans station d'attache (free-floating), ont émergé en fin de décennie, profitant notamment des dysfonctionnements lors du changement d'opérateur Velib' en 2018. Pour autant, celles-ci se sont avérées particulièrement volatiles, au gré des stratégies de leurs opérateurs émanant majoritairement du monde numérique.

Sans qu'il soit possible d'en quantifier le nombre, des ateliers de réparation se sont développés, tenus par des entreprises privées et des associations et aidés dans certains cas par les collectivités locales ou par l'opération « Coup de pouce vélo » de l'État.

Une politique vélo qui a porté ses fruits mais l'usage du vélo reste encore ciblé

Les déplacements à vélo ont doublé en Île-de-France depuis 2010 pour atteindre un million par jour à l'automne 2021.

Cela démontre l'intérêt de politiques cohérentes traitant à la fois la cyclabilité et le jalonnement des itinéraires, le stationnement, et les services.

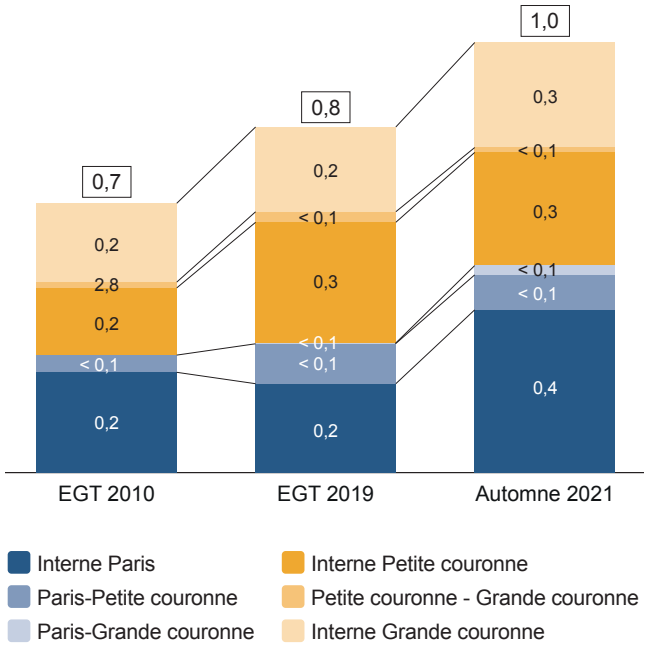
Toutefois, la croissance de l'usage du vélo semble avoir atteint un palier et il reste encore ciblé et influencé par la météo.

Ainsi, à l'automne 2021 :

- 78 % des déplacements vélo sont effectués à Paris et en petite couronne,
- 70 % par des hommes,
- 35 % par des cadres, 14 % par des scolaires.

La généralisation de l'usage du vélo à tous les territoires et à tous les Franciliens reste donc un enjeu pour la prochaine décennie.

Déplacements quotidiens à vélo par origine-destination (en millions)



Source : Île-de-France Mobilités

>>>

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



Il s'agit désormais de conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo qui s'est enclenchée en fin de décennie 2010-2020.

À cette fin, la stratégie d'action repose sur la mise en œuvre de politiques intégrant l'ensemble des dimensions de son usage pour créer un véritable système vélo.

Ces politiques doivent s'appuyer sur trois leviers principaux:

- le développement d'un réseau d'infrastructures cyclables continu et de qualité, maillé aux différentes échelles ***(voir ACTION 4.1 « Développer les infrastructures cyclables »),***
- le déploiement à grande échelle d'une offre de stationnement vélo, sur l'espace public mais également dans les espaces privés ***(voir ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo »),***
- la mise en place de services associés facilitant l'accès à un vélo pour tous les Franciliens via la location courte ou longue durée ou l'aide à l'achat et permettant de réparer son vélo, ainsi que la promotion de l'usage du vélo auprès de tous les publics ***(voir ACTION 4.3 « Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés »).***

Cette approche globale doit s'appuyer sur une planification à l'échelle des territoires, en particulier à l'échelle intercommunale et départementale.

Par ailleurs, la planification en faveur du vélo doit s'inscrire dans une démarche plus large visant à développer les modes actifs, incluant une réflexion sur la mobilité piétonne. Il est ainsi souhaitable d'intégrer les mobilités piétonnes et cyclables au sein d'une même réflexion, notamment en ce qui concerne le partage de l'espace public et la pacification de la voirie.

ERC

OBJECTIFS

Achever les onze itinéraires cyclables du Réseau « Vélo Île-de-France »

Achever les sept itinéraires cyclables « Véloroutes »

Desservir par au minimum un itinéraire cyclable d'au moins deux km en petite couronne et cinq km en grande couronne :

- **tous les pôles d'échanges multimodaux (gares, stations de métro hors Paris, pôles d'échanges multimodaux routiers),**
- **tous les collèges, lycées, centres de formation d'apprentis et établissements d'enseignement supérieur d'Île-de-France,**
- **tous les établissements recevant du public de catégories 1 à 3.**

Il s'agit de développer le réseau cyclable par la création d'infrastructures appropriées adaptées aux besoins de déplacements quotidiens (pour le travail, les études, les achats, les démarches, les loisirs réguliers…) à vélo.

Les aménagements cyclables linéaires comprennent :

- les pistes et bandes cyclables,
- les voies vertes,
- les chaussées à voie centrale banalisée, (CVCB, ou « chaucidou »),
- les zones à circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne),
- les double-sens cyclables.

Certains aménagements sont également supports de déplacements plus occasionnels de loisirs (voies vertes par exemple).

Les aménagements doivent être à la fois continus, lisibles et sécurisants. Ils ne doivent pas se faire au détriment des espaces dévolus aux piétons ni des bus. Leur entretien doit être assuré dans le temps, et notamment les points de franchissement des grandes infrastructures. À cette fin, il importe de déployer de façon coordonnée un réseau structurant régional, un réseau structurant complémentaire à l'échelle départementale et des itinéraires à vocation plus locale.

La création des réseaux cyclables impliquant la réalisation de travaux d'aménagement de la voirie, l'impact des chantiers doit être pris en compte afin de ne pas créer de coupures urbaines temporaires. Des itinéraires sécurisés pour les modes actifs doivent être maintenus afin de ne pas produire une hausse temporaire du risque d'accident. Une communication auprès des riverains est également à prévoir en anticipation des nuisances sonores.

MESURE 4.1.1 PLM SCoT PLU Créer un réseau cyclable structurant régional

Il s'agit de créer un réseau cyclable à haut niveau de service à l'échelle de la région : le réseau vélo Île-de-France (VIF). Les principes fondamentaux du VIF sont le confort, la sécurité, la continuité, l'efficacité, la lisibilité et la capacité. Son objectif est de permettre à tous les types de cyclistes (expérimentés, débutants, familles, etc.) de pouvoir se déplacer quotidiennement à vélo. Il est composé de onze lignes pour un linéaire total de 750 km, réalisé en deux phases.

Le cahier des charges de ce réseau établi par le Cerema et adopté par délibération du Conseil régional d'Île-de-France permet de garantir les objectifs de qualité de service souhaités pour un tel réseau. Le dispositif de financement prévoit la possibilité de dérogation à ce cahier des charges afin de prendre en compte les réalités du terrain.

Les pistes cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles doivent être privilégiées, en fonction de la configuration du site. La séparation avec la circulation des véhicules motorisés et avec les piétons doit être la plus complète possible sur ces axes, autant que la configuration du site le permet, et les aménagements doivent présenter une largeur suffisante et un revêtement de qualité pour assurer le confort de circulation ainsi qu'une certaine vitesse de déplacement. Un soin particulier doit être apporté au traitement des carrefours afin d'assurer une parfaite sécurité sur l'ensemble des itinéraires en rendant parfaitement lisibles les trajets vélos à tous les usagers.

Un jalonnement régulier et homogène de ces itinéraires structurants doit permettre aux usagers de mieux repérer leurs trajets et de privilégier l'usage de ces pistes par rapport aux axes moins aménagés pour les vélos. Des services et équipements doivent être prévus le long de ces axes (stations de gonflage, haltes…).

Ce réseau structurant régional est complété par les Véloroutes inscrites au schéma national des Véloroutes (sept lignes, 815 km).

Le cahier des charges du Schéma national des Véloroutes révisé en 2023 constitue la référence pour chaque comité d'itinéraire, qui définit ses objectifs et son cahier des charges.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Élaboration et suivi du Réseau Vélo Île-de-France : Région, dans le cadre de comités de lignes associant les gestionnaires de voirie concernés

Véloroutes : comités d'itinéraires

Réalisation des aménagements cyclables : Départements, EPCI et Communes

FINANCEURS :

État, Région, Départements, EPCI, Communes

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Intégrer le réseau cyclable structurant d'échelle régionale dans le PLM

MESURE 4.1.2 PLM SCoT PLU Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant

Le réseau structurant vélo régional est complété par un réseau complémentaire comprenant :

- les itinéraires des plans vélo départementaux, qui reprennent pour partie des itinéraires retenus au PDUIF 2010-2020 mais non réalisés,
- les itinéraires du Plan vélo métropolitain (neuf lignes, 215 km).

Ce réseau complémentaire doit être aménagé selon les mêmes principes que ceux du réseau structurant régional :

- séparation avec les piétons et véhicules motorisés,
- confort de circulation,
- traitement appuyé des carrefours pour assurer les continuités cyclables,
- jalonnement (si nécessaire).

Le cahier des charges du Réseau Vélo Île-de-France peut servir de base pour la réalisation de ce réseau ; *a minima*, les recommandations techniques du Cerema doivent être prises en compte.

L'ouverture des couloirs de bus aux cyclistes peut être envisagée dans certains cas, en se conformant aux recommandations du *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers* publié par Île-de-France Mobilités.

La mise en cohérence des réseaux cyclables réalisés par différentes maîtrises d'ouvrage est indispensable afin d'assurer la continuité entre eux. Ce réseau complémentaire doit donc être conçu en articulation avec le réseau structurant régional.

Dans les zones moins denses, la priorité est de réaliser une infrastructure desservant les pôles d'intérêt locaux (établissements d'enseignement, gares et autres pôles d'échanges multimodaux…) et se connectant au réseau vélo structurant régional si ce dernier n'est pas trop éloigné et si un usage potentiel de l'itinéraire en continuité est identifié.

Avant des travaux définitifs, un test par un aménagement temporaire peut être opportun pour confirmer l'intérêt de l'itinéraire projeté. Dans tous les cas, l'association des usagers (dont les associations cyclistes) aux réflexions sur la conception des projets est fortement recommandée.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Réalisation des aménagements cyclables : Départements, EPCI et Communes

FINANCEURS :

État, Région, Île-de-France Mobilités (autour des pôles d'échanges multimodaux), Départements, Métropole du Grand Paris, EPCI et Communes

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Intégrer le réseau cyclable complémentaire dans le PLM

>>>

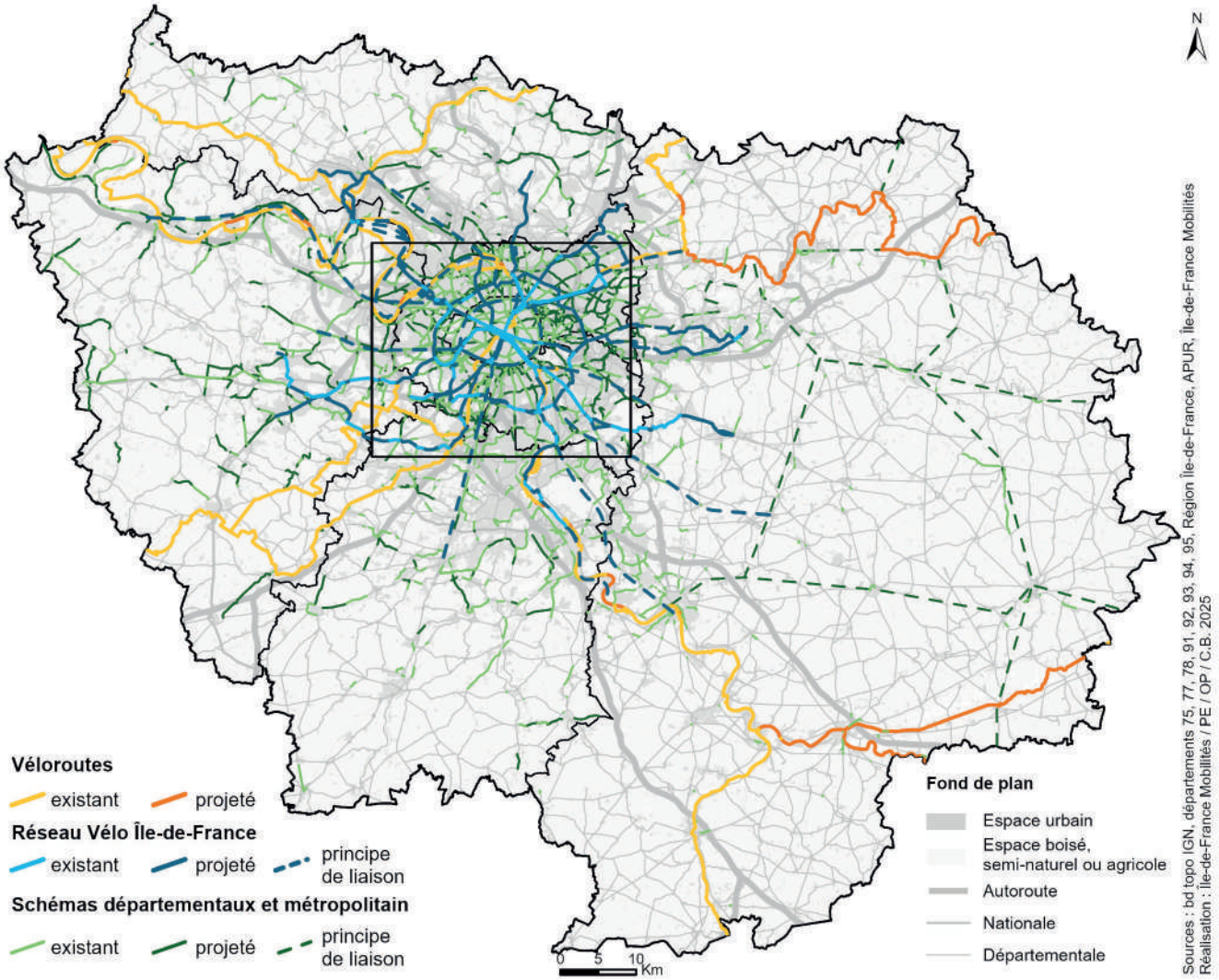
Le réseau cyclable structurant est constitué :

- du Réseau vélo Île-de-France,
- du Schéma national des Véloroutes,
- du Plan vélo métropolitain,
- des schémas cyclables des Départements et de la Ville de Paris.

Des cartes zoomées par département sont disponibles en ANNEXE du plan.



Le réseau cyclable structurant en Île-de-France



MESURE 4.1.3 PLM SCoT PLU Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale

En complément de l'aménagement de réseaux structurants, la voirie doit être rendue cyclable à l'échelle locale, par la réalisation d'aménagements dédiés ou visant à apaiser le trafic routier.

À cette fin, les itinéraires et/ou les secteurs à aménager seront identifiés à l'échelle locale, en ciblant de façon prioritaire la desserte de pôles générateurs de déplacements : établissements scolaires et autres équipements publics, secteurs commerciaux, pôles d'emplois, sites touristiques, pôles d'échanges multimodaux.

En fonction du contexte, les aménagements pourront prendre la forme d'aménagements séparatifs tels que pistes, bandes cyclables ou voies vertes. Il pourra également s'agir de généraliser les zones apaisées, accompagnées de réflexions sur les plans de circulation, et de la mise en œuvre de doubles-sens cyclables dans ces zones apaisées. ***(voir ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »)***. Les aménagements seront conformes aux préconisations du Cerema.

Pour assurer la cohérence et la continuité avec le réseau structurant vélo régional et le réseau complémentaire visés aux ***MESURES 4.1.1 et 4.1.2,*** il convient que la stratégie globale de déploiement de ces aménagements soit regroupée dans un plan vélo à l'échelle intercommunale, reprenant l'intégralité des itinéraires envisagés sur le territoire, quelle qu'en soit la maitrise d'ouvrage. Ce plan doit aussi assurer que les itinéraires locaux sont cohérents avec ceux des territoires limitrophes pour assurer les continuités cyclables.

Ce plan vélo intercommunal comprend l'ensemble des actions en faveur du vélo, concernant notamment le stationnement et les services, en cohérence avec les stratégies régionales correspondantes. Des plans vélo communaux peuvent permettre de décliner localement les plans intercommunaux.

L'élaboration d'un PLM est l'occasion d'élaborer ce plan vélo d'échelle intercommunale, ou de l'intégrer s'il existe déjà, et de mettre en cohérence les éventuels plans vélo communaux.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Départements, EPCI et Communes

FINANCEURS :

État, Région, Île-de-France Mobilités (autour des pôles d'échanges multimodaux), Départements, Métropole du Grand Paris, EPCI et Communes

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Identifier les itinéraires prioritaires pour les vélos en complément du réseau structurant et du réseau complémentaire
- Définir les quartiers à apaiser et à passer en zone 30

OBJECTIFS

- **100 % d'EPCI à PLM obligatoire ayant étudié leur politique de stationnement vélo** globale sur leur territoire, notamment à l'occasion de la réalisation de leur PLM
- **Une offre de stationnement vélo dans toutes les gares et stations d'Île-de-France, pour un total de 140 000 places**
- **Un parc de stationnement vélo dans les hôtels de Départements et sièges des établissements publics locaux d'Île-de-France**
- **Du stationnement vélo sur l'espace public** à moins de 70 m de toutes les mairies et/ou établissements recevant du public de catégories 1 à 3 en Île-de-France
- **Créer du stationnement vélo de capacité adaptée** (en lien avec les possibilités de stationnement à l'intérieur des établissements) sur l'espace public à moins de 70 m de tous les lycées, centres de formation d'apprentis, collèges et écoles primaires d'Île-de-France
- **Transformer en stationnement vélo au moins la moitié des places de stationnement voiture supprimées en amont des passages piétons** dans toutes les communes d'Île-de-France
- **Atteindre le ratio objectif du nombre de places de stationnement vélo sur voirie par rapport au nombre d'habitants et d'emplois à l'échelle de chaque commune :** ratios fixés par zone géographique dans la *MESURE 4.2.3*

L'absence de stationnement sécurisé et la crainte du vol sont deux facteurs forts de renonciation à l'usage du vélo. Disposer d'un stationnement est nécessaire pour les cyclistes, que ce soit pour de la courte durée, alors essentiellement sur l'espace public, ou de la longue durée, dans des emplacements sécurisés et sur le domaine privé (logements, bâtiments d'activité…).

L'accroissement souhaité de la pratique du vélo rend nécessaire une réflexion sur les politiques de stationnement vélo, permettant de répondre à ces différents besoins, qu'il s'agisse de déployer du stationnement vélo sur l'espace public ou en dehors de celui-ci.

Il s'agit donc de déployer du stationnement vélo partout où cela est possible et pertinent : sur la voirie, dans les gares et stations de transports en commun, dans les bâtiments à l'occasion d'une construction neuve ou d'une rénovation du bâti, dans le bâti existant. À cet égard, le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare définit un objectif minimal de 40 000 places sécurisées pour 400 gares franciliennes (à juillet 2023, 7 258 places sécurisées existantes, soit 16 % de l'objectif).

Les besoins spécifiques de stockage des véhicules de cyclologistique sont traités ***dans l'ACTION 10.4 « Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises ».***

MESURE 4.2.1 PLM SCoT PLU Définir une politique de stationnement vélo globale

Pour conforter la dynamique déjà engagée en faveur du vélo, des politiques de stationnement destinées aux vélos et aux engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) doivent être définies par l'ensemble des acteurs.

Cette approche doit couvrir à la fois le stationnement des vélos sur voirie, dans les parcs d'accès public ainsi que dans les espaces privés (logements, équipements, locaux d'activité…).

Conformément à l'orientation réglementaire 143 du SDRIF-E, les documents d'urbanisme doivent définir des obligations suffisantes pour permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois et à proximité des commerces et équipements publics ».

L'adaptation des politiques de stationnement vélo à la mise en œuvre de politiques de mobilité durable repose sur une bonne connaissance de l'offre et des usages du stationnement vélo sur le territoire. Cette connaissance est aujourd'hui largement parcellaire.

Il convient donc de réaliser un diagnostic initial de stationnement vélo s'il n'existe pas déjà et de définir des modalités concrètes de suivi dans le temps. L'élaboration ou la révision d'un PLM peut en être l'occasion. L'EPCI doit pouvoir jouer un rôle de coordonnateur des politiques de stationnement vélo à l'échelle intercommunale.

Les PLM doivent en particulier être l'occasion de construire et définir les modalités de mise à jour des préconisations d'évolution de l'offre pour chaque commune membre de l'EPCI, qui soient cohérentes avec les objectifs de mobilité durable portés par le territoire et avec les préconisations et recommandations du Plan des mobilités, portant sur :

- l'évolution du nombre de places de stationnement vélo et EDPM aux abords des gares et stations, sur voirie, en particulier au regard du besoin d'espace public pour d'autres usages, et du type de tissu urbain,
- les normes de stationnement pour les constructions neuves,
- les mesures à mettre en œuvre pour développer le stationnement vélo dans le bâti existant.

L'intégration dans un PLM permet en outre de mutualiser les analyses à l'usage de l'espace public : par exemple, le recensement des places de stationnement automobile en amont des passages piétons (dans le cadre d'un diagnostic sur le stationnement automobile), qui peuvent être transformées en places de stationnement vélo. Conformément à l'obligation réglementaire introduite par la LOM, les Communes et EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement sur voirie doivent supprimer d'ici au 31 décembre 2026 toutes les places de stationnement automobile en amont des passages piéton afin d'améliorer la visibilité et donc la sécurité des piétons.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, Communes
Déclinaison dans les PLM ou schémas directeurs vélo d'échelle intercommunale : EPCI

FINANCEURS :

EPCI, Communes, Région, État
Dans le cadre d'un PLM : Île-de-France Mobilités

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Définir une politique globale de stationnement vélo

MESURE 4.2.2 PLM SCoT PLU Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transports en commun

Le développement du stationnement vélo aux abords des gares et stations participe à l'amélioration de l'intermodalité ***(voir ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée »).*** Ce développement est indispensable pour faciliter les trajets vélo + transports collectifs, et doit s'accompagner pour cela de l'aménagement d'infrastructures cyclables en rabattement sur la gare ou station concernée.

400 gares en Île-de-France sont soumises à l'obligation d'équipement en stationnements sécurisés pour les vélos instaurée par le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021. Ce décret fixe également le nombre minimal de places à réaliser pour chaque gare, ainsi que les caractéristiques de ces places.

Le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Île-de-France Mobilités (SDSV) fixe également des objectifs d'équipement et de dimensionnement de parcs à vélo pour l'ensemble des gares et stations.

Les équipements respectant les critères définis dans le schéma peuvent bénéficier de la subvention de financement à l'investissement et/ou l'exploitation « Parking Vélos Île-de-France Mobilités ».

Les équipements doivent être implantés au plus près des accès voyageurs à la gare ou station, au sein de celle-ci ou dans un périmètre maximal de 70 mètres (seuil fixé par le décret), et dotés d'une signalétique claire et visible. Dans les grands parcs à vélo (plus de 50 places), il est recommandé de créer deux places pour des vélos-cargos ou à gabarit spécial pour 80 places pour vélo classique. Les places sont réparties entre emplacements libres et consignes sécurisées, consignes pour lesquelles une plateforme régionale unique d'abonnement sera créée.

L'implantation de ces parkings vélo peut s'accompagner du développement de services vélo complémentaires. Certains espaces peuvent ainsi proposer des prises de recharge pour vélos à assistance électrique, des casiers et des pompes de gonflage, des kits d'outillage pour la réparation.

La mise à disposition de foncier autour des gares et stations facilite la création de ces parkings vélo. La réduction ou suppression de places de stationnement automobile aux abords des gares et stations, en voirie ou en ouvrage, peut constituer en ce sens une opportunité.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Stationnement vélo : Île-de-France Mobilités, Communes, EPCI, RATP et SNCF

FINANCEURS :

Réalisation et exploitation des équipements : Île-de-France Mobilités (financement total ou partiel) Communes et EPCI, Métropole du Grand Paris, Région État pour atteindre les objectifs du décret de 2021

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Intégrer l'offre de stationnement vélo existante et prévue aux abords des gares et stations de transport en commun
- Pour chaque gare ou station concernée par le décret ou le SDSV : définir la localisation des stationnements vélo à réaliser, établir un échéancier de mise en œuvre

MESURE 4.2.3 PLM SCoT PLU Développer le stationnement vélo sur voirie

Des places de stationnement vélo doivent être aménagées sur l'espace public avec des équipements sécurisés permettant d'attacher le cadre et au moins une roue du vélo, les dispositifs de type pince-roue étant à proscrire car ils abîment les roues.

Ce stationnement doit être implanté en priorité en lieu et place de stationnement automobile. Il ne doit pas réduire l'espace alloué aux piétons, en particulier sur les trottoirs, et il doit limiter son impact sur les places de stationnement réservées aux livraisons et aux personnes à mobilité réduite.

Le stationnement doit être prioritairement installé autour de pôles générateurs de déplacements, à destination de leurs visiteurs :

- établissements scolaires et d'enseignement supérieur,
- polarités commerciales et centres commerciaux,
- établissements de santé,
- sites touristiques et de loisirs,
- établissements recevant du public de catégories 1 à 3.

Les solutions proposées devront être adaptées aux usages :

- pour le stationnement de courte durée : pose d'arceaux simples et d'arceaux pour vélo cargo,
- pour le stationnement de longue durée : installation de stationnement sécurisé, de type Vélobox ou consigne, en particulier si le bâti existant est difficilement compatible avec la création de stationnement vélo sur l'espace privé et qu'il existe un besoin potentiel. Dans ces secteurs, le nombre de places de stationnement sur voirie, y compris de courte durée, devra être renforcé.

Par ailleurs, des places de stationnement vélo, éventuellement équipées de prises électriques, peuvent être aménagées dans les parkings publics en ouvrage, à condition qu'elles soient facilement accessibles depuis la voirie pour les cyclistes (rampe).

Le stationnement vélo en accès public doit être déployé selon un schéma évolutif prenant en compte le réseau cyclable ainsi que l'adéquation de l'offre et de la demande potentielle.

Les prescriptions relatives aux volumes de places à réaliser en fonction des territoires sont explicitées dans la page suivante. Ces prescriptions sont un minimum à respecter. Les collectivités peuvent s'investir plus avant en faveur de l'usage vélo en réalisant un nombre de places plus élevé.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Stationnement vélo : Communes, EPCI, Départements

FINANCEURS :

Réalisation et exploitation des équipements : Communes, EPCI, Départements, Région, État

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Définir les grands principes de localisation et de dimensionnement de l'offre de stationnement vélo en voirie : identifier les pôles générateurs, définir et localiser les besoins à l'échelle des quartiers, construire un échéancier de réalisation, en cohérence avec la réalisation des itinéraires cyclables

>>>

PRESCRIPTIONS

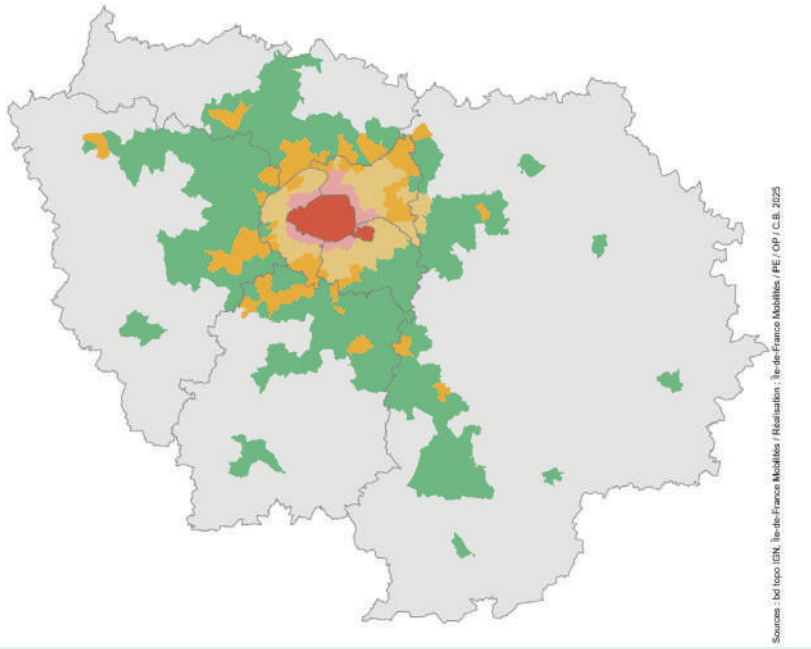
À l'échelle de chaque commune, il s'agira d'atteindre un ratio minimal de places de stationnement vélo par rapport au nombre d'habitants et d'emplois de la commune. Ce ratio est défini dans le tableau ci-dessous. Il s'appuie sur le zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i) défini par le Plan des mobilités, en préambule des ACTIONS 9.2 et 9.3.

- Le stationnement vélo sur l'espace public à moins de 70 mètres des gares et stations (train, RER ; métro pour les zones 2 à 5) n'est pas inclus dans ce ratio.
- Le nombre d'habitants et d'emplois au lieu de travail est calculé pour chaque commune à partir des données du recensement de la population le plus récent (INSEE).
- Pour les communes dont le ratio nombre d'emplois / nombre d'habitants est supérieur ou égal à 2, le nombre d'emplois à utiliser doit être écrêté à deux fois le nombre d'habitants.

Par ailleurs, il est rappelé qu'afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnels *(article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière).*

Des places de stationnement vélo devront avoir été aménagées sur au moins la moitié de ces espaces.

Zones		Nombre de places de stationnement vélo sur voirie pour 1 000 habitants + emplois
Zone 1	Paris	40
Zone 2	Communes limitrophes de Paris (hors bois)	20
Zone 3	Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	15
Zone 4	Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	15
Zone 5	Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	8
Zone 6	Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	Pas de prescription (adaptation au contexte local)



MESURE 4.2.4 SCoT PLU Intégrer dans les PLU(i) des normes minimales de stationnement vélo dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant

Pour permettre le stationnement sécurisé dans l'espace privé des vélos utilisés au quotidien, la réalisation d'un parc de stationnement vélo est obligatoire dans le cadre d'une construction neuve, d'une mutation ou d'une rénovation du bâti nécessitant un permis de construire ou une déclaration préalable, pour des travaux concernant au moins 500 m² de surface de plancher.

Les caractéristiques des stationnements vélo à réaliser sont précisées dans le Code de la construction et de l'habitation *(articles L. 113-18 à L. 113-20), le guide « Stationnement des vélos dans les constructions. Dimensions et caractéristiques »*, publié en 2022 par le ministère de la Transition écologique en accompagnant la compréhension. Une attention particulière à la configuration de l'espace garantira le succès et la capacité du local vélo.

Les normes relatives au nombre de places de stationnement vélo par surface de plancher prescrites ici sont un minimum à respecter. Les collectivités peuvent s'investir plus avant en faveur de l'usage vélo en proposant des normes plus contraignantes (donc plus élevées en termes de nombres de places à réaliser). Ces prescriptions portent sur les zones urbaines (U) et à urbaniser (AU) des PLU(i).

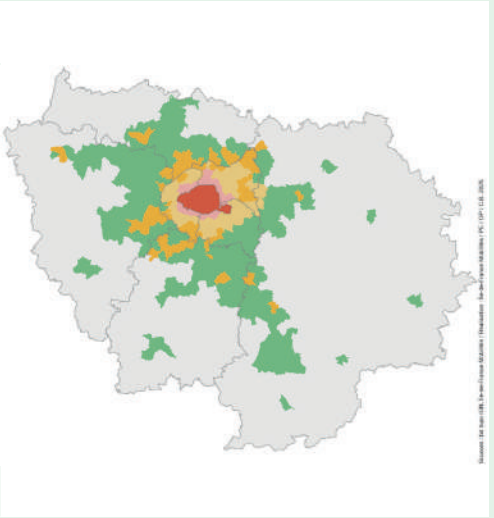
RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Élaboration des PLU et PLUI :
EPCI et Communes

PRESCRIPTIONS

Pour les immeubles de bureaux, neufs ou rénovés et équipés d'un parc de stationnement automobile :

Zones		Nombre de places vélo selon la surface de plancher
Zone 1	Paris	1 place pour 70 m²
Zone 2	Communes limitrophes de Paris (hors bois)	
Zone 3	Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	1 place pour 90 m²
Zone 4	Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	
Zone 5	Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	1 place pour 100 m²
Zone 6	Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	



Pour les autres bâtiments à usage tertiaire ou industriel, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile :

- **Artisanat et commerce de détail :** un emplacement de stationnement pour vélo pour 500 m² de surface de plancher
- **Industrie :** un emplacement de stationnement pour vélo pour 400 m² de surface de plancher
- **Entrepôt :** un emplacement de stationnement pour vélo pour 1 000 m² de surface de plancher

Les hypothèses prises pour assurer la compatibilité des normes exposées ci-avant avec l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments sont explicitées en fin de ***MESURE 4.2.4.***

>>>

Pour les équipements recevant du public, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile :

- nombre d'emplacements de stationnement vélo équivalent à 15 % de l'effectif maximal total déclaré, public et personnel confondu

Pour les ensembles d'habitation (un ou plusieurs bâtiments(s) à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements), neufs ou rénovés, et équipés ou non d'un parc de stationnement automobile :

- un emplacement de stationnement pour vélo par logement jusqu'à deux pièces principales
- deux emplacements de stationnement pour vélo par logement à partir de trois pièces principales

Pour les autres destinations ou sous-destinations de construction : il est demandé de se référer à l'arrêté du 30 juin 2022.

↘ Hypothèses prises pour définir des normes compatibles avec l'arrêté du 30 juin 2022 :

- 66 % de présence simultanée des salariés amenant à retenir la norme minimale d'une place pour dix salariés, excepté pour les bureaux où la norme est de une place minimum pour cinq à six salariés
- une densité d'emploi différenciée selon la destination ou la sous-destination des constructions, permettant de convertir le nombre d'employés en surface :
  - bureau : 15 m² à 20 m² de surface de plancher moyenne par emploi
  - artisanat et commerce de détail : 50 m² de surface de plancher moyenne par emploi
  - industrie : 40 m² de surface de plancher moyenne par emploi
  - entrepôt : 100 m² de surface de plancher moyenne par emploi

MESURE 4.2.5 Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant

L'absence de stationnement vélo dans les immeubles résidentiels existant est un obstacle à l'usage du vélo. Des dispositifs pour favoriser l'installation de stationnement vélo dans les copropriétés ou les immeubles des bailleurs sociaux peuvent être portés notamment par les collectivités, sous la forme d'accompagnement technique et/ou financier (subventions aux copropriétés par exemple).

Les collectivités peuvent bénéficier et/ou se faire le relais des différents outils déployés : subventions via les certificats d'économie d'énergie par exemple, guide du stationnement vélo dans les constructions édité par le ministère de la Transition écologique en 2022…

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Copropriétés, bailleurs sociaux

FINANCEURS :

Communes, EPCI, Région (via les programmes d'aides au logement privé et social), État

OBJECTIFS

- **20 maisons du vélo fixes et 20 maisons mobiles** portées par Île-de-France Mobilités d'ici 2030
- **40 000 vélos « Véligo Location »** en 2028
- **100 % d'enfants ayant participé au programme « savoir rouler à vélo »** en sortie d'enseignement primaire

Le développement d'un écosystème du vélo sur l'ensemble du territoire régional permet d'assurer la formation et la culture nécessaires à sa pratique en sécurité et de fiabiliser le vélo en tant que mode de transport régulier. Il s'agit de déployer dans tout le territoire régional des services indispensables aux usagers : lieux d'apprentissage et de conseils d'usage, services de location et de réparation…. Il s'agit également de promouvoir l'usage du vélo pour toucher de nouveaux publics peu habitués à l'usage du vélo à ce jour.

De plus, l'accès à une information complète et fiable sur les itinéraires, le stationnement et les services vélo est essentiel pour ancrer la pratique

La mise en œuvre de certaines mesures contribuant à ce développement relève des différents niveaux de collectivités et doit être déclinée dans un plan local de mobilité ou à défaut un plan vélo.

MESURE 4.3.1 (PLM) Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes

Les maisons du vélo offrent aux cyclistes l'accès à des informations et conseils sur l'usage et la pratique du vélo et à des services de réparation et d'entretien.

Île-de-France Mobilités déploiera des maisons du vélo permettant notamment d'accéder aux services Île-de-France Mobilités, principalement Véligo Location.

Elles seront implantées en gare ou à proximité immédiate, de manière à mailler équitablement le territoire régional, en lien avec la pratique et le potentiel cyclable. Elles seront complétées par des Maisons du vélo mobiles qui rayonneront dans une zone de chalandise autour de la Maison du vélo fixe, afin de couvrir un périmètre plus large et de desservir davantage de Franciliens.

Les Communes et EPCI peuvent également développer de tels lieux, en partenariat ou complémentarité avec ceux qui seront portés par Île-de-France Mobilités. Les associations d'usagers peuvent jouer un rôle d'animation dans ce dispositif.

Des maisons du vélo peuvent également être développées dans le cadre des agences locales de mobilité mises en place dans certains territoires. La vocation est alors élargie à celle de conseil en mobilité ***(voir ACTION 14.1 « Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables »).***

D'autres services pour les cyclistes peuvent être développés, comme les ateliers de réparation, en lien ou non avec ces maisons du vélo. Les ateliers mobiles sont une solution intéressante pour aller au plus près des utilisateurs.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, EPCI, Communes, associations

FINANCEURS :

Fonctionnement des maisons du vélo
Île-de-France Mobilités : Île-de-France Mobilités
Investissement : Région, EPCI, Communes, État

DÉCLINAISON DANS LES (PLM)

Étudier l'opportunité de développer une maison du vélo sur le territoire, ou de soutenir le développement de services de même type

MESURE 4.3.2 Étendre le service de location longue durée Véligo Location et les dispositifs d'aides à l'achat

D'une part, il s'agit de maintenir et de développer le service de location vélo en longue durée Véligo Location mis en place par Île-de-France Mobilités, qui offre un système d'essai de vélo. Véligo Location permet de louer différents types de vélos afin de répondre aux besoins de divers profils d'usagers : vélos à assistance électrique (VAE) standards, vélos rallongés ou cargo, pour des particuliers ou des professionnels ainsi que pour des personnes à besoins spécifiques.

D'autre part, il s'agit de pérenniser les dispositifs d'aides à l'acquisition d'un vélo. Ces aides peuvent être ouvertes à tous les Franciliens, ou cibler certains publics sous conditions de ressources dans le cadre d'aides à la mobilité solidaire ou selon l'âge, viser un type de matériel spécifique (VAE, électrification de vélo, vélo-cargo pour les professionnels, vélo traditionnel, vélo adapté aux personnes à besoin spécifique), et se cumuler entre elles, en fonction de leur type. Elles peuvent être intégrées dans des dispositifs plus larges d'aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions, ***(voir ACTION 11.4 « Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Aides à l'achat : État, Île-de-France Mobilités, Métropole du Grand Paris, EPCI et communes

Véligo location : Île-de-France Mobilités

MESURE 4.3.3 (PLM) Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée

L'implantation de services de location de vélos en libre-service, avec station ou en free-floating, permet de faciliter l'accès au vélo aux Franciliens ne pouvant disposer d'un vélo personnel, pour un usage occasionnel ou plus régulier.

L'opportunité de favoriser l'implantation de ces services et la nature de ces derniers doit être déterminée à l'échelle locale, à l'occasion de l'élaboration d'un plan local de mobilité ou, à défaut, d'un plan vélo, en privilégiant l'échelle intercommunale.

Ces services peuvent être proposés en « libre-accès » directement sur la voirie, mais aussi plus traditionnellement par des vélocistes, des maisons du vélo ou encore des offices de tourisme.

Sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, le service Vélib', renouvelé pour la période 2018-2032, offre un maillage de stations sur voirie. D'autres territoires ont également déployé des services de location à stations fixes.

Concernant les services de vélos ou de trottinettes dits « en free-floating » (sans station), ils peuvent être soutenus par les collectivités par différents moyens : appel à manifestation d'intérêt, expérimentation, marché public, délégation de service public.

Dans tous les cas, une autorisation d'occupation temporaire du domaine public doit être délivrée et Île-de-France Mobilités doit rendre un avis.

La localisation et le dimensionnement du stationnement de ces engins sur voie publique sont en effet un facteur clé dans le bon fonctionnement de ces services.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

EPCI, Communes, Agence métropolitaine des mobilités partagées

DÉCLINAISON DANS LES (PLM)

Intégrer l'offre de services de location courte durée à la politique vélo définie dans le PLM, et étudier l'opportunité de développer un tel service si absent

MESURE 4.3.4 Intégrer la mobilité vélo dans les médias d'Île-de-France Mobilités

L'application de mobilité servicielle Île-de-France Mobilités intègre progressivement les services vélo.

Le calculateur d'itinéraire intègre les trajets à vélo (mécanique et électrique). Les trajets en intermodalité vélo et transports collectifs seront intégrés.

L'application permet également de localiser les parkings vélo en gare et d'en connaître les caractéristiques. L'inscription au service est possible par ce canal. Par ailleurs, l'application Île-de-France Mobilités intègrera progressivement les services liés au service Véligo Location, avec notamment une unification des comptes utilisateur.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 4.3.5 PLM Élargir la pratique du vélo à tous les publics

Le développement de la pratique du vélo nécessite de la rendre attractive auprès de nouveaux publics.

Au-delà de l'accès à un vélo, personnel ou partagé, et de l'action des maisons du vélo, l'élargissement du public cycliste nécessite à la fois des actions de formation et d'apprentissage dans un temps long (vélo-école et ateliers de remise en selle, savoir-rouler à l'école etc.) et de communication, notamment l'organisation d'événements, réguliers ou exceptionnels, permettant à tous les publics d'essayer le vélo.

Par exemple :

- la journée sans voiture,
- la semaine des mobilités,
- les fermetures régulières de voies de circulation à tout véhicule à l'exception des modes actifs,
- l'organisation de Vélo-bus,
- la promotion des vélos pour personnes handicapées,
- les ateliers vélos en entreprises.

Ces actions peuvent également viser à rendre le vélo plus visible pour les autres utilisateurs de la voirie, et à mieux faire comprendre les règles de cohabitation dans l'espace public, en particulier le fonctionnement des aménagements cyclables ***(voir ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »).*** Les ***ACTIONS 14.3 « Accompagner les entreprises et administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés »*** et ***14.2 « Développer l'écomobilité scolaire »*** précisent cette action pour les publics qu'elles visent.

Les plans locaux de mobilité pourront préciser, en fonction du territoire et des besoins constatés, l'organisation et la fréquence des événements.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, EPCI, communes et départements, associations, entreprises

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités (via Maisons du vélo ou agences locales de mobilité), EPCI, Communes, Départements, État et entreprises

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Définir une politique destinée à élargir les publics du vélo

AXE

5

Développer
les usages partagés
de la voiture

ACTION 5.1 FAIRE DU COVOITURAGE UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE DE MOBILITÉ DURABLE EN ÎLE-DE-FRANCE

ACTION 5.2 RENFORCER LES DISPOSITIFS D'AUTOPARTAGE



Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Si les usages partagés de la voiture, covoiturage et autopartage, ont connu une certaine croissance au cours de la décennie 2010-2020, notamment sous l'effet des mesures incitatives mises en œuvre, leur pratique reste toutefois faible à l'échelle francilienne et peine à se généraliser sur tout le territoire.

Des politiques d'incitation au covoiturage en développement mais une pratique qui reste minoritaire

Depuis l'approbation du PDUIF, une définition juridique du covoiturage a été introduite dans l'article L. 3132-1 du code des transports : le covoiturage est « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectué à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux ».

Le recours au covoiturage permet d'offrir une solution de mobilité dans des secteurs peu denses où le caractère diffus des flux ne peut pas être pris en charge par des transports collectifs réguliers. Il permet également aux covoitureurs de faire des économies sur leurs trajets et, plus globalement, il contribue à réduire le trafic automobile en augmentant le taux d'occupation des voitures.

Le covoiturage a fait l'objet de plusieurs politiques incitatives, qu'elles soient publiques ou émanant des employeurs : places réservées et gratuites pour les véhicules en covoiturage dans une vingtaine de parcs relais, création d'aires de covoiturage, dispositif de soutien financier mis en place par Île-de-France Mobilités via des plateformes de mise en relation entre covoitureurs.

Grâce au développement des plateformes numériques spécialisées dans la mise en relation des covoitureurs soutenues par Île-de-France Mobilités, la pratique est à présent mieux identifiée, même si elle demeure peu fréquente en dehors du cercle restreint des connaissances personnelles ou des collègues de travail. Elle concerne surtout des liaisons où les transports collectifs sont peu performants.

L'enjeu pour les années à venir est de poursuivre le développement du covoiturage pour les trajets du quotidien en Île-de-France, lorsque l'utilisation des transports collectifs n'est pas possible, en offrant des avantages à ceux qui y recourent : création de voies réservées aux véhicules en covoiturage, localisation privilégiée des places de stationnement dédiées au covoiturage.

Pour changer d'échelle, il s'agit également de rendre la pratique plus visible et de faciliter la mise en relation entre conducteurs et passagers potentiels.

L'autopartage, une pratique encore confidentielle, territorialement et socialement ciblée

L'autopartage permet aux usagers de disposer d'une voiture le temps d'un déplacement occasionnel sans en être le propriétaire. Cela permet d'offrir une solution, notamment pour les populations jeunes et plus modestes, moins coûteuse et potentiellement moins contraignante que la propriété d'une voiture personnelle.

En Île-de-France, il existe 4 principaux modèles d'autopartage :

- autopartage en boucle,
- en free floating,
- entre particuliers,
- en entreprise.

Ces différents services offrent pour la plupart des véhicules électriques ou hybrides, notamment pour les services en free floating (l'usager peut déposer le véhicule où il le souhaite sur un emplacement dédié).

Si la portée des déplacements est relativement faible, la croissance de l'autopartage permet aussi l'accélération de la décarbonation du parc de véhicules.

>>>

La pratique de l'autopartage s'est développée en Île-de-France mais avec des nuances territoriales :

- en grande couronne et dans les entreprises, ce sont principalement les services entre particuliers ou internes aux entreprises qui dominent,

- l'autopartage en libre-service s'est implanté là où les opérateurs privés le jugeaient le plus rentable, c'est-à-dire dans le cœur de l'agglomération. Les usagers, majoritairement démotorisés, y ont recours pour des besoins occasionnels, principalement pour des motifs liés aux achats ou aux loisirs.

Pour l'heure, l'autopartage n'a donc permis que très marginalement de proposer une solution de mobilité accessible aux ménages les plus modestes.

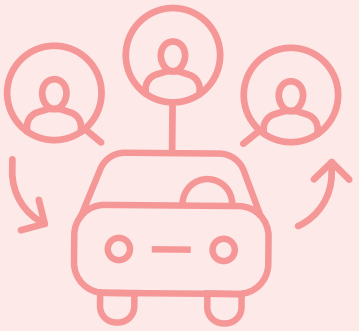
Par ailleurs, l'autopartage est un marché dont le modèle économique n'est pas encore stabilisé aujourd'hui. L'interruption du service Autolib' (autopartage en trace directe) en 2018 après sept ans de service et la difficile stabilisation du marché de l'autopartage en sont des illustrations.

Le développement de l'autopartage repose donc sur le déploiement d'une stratégie adaptée aux contextes territoriaux et aux besoins des différents usagers.

En zone dense, bien desservie par les transports collectifs, l'objectif est d'inciter à la démotorisation et d'offrir une solution de mobilité occasionnelle, complémentaire à l'utilisation quotidienne des transports collectifs ou des modes actifs (l'autopartage est particulièrement complémentaire à une utilisation quotidienne du vélo), pratique et fiable.

En zone moins dense, la pratique de l'autopartage reste aujourd'hui très faible. L'objectif est donc de faciliter le déploiement de cette pratique à plus grande échelle, en développant les incitations à l'implantation d'opérateurs, en accompagnant les collectivités dans la création d'emplacements dédiés, en renforçant l'autopartage en entreprise ou entre particuliers, dans le but notamment de limiter la double motorisation des ménages et d'offrir des solutions de mobilité adaptées aux territoires peu denses.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



Le Plan des mobilités en Île-de-France a pour ambition de renforcer le développement du covoiturage et de l'autopartage.

La pratique du covoiturage sera facilitée à la fois par la multiplication des solutions de regroupement entre covoitureurs, par le développement de nouvelles formes de covoiturage à l'échelle régionale (lignes de covoiturage notamment) et par la simplification du parcours voyageurs, notamment à travers l'application Île-de-France Mobilités ***(voir ACTION 5.1 « Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France »).***

L'autopartage se doit de gagner en visibilité pour devenir une véritable alternative à la possession d'un véhicule, que ce soit en zone dense ou en grande couronne.

Cela implique d'assurer la qualité de l'offre, la visibilité des services et de poursuivre le développement d'incitations à la pratique ***(voir ACTION 5.2 « Renforcer les dispositifs d'autopartage »).***

ERC

OBJECTIFS

- **Réalisation de schémas d'aires de covoiturage départementaux** en grande couronne
- **Une plateforme unique de mise en relation conducteurs / passagers** sous la marque Île-de-France Mobilités
- **Développer douze lignes de covoiturage à l'échelle de la région,** dans une logique d'expérimentation

On distingue différentes formes de covoiturage au quotidien :

- le covoiturage planifié : le trajet est organisé à l'avance, soit de manière informelle (entre collègues, voisins…), soit réservé via des plateformes numériques de mise en relation (sites ou applications),
- le covoiturage spontané : le passager se rend au bord de la chaussée pour trouver un conducteur, soit sur une ligne de covoiturage (d'un arrêt physique à un autre arrêt physique, sur un itinéraire défini dont les conducteurs et passagers ont connaissance), soit à des arrêts physiques placés à des endroits stratégiques du réseau routier pour aller n'importe où (autostop organisé), soit de manière totalement libre, d'un endroit à un autre sans arrêt physique (autostop).

Le développement de ces formes de covoiturage de courte distance en Île-de-France repose à la fois sur la facilitation de la pratique, sa plus grande visibilité et l'octroi d'avantages à ceux qui y recourent.

Pour le covoiturage planifié, cela se fera d'abord en offrant davantage de possibilités de regroupement des covoitureurs, par le déploiement cohérent d'aires de covoiturage et de pôles d'échanges multimodaux routiers ***(voir ACTION 6.2 « Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers »).***

Il s'agit également de donner des avantages supplémentaires aux covoitureurs par rapport aux autres automobilistes, en particulier la possibilité de circuler sur des voies réservées sur autoroutes et voies rapides ***(voir ACTION 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »).***

La pratique du covoiturage sera encouragée par la création de lignes de covoiturage, qui permettront aussi de la rendre plus visible.

Le parcours des covoitureurs doit être simplifié en levant certains freins à la pratique, notamment dus au manque de lisibilité de l'offre de covoiturage et à la multiplicité des plateformes.

À cet effet, l'intégration de l'offre de covoiturage dans l'application Île-de-France Mobilités et l'accompagnement financier des covoitureurs, mesures mises en œuvre au cours de la dernière décennie, seront poursuivies (voir le détail des mesures sur cet aspect ***dans l'ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle »).***

Enfin, l'action des employeurs et des associations locales devra se renforcer afin de développer le covoiturage régulier entre employés d'une même entreprise ou administration, d'un même pôle d'emplois, ou au sein d'un quartier ou d'une résidence.

Ainsi, le développement du covoiturage repose sur la mobilisation de tous les échelons de collectivités franciliennes ainsi que d'autres acteurs publics et privés. Il conviendra donc de travailler à la mise en place d'une gouvernance claire et impliquant toutes les parties prenantes afin d'assurer la mise en œuvre des mesures du plan.

ACTION 5.1 FAIRE DU COVOITURAGE UNE VÉRITABLE ALTERNATIVE DE MOBILITÉ DURABLE EN ÎLE-DE-FRANCE

MESURE 5.1.1 Créer des infrastructures sur le réseau routier pour rendre attractive la pratique du covoiturage

Le déploiement d'aires de covoiturage facilite le regroupement des covoitureurs. La faible utilisation de certaines aires de covoiturage est notamment due à un manque de visibilité et à un défaut de cohérence territoriale. Pour y remédier, il conviendra d'élaborer des schémas d'aires de covoiturage, de préférence à l'échelle départementale, pour définir un programme de déploiement cohérent d'aires dans les territoires peu denses, faiblement desservis par les transports collectifs (donc principalement en grande couronne).

Le succès des aires de covoiturage ainsi déployées repose sur leur visibilité (jalonnement précis, communication à l'échelle locale sur leur existence et les modalités d'utilisation), leur qualité d'aménagement, leur facilité d'accès (par tous les modes, y compris à pied, à vélo et en transports collectifs) depuis les zones d'habitation et depuis les axes structurants.

Dans les futurs pôles d'échanges routiers multimodaux ***(voir ACTION 6.2 « Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers »),*** des emplacements pourront également être réservés pour le regroupement de covoitureurs, sur le même modèle que les aires de covoiturage, et des aires de dépose-reprise de covoitureurs pourront même être aménagées dans certains pôles. En application du SDRIF-E et de l'objectif de tendre vers le Zéro Artificialisation Nette à horizon 2050 en Île-de-France, l'implantation de ces aires de covoiturage et de ces pôles d'échanges doit être étudiée prioritairement sur des surfaces déjà artificialisées. Le covoiturage en intermodalité avec les transports collectifs sera également favorisé en réservant des places de stationnement aux covoitureurs dans les parkings relais ou à proximité des gares de grande couronne. À cette fin, le label « Parking Relais » d'Île-de-France Mobilités comporte un critère sur la prise en compte du covoiturage.

Enfin, il s'agit également de donner un avantage aux covoitureurs en améliorant et en fiabilisant leur temps de parcours par la mise en place de voies réservées sur le réseau magistral ***(voir ACTION 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Élaboration des schémas d'aires de covoiturage : Départements
Maîtrise d'ouvrage des aires : gestionnaires de voirie (majoritairement les Départements, avec le soutien des Communes et EPCI lorsqu'une aire se situe sur leur voirie)
Voies réservées : État (DiRIF), sociétés concessionnaires d'autoroutes, Ville de Paris

FINANCEURS :

État, Région, Départements, sociétés concessionnaires d'autoroutes

MESURE 5.1.2 Expérimenter et mettre en œuvre des lignes de covoiturage sur des axes opportuns

Une ligne de covoiturage a vocation à organiser le covoiturage spontané (en temps réel). À l'instar d'une ligne de bus, elle est constituée d'un itinéraire et de plusieurs arrêts où des automobilistes peuvent prendre en charge et déposer des passagers sans réservation préalable. La création d'une telle ligne ne peut s'envisager que sur des itinéraires caractérisés par un flux routier suffisamment élevé pour que la demande (par les passagers) puisse rencontrer l'offre (de conducteurs), sans pour autant que celles-ci ne puissent justifier la création d'une ligne de transports en commun.

Afin d'envisager le développement de lignes de covoiturage en Île-de-France, il convient dans un premier temps d'expérimenter de telles lignes et d'en apprécier la pertinence. Une première expérimentation de trois lignes de covoiturage sera conduite sur le Plateau de Saclay à partir de 2024.

Une douzaine de lignes devraient ensuite être mises en place à compter de 2025 et jusqu'à la fin de période du plan, à l'issue d'une concertation menée par Île-de-France Mobilités avec les Départements et collectivités locales concernés.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Aménagements des arrêts : Départements, EPCI ou Communes
Installation du mobilier et exploitation des lignes : opérateur de covoiturage, via un contrat avec Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

Aménagement des arrêts : Départements
Mobilier et exploitation du service : Île-de-France Mobilités, État
Région (Plan Route de demain)

MESURE 5.1.3 Encourager les trajets en covoiturage planifié grâce à une meilleure intégration sur l'application Île-de-France Mobilités et des avantages tarifaires pour les covoitureurs

Le covoiturage planifié sera simplifié et le parcours client des covoitureurs amélioré. Le choix d'un unique opérateur de covoiturage sur tout le territoire francilien permettra en effet de centraliser la mise en relation entre conducteurs et passagers sur une seule plateforme développée sous la marque Île-de-France Mobilités et intégrée au site et à l'application Île-de-France Mobilités ***(voir ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle »).***

Cela permettra notamment :

- de simplifier la recherche d'itinéraires et la mise en relation conducteurs / passagers,
- de rendre l'offre de covoiturage plus visible et de faciliter la communication autour du service,
- de lutter contre la fraude,
- d'assurer plus de transparence et un meilleur partage des données auprès des usagers et de l'autorité organisatrice,
- de visualiser des itinéraires en intermodalité covoiturage / transports en commun,
- à terme, de fixer le prix des trajets en covoiturage en l'indexant sur celui des transports en commun.

Pour encourager l'usage du covoiturage en complémentarité avec les transports collectifs, la subvention allouée aux conducteurs inscrits sur la plateforme Île-de-France Mobilités sera maintenue, de même que le dispositif de gratuité du covoiturage en période de grève ou de pics de pollution, pour tous les Franciliens.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Intégration dans l'application : Île-de-France Mobilités et opérateurs de plateformes de covoiturage
Avantages tarifaires : Île-de-France Mobilités

FINANCEUR : Île-de-France Mobilités

MESURE 5.1.4 Mettre en place des solutions de covoiturage à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois

Dans le cadre de leurs démarches de management de la mobilité ***(voir ACTION 14.3 « Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés »),*** les entreprises et les administrations sont incitées à étudier la pertinence de la pratique du covoiturage pour les salariés au niveau d'un site ou d'un pôle d'activités puis à mettre en place, faciliter et/ou promouvoir les solutions adaptées.

Cette démarche est particulièrement pertinente au sein de grands pôles d'emplois éloignés du réseau de mass transit, dans une approche inter-employeurs.

Les employeurs peuvent mettre en œuvre les quatre mesures suivantes :

- organiser des événements visant à faire connaître le covoiturage et des « rencontres du covoiturage » permettant d'évaluer le potentiel de développement au sein d'une entreprise ou d'un pôle d'emplois,
- réserver des places du stationnement dédiées aux employés venant en covoiturage à l'échelle des sites ou des pôles d'emploi, placées au plus près des accès aux bâtiments,
- offrir des avantages aux employés choisissant le covoiturage pour leurs trajets domicile-travail (par exemple dans le cadre du forfait mobilité durable),
- faciliter la mise en relation des employés souhaitant faire du covoiturage en fonction de leur lieu d'habitation, qui organisent ensuite eux-mêmes les trajets. Lorsque le nombre d'employés concernés est élevé, il est possible de créer une plateforme interne aux entreprises ou zones d'emploi, afin de faciliter l'organisation des trajets.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Entreprises et administrations

FINANCEURS :

Collectivités locales, plateformes de covoiturage, employeurs

OBJECTIFS

- **Au moins un service d'autopartage dans chacune des 27 centralités** définies dans le SDRIF-E
- **Mailler le territoire métropolitain avec une offre d'autopartage en boucle de qualité** et répartie de manière homogène

Afin de développer l'autopartage au-delà de la pratique aujourd'hui confidentielle qui caractérise ce mode de déplacement, il convient de renforcer les dispositifs existants en ciblant de nouveaux territoires et de nouveaux publics, et en assurant une meilleure visibilité des services d'autopartage.

À cet égard, le Label régional Autopartage d'Île-de-France Mobilités créé en 2019, attribué aux opérateurs, constitue le référentiel de qualité des différentes offres d'autopartage et de scooters partagés.

Il permet aux collectivités souhaitant accueillir un service d'autopartage de s'assurer de la qualité de service de l'opérateur désigné et de réserver des emplacements dédiés aux véhicules labellisés (stationnement, bornes de recharge).

Le développement de l'autopartage repose aussi sur un travail collaboratif entre les opérateurs d'autopartage labellisés d'une part et d'autre part les Communes et les EPCI pour développer des solutions adaptées aux contextes territoriaux. L'objectif est d'améliorer le maillage des stations d'autopartage dans le cœur de l'agglomération parisienne mais aussi de développer des services dans les territoires de grande couronne où l'autopartage est actuellement inexistant.

Le développement de l'autopartage doit s'appuyer également sur les actions portées par les entreprises et les administrations, qui jouent un rôle essentiel dans le développement de l'autopartage entre professionnels, ainsi que des communes et structures locales, vectrices du développement de l'autopartage entre particuliers.

MESURE 5.2.1 Garantir la qualité de l'offre d'autopartage sur tout le territoire grâce au Label régional Autopartage

Le Label régional Autopartage est attribué aux opérateurs respectant des critères d'accessibilité (notamment aux jeunes conducteurs), de typologie de véhicules (privilégier des véhicules propres) et de qualité de service (plages horaires de disponibilité et modalités tarifaires).

Il permet aux collectivités souhaitant accueillir un service d'autopartage de s'assurer de la qualité de l'opérateur choisi.

Ce label sera mis à jour en 2026 dans l'objectif de permettre un développement massif de la pratique. La mise à jour des critères du label vise notamment :

- à dissocier les services de partage de voitures et de scooters qui n'ont pas les mêmes effets en termes de report modal,
- à identifier les nouveaux usagers potentiels,
- à élargir le périmètre d'intervention à la grande couronne, notamment en complémentarité avec les transports collectifs et les modes actifs, via des prescriptions aux opérateurs en termes de répartition des stations entre zones denses et moins denses,
- à encourager les pratiques d'autopartage les plus vertueuses, en dissociant les modes et les types de services d'autopartage.

L'objectif est également de renforcer le suivi de la qualité de service offerte par les opérateurs. Cela implique d'une part d'améliorer la qualité des données transmises par les opérateurs partenaires et d'autre part d'intégrer de nouveaux indicateurs de suivi de la qualité de service au label : données socio-économiques des usagers, données relatives à la distance, au temps de location ou aux caractéristiques des trajets réalisés.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Définition et attribution du label autopartage et contrôle de la qualité des opérateurs : Île-de-France Mobilités

MESURE 5.2.2 Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires

Le développement de l'autopartage devra se faire de manière cohérente, équilibrée et soutenable à l'échelle régionale. Dans cette logique, Île-de-France Mobilités accompagne les collectivités locales dans l'objectivation de leurs besoins et pour assurer le déploiement de modes d'autopartage adaptés au contexte et au type de territoire.

- **Renforcer le maillage du territoire métropolitain**

Il s'agit d'étendre, à l'échelle de tout le territoire métropolitain, la présence d'une offre d'autopartage, aujourd'hui concentrée essentiellement à Paris et dans quelques communes limitrophes.

Les Communes ou les EPT sur lesquels aucun service d'autopartage ne s'est implanté peuvent se rapprocher directement des opérateurs d'autopartage, en s'appuyant sur le Label régional Autopartage, pour étudier les modalités d'implantation d'un nouveau service ou d'extension d'un service existant.

Le déploiement à l'échelle intercommunale doit être privilégié car il offre de meilleures conditions économiques pour les opérateurs qui sont ainsi incités à s'implanter.

Lorsqu'il est techniquement possible, le modèle d'autopartage en boucle (l'usager doit restituer le véhicule là où il l'a emprunté) devra être privilégié. Il s'agit en effet d'une solution particulièrement adaptée pour éviter la double motorisation en zone dense et favoriser l'usage des solutions d'autopartage pour les déplacements occasionnels (week-ends, événements ponctuels…).

L'harmonisation et la simplification du système d'autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public et des redevances associées, dues par les opérateurs aux collectivités, permettra de favoriser le déploiement de l'autopartage dans la zone dense. La mise en place d'une redevance unique à l'échelle de la Métropole du Grand Paris sera étudiée afin de simplifier le déploiement d'une offre d'autopartage sur une partie plus étendue du territoire.

- **En zone moins dense : promouvoir le déploiement d'offres d'autopartage dans certains secteurs opportuns**

Pour favoriser l'implantation d'un opérateur d'autopartage dans les zones moins denses, là où le service est plus difficilement rentable pour l'opérateur, les collectivités peuvent proposer des redevances attractives voire nulles au début des contrats, le temps d'éprouver la mise en place du service. Elles peuvent aussi attirer des opérateurs par le biais d'appels à manifestation d'intérêt (AMI) permettant de tester la mise en place d'un service sur quelques mois.

Dans ces territoires, l'implantation de stations d'autopartage peut être opportune aux abords des gares, pour des trajets de rabattement, ou à proximité de certaines zones d'activités en complément de l'offre de transports collectifs réguliers.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Délivrance des AOT aux opérateurs d'autopartage, définition du maillage du territoire en stations d'autopartage : EPCI (de préférence) ou Communes (après avis d'Île-de-France Mobilités)

Déploiement d'un service d'autopartage, paiement des redevances d'occupation du domaine public gestion du service et des flottes de véhicules : opérateurs d'autopartage

Étude pour la mise en place d'une redevance unique à l'échelle de la métropole : Métropole du Grand Paris

FINANCEURS :

Création de places réservées à l'autopartage et mise en œuvre de la signalétique réglementaire : Communes ou EPCI

Frais de fonctionnement du service, paiement des redevances d'occupation temporaire du territoire : opérateurs d'autopartage

MESURE 5.2.3 Donner plus de visibilité et de lisibilité à l'autopartage

Le déploiement d'une signalétique clairement identifiable au niveau des stations d'autopartage permet de renforcer la visibilité du service et de limiter le risque d'occupation des places par d'autres véhicules.

Cette signalétique doit inclure :

- un marquage au sol coloré sur l'ensemble de la place de stationnement mais pouvant laisser visible la marque du service de mobilité et/ou celle de l'opérateur (signalisation horizontale),
- un totem unifié indiquant la marque du service de mobilité et/ou celle de l'opérateur (signalisation verticale),
- les panneaux réglementaires pour indiquer l'interdiction de stationner aux véhicules autres que ceux dédiés à l'autopartage.

Le lieu d'implantation de la station est également un facteur important de visibilité du service d'autopartage. Les places de stationnement situées dans des zones de fort passage, à des endroits où il y a une pression foncière forte et peu de stationnement particulier (en centre-ville, parc d'activité…) auront plus de visibilité.

Toutefois, l'implantation de places dévolues à l'autopartage ne doit pas se faire au détriment d'espaces qui pourraient être alloués à la circulation piétonne, au stationnement vélo ou aux arrêts de bus.

Un jalonnement clair doit être mis en place pour orienter vers les stations d'autopartage, notamment celles situées dans des zones peu passantes. Ce jalonnement peut être constitué de panneaux piétons situés sur l'espace public, ou de logos apposés sur les panneaux de signalisation routière ou sur les panneaux de sortie des stations de transports collectifs pour orienter vers les stations et favoriser l'autopartage en intermodalité.

L'autopartage gagnera également en visibilité grâce à son intégration croissante dans les médias Île-de-France Mobilités, qui mettront à disposition une information en temps réel sur la disponibilité des véhicules de tous les opérateurs labellisés et faciliteront la réservation quel que soit l'opérateur choisi ***(voir ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Conception et implantation des stations :
Communes ou EPCI et opérateurs d'autopartage

Mise en œuvre de la signalétique :
Communes ou EPCI, opérateurs d'autopartage, opérateurs de transport (dans les transports collectifs)

Intégration des opérateurs labellisés dans l'application Île-de-France Mobilités :
Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

Création des places de stationnement dédiées, signalétique réglementaire, marquage au sol :
Communes ou EPCI (gestionnaires de voirie)

Installation de totems, signalétique propre au service :
opérateurs d'autopartage, avec possibilité de subvention des Communes ou EPCI (gestionnaires de voirie)

MESURE 5.2.4 Promouvoir des offres d'autopartage au sein des entreprises, administrations, zones d'emploi, copropriétés et quartiers

Les entreprises et les administrations, seules ou groupées au sein de pôles d'emplois, peuvent mettre en place des solutions d'autopartage au sein de leur structure.

Pour ce faire, elles peuvent faire appel à des opérateurs d'autopartage qui proposent des dispositifs adaptés, ou constituer une flotte de véhicules de service qui seront affectés aux déplacements professionnels et personnels des employés. Par exemple, les véhicules non utilisés pendant les week-ends pour les besoins de l'entreprise peuvent être mis à disposition des employés.

La mutualisation des flottes de véhicules de plusieurs entreprises situées sur un même pôle d'emplois est une pratique à encourager afin de limiter le nombre de véhicules non utilisés dans chaque entreprise.

L'organisation de l'autopartage peut aussi se faire à l'échelle d'un quartier, par la mise en relation des habitants disposés à prêter ou louer leur véhicule. Cette mise en relation informelle peut aller jusqu'à la création d'une plateforme de mise en relation par la Commune, la copropriété, le bailleur ou une association locale.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Mise en place de solutions d'autopartage en interne ou à l'échelle de pôles d'emplois :
entreprises, administrations

Accompagnement à la mise en place de solutions d'autopartage entre particuliers :
copropriétés, Communes, associations, bailleurs

FINANCEURS :

Entreprises, administrations

AXE

6

Renforcer
l'intermodalité
et la multimodalité



ACTION **6.1** AMÉNAGER LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX, LIEUX POUR UNE INTERMODALITÉ RENFORCÉE

ACTION **6.2** CRÉER DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX ROUTIERS

ACTION **6.3** FACILITER L'ACCÈS AUX SERVICES DE MOBILITÉ PAR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ SERVICIELLE

Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Une rénovation de pôles sans précédent

L'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, constitués autour des lignes de mass transit (train, RER, métro), est indispensable pour faciliter la circulation au sein des espaces et les correspondances entre modes ferrés, mais aussi les trajets en intermodalité (modes actifs, bus, voiture) ce qui permet l'utilisation des transports collectifs par un plus grand nombre de Franciliens.

Les objectifs d'aménagement diffèrent selon la situation du pôle et les besoins locaux.

Les projets de pôles portent sur deux grands types d'espaces :

- les espaces au sein du pôle :
  - rénovation ou mise en accessibilité des bâtiments voyageurs,
  - rénovation des quais,
  - création d'abris ou d'espaces connectés et confortables pour l'attente des voyageurs,
  - développement de toilettes,
  - création d'aménités à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments voyageurs (crèches, commerces…),
- les espaces autour de la gare :
  - aménagement et mise en accessibilité des parvis,
  - aménagement des espaces d'intermodalité (points d'arrêt et éco-stations bus, parkings vélo, parkings relais…),
  - des liaisons cyclables et piétonnes aux abords de la gare.

Au cours de la dernière décennie, un travail important a été mené pour rénover les pôles d'échanges multimodaux, avec une multiplication de projets notamment en fin de période. 54 pôles d'échanges ont été rénovés entre 2010 et 2021 et 25 pôles étaient en travaux à fin 2021.

Certains pôles d'échanges identifiés dans le PDUIF étaient par ailleurs éligibles à des financements du Contrat de plan État-Région 2015-2020, notamment pour des besoins d'interventions sur le périmètre ferroviaire des pôles (en complément du périmètre intermodal). C'est notamment le cas de treize pôles « majeurs » inscrits au CPER 2023-2027, dont les projets en cours s'achèveront d'ici 2030.

Une intermodalité renforcée dans de nombreux pôles

Les aménagements de pôles se sont traduits notamment par un développement des équipements d'intermodalité :

- le développement du stationnement vélo en gare : 9 600 places labellisées « Parking vélo Île-de-France Mobilités » créées au cours de la décennie dans 234 gares et stations, et un nouvel objectif ambitieux fixé par Île-de-France Mobilités de 140 000 places de stationnement vélo équipant toutes les gares d'Île-de-France d'ici 2030,
- la création du label Parc Relais, devenu Parking relais Île-de-France Mobilités et la révision du Schéma directeur des parcs relais, se traduisant par la création de 11 500 places de stationnement voiture entre 2016 et 2021 dans les parkings relais labellisés, pour atteindre 75 parkings relais et 21 000 places labellisées à fin 2021,
- la transformation de gares routières en éco-stations bus : définie dans le schéma directeur des éco-stations bus approuvé en 2017, la conception des éco-stations bus répond à des critères d'aménagement veillant à assurer à l'usager une qualité de service optimale en matière de confort, d'information voyageurs en temps réel, de sécurité des déplacements et d'accessibilité. En 2023, 44 projets d'éco-stations bus étaient en cours, dont vingt dans les gares du Grand Paris Express.

L'enjeu principal de la prochaine décennie est de poursuivre ce travail et de préserver les espaces pour créer ou renforcer ces équipements d'intermodalité autour des gares.

La dimension intermodale cruciale pour les futurs pôles du Grand Paris Express

La réussite du Grand Paris Express repose en grande partie sur la réalisation de gares de qualité, permettant d'inscrire le réseau dans les contextes urbains qu'il traverse, facilitant les correspondances avec le réseau de transports collectifs existant et offrant des possibilités nouvelles de trajets en intermodalité.

>>>

À ce titre, Île-de-France Mobilités et la Société des Grands Projets ont engagé la démarche des « Places du Grand Paris », pour faire dialoguer collectivités, aménageurs et opérateurs autour de l'aménagement des gares et de leurs quartiers, qui sont soumis à de fortes pressions foncières, et pour s'assurer ainsi de la bonne prise en compte des besoins liés à l'intermodalité autour de ces gares.

Tous les pôles du Grand Paris Express sont en cours de réalisation ou d'étude. L'enjeu pour la décennie est d'assurer la mise en service des pôles en même temps que l'infrastructure, et d'offrir de bonnes conditions d'intermodalité pour qu'ils profitent au plus grand nombre.

De nouveaux espaces d'intermodalité : les pôles d'échanges multimodaux routiers

Le déploiement d'un nouveau réseau structurant de cars express ***(voir ACTION 1.4 « Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie »)*** nécessite la création de Pôles d'Échanges Multimodaux Routiers (PEMR) aux abords du réseau routier magistral et primaire, dotés d'équipements d'intermodalité permettant d'accéder à ces lignes en modes actifs, en bus ou en voiture personnelle, tout en favorisant la pratique du covoiturage au quotidien.

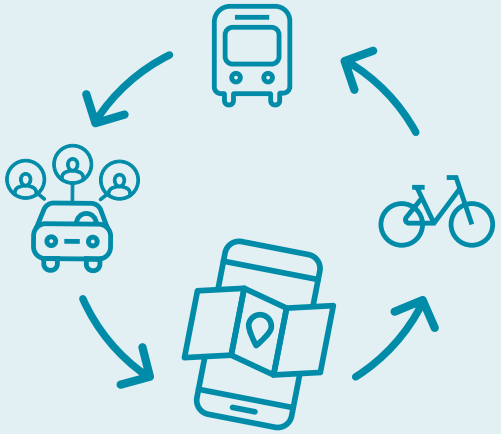
Un déploiement progressif de la mobilité servicielle

Le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, vélo…) nécessite de disposer d'une information complète et d'un accès facile aux services associés.

Créé en 2011, le site Île-de-France Mobilités rassemble des services d'information pour tous les publics, y compris ceux à mobilité réduite, permettant de préparer un déplacement : recherche d'itinéraires, plans de réseaux, services de transport adaptés, etc.

L'application Île-de-France Mobilités se présente désormais comme référence en matière de mobilité servicielle à l'échelle régionale. Les différents modes de transport sont progressivement intégrés dans la recherche d'itinéraires. Elle met en valeur les modes alternatifs à la voiture utilisée seule, avec notamment l'extension des services de mobilité proposés au covoiturage, à l'autopartage et au vélo. Ce développement du « MaaS » régional se poursuivra avec une intégration toujours plus complète des modes vertueux et des trajets en intermodalité, accessible à tous, pour une mobilité facilitée et sans couture.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



La facilitation des trajets en intermodalité avec les transports collectifs est l'un des leviers principaux de report modal depuis la voiture individuelle et suppose de fluidifier les conditions de passage d'un mode à l'autre. L'atteinte de ces objectifs relève d'un travail conjoint de multiples acteurs d'échelle régionale et locale.

À cet égard, la poursuite de l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux avec une haute qualité de service pour les usagers et des conditions d'intermodalité optimales est donc essentielle et nécessite de préserver des espaces à cet effet autour des gares ***(voir ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée »).***

En complément, la création d'un réseau de Pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) sera essentielle au développement des lignes de cars express et à la pratique du covoiturage ***(voir ACTION 6.2 « Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers »).***

Par ailleurs, la poursuite du développement de la mobilité servicielle pour tendre vers une « mobilité sans coutures » des Franciliens ***(voir ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle »)*** est un facteur clé d'incitation à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Il conviendra de s'appuyer sur les avancées technologiques pour multiplier les possibilités offertes aux usagers.

ERC

OBJECTIFS

- **Rénover une centaine de pôles d'échanges** sur leur périmètre intermodal
- **Achever ou engager la rénovation des treize pôles « majeurs »** bénéficiant de financements CPER
- **Atteindre 140 000 places de stationnement vélo** à proximité immédiate des pôles
- **100 % des gares équipées de stationnement vélo** en libre-accès et/ou sécurisé
- **10 000 places de stationnement supplémentaires dans les parkings relais, d'ici 2028** (actuellement 22 000 places pour 80 parkings relais)
- **Atteindre entre 100 et 150 éco-stations bus** à horizon 2030

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) est à la fois un lieu qui regroupe différentes offres de transport autour de l'accès au réseau de mass transit (fonction transport), une porte d'entrée sur la ville ou le territoire pour le voyageur (fonction urbaine) et un lieu pouvant accueillir des services et des commerces répondant aux besoins du quotidien (fonction services).

L'aménagement des pôles qui jouent un rôle de « hub » est donc un enjeu central pour accroître l'attractivité du réseau de mass transit et en faire bénéficier un maximum de Franciliens dans une logique de maillage régional par le réseau structurant. Le pôle d'échanges multimodal doit concilier l'ensemble de ces fonctions.

Les correspondances entre modes doivent y être facilitées par une organisation spatiale qui favorise la proximité et par un aménagement qui permette d'assurer lisibilité, fluidité et accessibilité des cheminements.

La fonction transport des pôles d'échanges multimodaux s'appuie sur deux périmètres principaux :

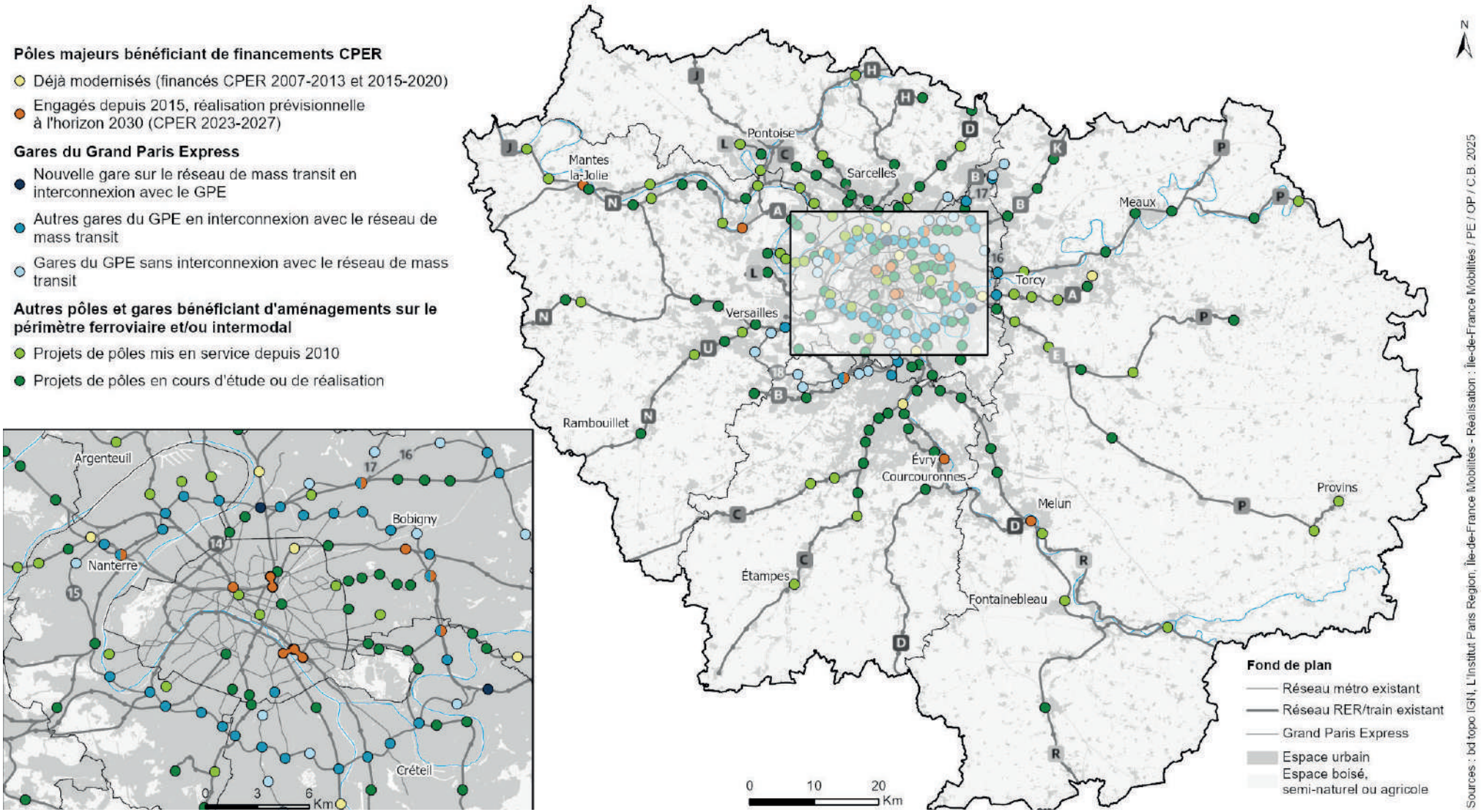
- le périmètre ferroviaire, comprenant l'ensemble des espaces de la gare depuis les accès jusqu'aux quais, ainsi que les franchissements de voies,
- le périmètre intermodal, constitué par les espaces publics autour de la gare qui accueillent des fonctions multimodales : parvis (la place du piéton étant à traiter en priorité pour l'accès aux pôles), éco-stations bus ou arrêts de bus, stationnement vélos et, si cela est justifié, parkings relais.

La dimension multimodale est présente par essence pour l'ensemble des pôles et fait l'objet de démarches dites « démarches de pôles » permettant de définir une vision intégrée de toutes les fonctions d'intermodalité à proximité immédiate, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés pour une meilleure coordination des interventions. Cette dimension intermodale doit en outre être intégrée de façon systématique dans les processus d'aménagement des quartiers de gare, afin de préserver des espaces au plus près du pôle pour aménager des équipements intermodaux tout en facilitant les cheminements piétons. Il s'agit également d'aménager des itinéraires de rabattement de qualité dans un périmètre plus large autour du pôle : itinéraires piétons accessibles, aménagements cyclables, aménagements en faveur des bus. Sur l'ensemble de ces périmètres, comme sur le reste de l'espace public urbain, la mobilité piétonne doit être considérée en priorité compte-tenu de son caractère universel, que ce soit pour l'accès depuis l'environnement urbain proche ou pour les correspondances entre modes présents sur le pôle.

Certains pôles, les pôles majeurs, présentent en outre une dimension ferroviaire importante, pouvant nécessiter des interventions lourdes dans un but d'amélioration de la fluidité, du confort et de la sécurité des déplacements à l'intérieur du pôle. Les gares du Grand Paris Express font aussi l'objet d'interventions spécifiques pour les connecter au réseau de mass transit existant.

Au-delà de l'aménagement des pôles, la question de l'accueil, de l'information et des services en gare, qu'ils soient ou non directement liés à la fonction transport, est également essentielle pour améliorer l'expérience voyageur.

Pôles d'échanges multimodaux



MESURE 6.1.1 Aménager les pôles nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire et les correspondances entre le Grand Paris Express et les pôles existants

Certains pôles d'échanges multimodaux nécessitent à la fois une intervention sur le périmètre intermodal et un réaménagement conséquent du périmètre ferroviaire afin de répondre à plusieurs logiques qui peuvent se cumuler :

- désaturation des espaces de circulation et décongestion des flux,
- mise en accessibilité de la gare,
- amélioration urbaine du lien ville-ville à travers la gare (via un passage souterrain ou une passerelle),
- adaptation aux nouveaux matériels roulants.

Les programmes sur le périmètre ferroviaire peuvent faire appel à plusieurs lignes de financement, et la maîtrise d'ouvrage est définie par périmètre d'intervention ou par élément de programme du pôle.

Le périmètre intermodal fait l'objet de financements fléchés plus spécifiquement vers des équipements intermodaux ***(voir MESURES 6.1.2 à 6.1.5).***

Pour ces pôles, Île-de-France Mobilités assure la coordination de la démarche à toutes les étapes, depuis l'approbation par son conseil d'administration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) pour la concertation préalable jusqu'à celle de l'avant-projet consolidé du pôle agrégeant les avant-projets de chaque maître d'ouvrage. Le cas échéant cette coordination peut être déléguée mais Île-de-France Mobilités reste garante du programme, des coûts et des plannings.

Parmi les pôles indiqués dans le tableau ci-après, certains font déjà l'objet d'interventions qui s'achèveront d'ici à 2030, et d'autres sont des projets à engager durant la décennie afin d'envisager une modernisation complète après 2030.

D'autres pôles d'échanges feront l'objet d'investissements importants au cours de la décennie, au titre de l'interconnexion entre les lignes existantes et le réseau du Grand Paris Express.

La réussite du projet repose en effet en grande partie sur l'aménagement de correspondances rapides, fluides et optimisées entre le réseau historique et le nouveau réseau ***(voir ACTION 1.1 « Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience »).***

Dans le cas de Villiers-Champigny-Bry, il s'agit de créer une nouvelle gare sur le RER E en interconnexion avec la ligne 15.

Par ailleurs, le projet de création d'un arrêt de la ligne de train H en gare de Stade de France Saint-Denis, à proximité de la future gare de Saint-Denis – Pleyel du Grand Paris Express, est actuellement à l'étude.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Modernisation des gares existantes, désaturation et mise en accessibilité : opérateurs (SNCF et RATP), gestionnaires de gares
Réalisation des gares nouvelles du GPE : Société des Grands Projets
Études de programmation (sauf gares du GPE) : Île-de-France Mobilités
Études avant-projet - projet et travaux : Communes, EPCI, Aménageurs, SNCF, RATP (selon le périmètre d'intervention)

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités (tous les pôles)
Société des Grands Projets (pôles du Grand Paris Express et interconnexions)
État et Région (pôles inscrits au CPER)
Opérateurs de transport
Communes, EPCI, Départements (dans le cadre du CPER)

>>>

Pôles majeurs bénéficiant de financements CPER (dont interconnexions GPE)	
Déjà modernisés (CPER 2007-2013 et 2015-2020)	**Engagés depuis 2015, réalisation prévisionnelle à horizon 2030**
Choisy-le-Roi	Bipôle Gare du Nord - Gare de l'Est
Créteil Pompadour	Tripôle Gare de Lyon - Austerlitz - Bercy
Juvisy	Gare Saint-Lazare
Massy-Palaiseau	Corbeil-Essonnes
Marne-la-Vallée-Chessy	La Défense
Nanterre-Université	Le Bourget-Drancy
Noisy-le-Grand Mont d'Est	Mantes-la-Jolie
Rosa Parks	Massy-Palaiseau (phase 2)
Saint-Denis	Melun
Versailles Chantiers (phase 1)	Noisy-le-Sec
	Poissy
	Rosny-Bois-Perrier
	Val-de-Fontenay

Autres pôles et gares en interconnexion avec le Grand Paris Express nécessitant l'aménagement de correspondances (dont nouvelles gares d'interconnexion)	
Aéroport CDG T2	Le Vert de Maisons
Aéroport d'Orly	Mairie d'Aubervilliers
Arcueil-Cachan	Maison-Blanche
Bagneux	Nanterre-la-Folie
Bécon-les-Bruyères	Nogent-Le Perreux
Bois-Colombes	Noisy-Champs
Bondy	Parc des Expositions
Châtillon-Montrouge	Pont de Rungis
Chelles-Gournay	Pont de Sèvres
Clamart	Saint-Denis – Pleyel
Créteil L'Échat	Saint-Maur-Créteil
Drancy-Bobigny	Sevran-Beaudottes
Fort d'Aubervilliers	Sevran-Livry
Issy RER	Versailles-Chantiers (phase 2)
La Plaine Stade de France	Villejuif Gustave Roussy
Les Agnettes	Villejuif Louis Aragon
Les Ardoines	Villiers-Champigny-Bry
Les Grésillons	

>>>

MESURE 6.1.2 PLM SCoT PLU Aménager l'espace public autour des pôles d'échanges pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité

L'aménagement de l'espace public autour des pôles relève souvent de multiples maitres d'ouvrage. Pour garantir de bonnes conditions d'intermodalité, des démarches de pôles sont mises en place afin de définir un projet d'aménagement consensuel et de coordonner les interventions des différents partenaires. À cet effet, Île-de-France Mobilités propose une démarche de travail en quatre étapes et un accompagnement technique et financier des collectivités concernées *(cf. Guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux) :*

- **Étape 1 :** mise en place d'un comité de pôle avec les entités concernées (collectivités, opérateurs de transport…), définition des objectifs d'aménagement du pôle,
- **Étape 2 :** étude de pôle et validation d'un schéma de référence par l'ensemble des partenaires du projet, précisant le scénario d'aménagement retenu, les maîtres d'ouvrage, le coût estimatif et la répartition par financeur,
- **Étape 3 :** études d'avant-projet par les maîtres d'ouvrage et demandes de subvention à Île-de-France Mobilités,
- **Étape 4 :** réalisation des aménagements et équipements par les maitres d'ouvrage.

Le cas échéant, l'étude de pôle peut s'insérer dans une étude urbaine plus large, les deux études s'alimentant mutuellement. S'il est essentiel que le développement urbain ait lieu en priorité à proximité des pôles pour favoriser le report modal vers les transports en commun, il ne doit pas être un obstacle au bon fonctionnement de ces derniers dans leur dimension transport.

Ainsi, l'aménagement des quartiers autour des pôles d'échanges multimodaux, en particulier ceux du Grand Paris Express, doit être pensé de manière à permettre l'implantation des équipements d'intermodalité au plus près de ces derniers (points d'arrêt bus ou éco-stations bus, stationnement vélo, …) et l'aménagement de cheminements confortables, accessibles (notamment aux PMR) et sûrs pour les piétons et les vélos.

Conformément aux orientations réglementaires du SDRIF-E, il convient d'intégrer les dispositions nécessaires dans les documents d'urbanisme locaux ***(voir STRATÉGIE D'ACTION - CHAPITRE 5.4 « La prise en compte du Plan des mobilités dans les documents d'urbanisme locaux »)***, ainsi que de les décliner dans les opérations d'aménagement (ZAC notamment). Une fois les espaces autour des pôles aménagés, il est essentiel d'en faire respecter l'usage pour assurer le bon fonctionnement du pôle, par la mise en œuvre du pouvoir de police des maires.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Pilotage de la démarche de pôle (hors pôles majeurs et pôles GPE) : Commune ou EPCI
Pour les pôles du GPE : Société des Grands Projets
Validation des objectifs de réaménagement, accompagnement méthodologique, technique et financier : Île-de-France Mobilités
Autres partenaires associés : Communes d'implantation du pôle, Départements, gestionnaires d'infrastructure, opérateurs de transport, maîtres d'ouvrage et gestionnaires des équipements d'intermodalité, autres propriétaires fonciers et aménageurs

FINANCEURS (HORS PÔLES MAJEURS ET PÔLES GPE)

Étude de pôle (100 % avec plafond), aménagements et équipements d'intermodalité (jusqu'à 70 %) :
Île-de-France Mobilités
Autres principaux financeurs : Communes, EPCI, Départements, Métropole du Grand Paris

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Recenser les pôles d'échanges multimodaux du territoire et analyser les modes de rabattement existants et à développer, ainsi que les démarches de pôles en cours
- Pour les pôles ne faisant pas l'objet d'une démarche de pôle, identifier les dysfonctionnements nécessitant une intervention et, le cas échéant, le lancement d'une démarche de pôle
- Pour l'ensemble des pôles, analyser leur articulation avec les schémas de desserte du territoire par les différents modes (en particulier : itinéraires piétons, itinéraires cyclables, axes bus, politiques de stationnement…)

MESURE 6.1.3 SCoT PLU Aménager des correspondances de qualité entre modes ferrés et modes de surface, transformer les gares routières en éco-stations bus

Pour assurer la qualité et l'efficacité des correspondances entre modes ferrés et bus ou cars, il convient :

- de veiller à un dimensionnement des gares routières adapté à l'offre de transport et aux évolutions de desserte projetées,
- d'aménager les voiries et les carrefours d'accès immédiat aux pôles visant à faciliter l'approche et le départ des bus, et à fiabiliser leur temps de parcours et leur régularité,
- d'optimiser les correspondances en recherchant la proximité et une covisibilité entre les modes pour réduire les temps de correspondance et rassurer le voyageur occasionnel,
- de veiller à la sécurité et à l'accessibilité des cheminements entre les modes,
- d'assurer le confort d'attente, la qualité des abris voyageurs et la diffusion d'une information voyageurs exhaustive.

L'enjeu est particulièrement prégnant pour les pôles desservis par de nombreux bus. Pour ces pôles, le travail de transformation des gares routières en éco-stations bus sera poursuivi.

L'éco-station bus est une gare routière dont la conception intègre des objectifs en matière de confort des usagers, d'intermodalité et d'intégration urbaine qui ont été définis en 2017 dans le schéma directeur éponyme.

La transformation d'une gare routière en éco-station bus suppose également l'éco-conception des espaces, la maîtrise de l'impact environnemental des chantiers et le développement d'équipements favorisant l'intermodalité vélo.

Les collectivités (EPCI, communes), dans le cadre d'une démarche de projet de pôle ou en cas de besoin avéré de réaménagement d'une gare routière, sont tenues de suivre les préconisations du *Guide de conception et d'exploitation des éco-stations bus* dans l'aménagement des gares routières.

Des interventions ponctuelles de sécurisation des espaces peuvent également être réalisées par la collectivité ou le gestionnaire de gare routière, en lien avec les remontées des usagers et des transporteurs sur les situations dangereuses.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition des besoins et recommandations d'aménagement : Île-de-France Mobilités
Maîtrise d'ouvrage : EPCI, Communes (propriétaires des gares routières et éco-stations bus), parfois partagée avec l'opérateur de transport
Exploitation des éco-stations bus : Communes, EPCI ou opérateurs de transport

FINANCEURS :

EPCI, Communes, Île-de-France Mobilités (financement jusqu'à 70 %)

MESURE 6.1.4 PLM SCoT PLU Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement

Pour encourager l'usage du vélo en intermodalité avec les transports collectifs, il convient en premier lieu de créer des places de stationnement vélo dans toutes les gares, ainsi que dans les stations existantes de métro ou de tramway qui le nécessiteraient.

Toutes les gares devront offrir à la fois du stationnement vélo en libre-accès et des parcs à vélos sécurisés. Dans les cas où le planning des études ou des travaux retarde la livraison de l'aménagement, des équipements temporaires de stationnement devront être prévus pour tester et déployer une offre rapidement, en attente de l'équipement pérenne.

Le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 a fixé le nombre de places de stationnement vélo pour les grandes gares en France, dont 400 en Île-de-France, ainsi que leurs caractéristiques.

Le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'Île-de-France Mobilités fixe également des objectifs d'équipement et de dimensionnement de parcs à vélo pour l'ensemble des gares et stations.

Le détail des objectifs et des mesures à mettre en œuvre concernant le stationnement vélo dans les pôles d'échanges est explicité ***dans l'ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo ».***

Pour créer des conditions favorables aux « trajets vélo + transports collectifs » dans leur globalité, l'implantation de parkings vélo dans les pôles doit s'accompagner de l'aménagement d'itinéraires cyclables en rabattement sur ces gares ou stations et, le cas échéant, du développement de services vélo complémentaires ***(voir AXE 4 « Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo »).***

L'élaboration d'un PLM permet de définir des actions cohérentes pour renforcer l'intermodalité vélo/transports collectifs, en étudiant simultanément les besoins de stationnement vélo dans les pôles et la prise en compte des pôles dans le schéma des itinéraires cyclables.

La création de ces parkings vélo doit être facilitée par la mise à disposition du foncier adéquat, tout en recherchant l'optimisation de son usage.

La réduction ou suppression de places de stationnement automobile aux abords des gares et stations peut permettre de libérer de l'espace pour le stationnement vélo.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Stationnement vélo : Île-de-France Mobilités, Communes, EPCI, RATP, SNCF
Aménagements cyclables de rabattement : Communes, EPCI, Départements

FINANCEURS :

Réalisation et exploitation des équipements : Île-de-France Mobilités (financement total ou partiel), Communes, EPCI, Région, État
Aménagements cyclables de rabattement : Communes, EPCI, Départements, Région

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Intégrer l'offre de stationnement vélo existant et prévu aux abords des gares et stations de transport en commun
- Pour chaque gare ou station concernée par le décret ou le SDSV : définir la localisation des stationnements vélo à réaliser, établir un échéancier de mise en œuvre

MESURE 6.1.5 PLM Développer la capacité du réseau de Parkings Relais Île-de-France Mobilités et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle

L'organisation du stationnement relève en premier lieu de la mise en œuvre d'une politique cohérente de développement de Parkings relais.

Le Schéma Directeur des Parkings Relais (SDPR), mis à jour en 2023, prévoit la labellisation « Parking Relais Île-de-France Mobilités » de parkings relais existants. Elle permet d'assurer aux usagers un service de qualité et uniforme à l'échelle régionale grâce à un suivi très régulier de la qualité de service par Île-de-France Mobilités, une tarification adaptée au contexte de chaque parking relais (parking payant, réglementé, gratuité partielle ou totale…), ainsi qu'une meilleure lisibilité et visibilité du service à travers la signalisation, l'aménagement qualitatif des espaces, la généralisation du Pass Navigo comme moyen d'accès, la prise en compte du stationnement des deux-roues motorisés, etc.

Dans certains secteurs où un besoin (actuel ou futur) de rabattement en voiture est identifié par l'étude de pôle et en tenant compte des objectifs des partenaires du projet de pôle en matière de report modal, des parkings relais peuvent être agrandis voire créés. La création ou l'extension de parkings relais est toutefois conditionnée à la réalisation préalable d'un diagnostic de l'offre de stationnement existante autour du pôle et de ses usages pour définir le dimensionnement du futur parking relais, et à l'ajustement des politiques de stationnement autour du parking relais. Ce dernier devra en outre être aménagé dans le respect des recommandations du SDPR.

La tarification des parkings relais est définie en fonction de la situation géographique de chaque parking, mais elle vise dans tous les cas à favoriser les déplacements multimodaux.

Cela peut aller, dans certains cas, jusqu'à instaurer la gratuité, pour les usagers fréquents (plus de 9 jours par mois) abonnés Navigo annuel.

Les Communes ou EPCI compétents en matière de stationnement doivent s'assurer que la réglementation et la tarification du stationnement sur voirie à proximité des pôles incitent les usagers des transports collectifs à utiliser les Parkings relais plutôt qu'à stationner sur la voirie.

L'objectif est d'optimiser l'usage de l'espace public en limitant le besoin de stationnement et de préserver les places de stationnement sur voirie pour les autres motifs de stationnement locaux de courte durée.

Il convient de façon générale de renforcer la réglementation et le contrôle du stationnement sur voirie autour des gares et stations de transports collectifs ***(voir ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Réalisation et exploitation des parkings relais : Communes, EPCI, SNCF (lors du développement de Parkings relais sur du foncier lui appartenant) L'exploitation peut être déléguée via un marché ou une délégation de service public.

FINANCEURS :

SNCF, Île-de-France Mobilités, Communes, EPCI

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Évaluer les besoins en matière de parking relais (dimensionnement, tarification)
- Préciser l'articulation avec les politiques de stationnement sur voirie et privé

MESURE 6.1.6 Faire des gares de véritables lieux de vie accueillants, à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien

Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transport continueront de développer des services complémentaires en gare.

Ces services peuvent être de différentes natures :

- des équipements en gare participant au confort des espaces de transports collectifs (confort d'attente, propreté, aménités : fontaines à eau, toilettes, abris sur les quais…),
- des services humanisés participant à l'animation de la gare : services publics, aide à la personne (inclusion numérique, santé, etc.), crèches, bureaux partagés…,
- des commerces, consignes et autres services marchands ou associatifs concédés en lien avec les entreprises locales et les collectivités (ateliers vélo, location de vélos, ressourceries…), participant à la valorisation commerciale et foncière des gares. Ce type de services peut par ailleurs être développé dans des gares en zone moins dense voire rurale, dans le cadre du programme *Gares de demain* de la SNCF, soutenu par Île-de-France Mobilités.

Le niveau et le type de services est prescrit selon le type de gare et son niveau de fréquentation au quotidien, de manière à répondre aux attentes de tous les voyageurs (réguliers, occasionnels, touristes) mais également des riverains qui peuvent bénéficier de ces services sans pour autant être usagers des transports ferroviaires.

Le référentiel des services en gare, constitué par Île-de-France Mobilités, donne un cadre général à destination des gestionnaires de gares et des collectivités afin de mettre en œuvre les services adéquats dans les gares et stations du réseau.

Enfin, de nouveaux types de services, présentant un potentiel selon les besoins exprimés par les usagers, font ou feront l'objet d'expérimentations au cours de la décennie.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Référentiel des services en gare :
Île-de-France Mobilités

Mise en œuvre des services en gare :
gestionnaires de gares et opérateurs

Cohérence territoriale de services en gare
et adéquation aux besoins : Communes et EPCI

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Communes, EPCI,
gestionnaires de gare opérateurs
Dans certains cas : Région ou État

ERC

OBJECTIF

→ **38 Pôles d'échanges multimodaux routiers préconisés,** au moins vingt réalisés à horizon 2030

Le développement du réseau de cars express ***(voir ACTION 1.4 « Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie »)*** doit nécessairement s'accompagner de la création de Pôles d'Échanges Multimodaux Routiers (PEMR).

Un PEMR est un pôle permettant des correspondances entre les modes de transport individuels vers des modes collectifs ou partagés. Le PEMR doit être rattaché à un axe de desserte massifié du réseau magistral ou primaire et desservi par une ou plusieurs lignes de transports collectifs (cars express et bus locaux). La performance d'un PEMR est renforcée lorsque l'axe du réseau magistral à proximité duquel il se situe est équipé d'une voie réservée aux bus et/ou au covoiturage.

Dans un contexte plutôt urbain et proche des zones d'habitation, l'accès aux PEMR doit se faire principalement à pied, à vélo ou en bus local. Dans un contexte peu dense ou éloigné des zones d'habitation, l'accès se fait principalement en bus ou en voiture personnelle.

En outre, les PEMR doivent permettre de faciliter la pratique du covoiturage au quotidien, en permettant le regroupement des conducteurs et des passagers.

MESURE 6.2.1 PLM SCoT PLU Structurer un ensemble de pôles d'échanges multimodaux routiers aux abords des axes structurants du réseau routier

Le Schéma directeur des lignes de cars express, approuvé par Île-de-France Mobilités en décembre 2023, préconise l'aménagement d'une quarantaine de PEMR aux abords du réseau magistral et primaire pour assurer l'attractivité et l'efficacité du réseau de cars express. Le schéma directeur s'appuie en outre sur treize pôles déjà existants qu'il conviendra de faire évoluer en fonction des besoins.

L'emplacement des PEMR a été déterminé en tenant compte des lignes Express actuelles et en projet desservant les territoires concernés ***(voir ACTION 1.4 « Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie »).***

Les collectivités locales doivent s'assurer de préserver les emprises nécessaires au développement de ces pôles.

La création des PEMR résulte d'un important travail partenarial, dont la gouvernance a été pensée dans la lignée de ce qui est mis en place pour les pôles ferroviaires.

Dans un premier temps, des études de faisabilité seront portées par Île-de-France Mobilités sur une vingtaine de pôles potentiels, afin d'identifier les besoins de chaque pôle, notamment en matière d'équipements d'intermodalité et de services.

L'installation de PEMR sur des emprises déjà artificialisées et non-utilisées ou sous-utilisées sera privilégiée, en respect de l'objectif de Zéro artificialisation nette à horizon 2050 retenu dans le SDRIF-E.

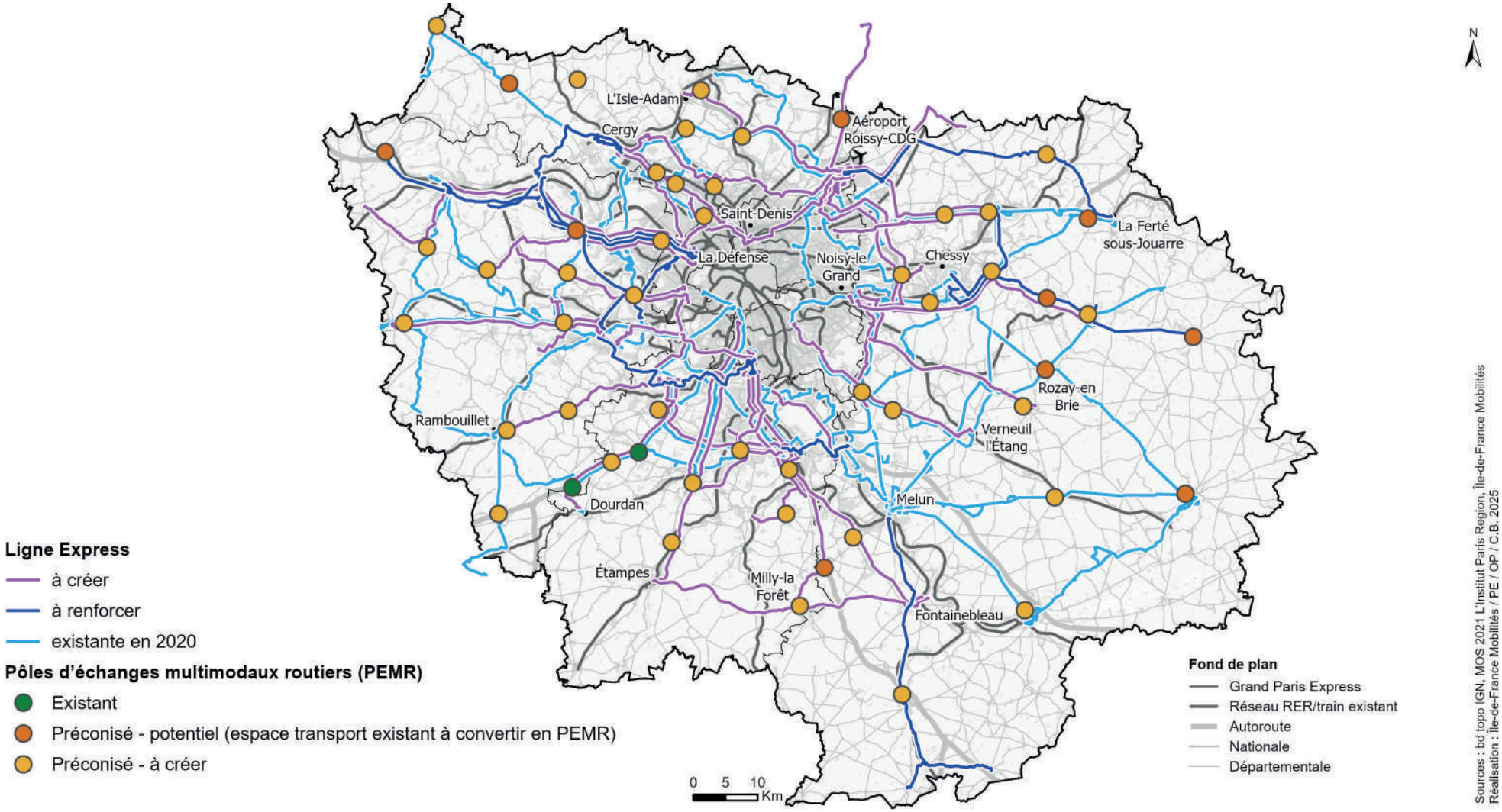
RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Études de faisabilité : Île-de-France Mobilités
Maîtrise d'ouvrage : Île-de-France Mobilités ou, selon les cas, Communes, EPCI ou Départements
Exploitation des PEMR : Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Communes, EPCI, Départements, Région

Réseau de cars express et Pôles d'échanges multimodaux routiers à horizon 2030



MESURE 6.2.2 Déployer des équipements d'intermodalité et des services de qualité adaptés à la situation de chaque pôle d'échanges multimodal routier

L'accès aux pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR) doit être permis pour tous les modes, avec l'installation d'équipements adaptés à la situation géographique du pôle et aux besoins du territoire :

Dans l'ensemble des PEMR :

- postes à quai réservés pour la desserte par des lignes de bus locales en complément des lignes de cars express,
- stationnement vélo en libre-service et/ou sécurisé, au plus proche des arrêts de cars, en particulier dans les PEMR situés en zone dense à moyennement dense où le rabattement en modes actifs sera privilégié,
- cheminements piétons d'accès au pôle et à l'intérieur du pôle de qualité, bien jalonnés et accessibles aux personnes à mobilité réduite,

Principalement dans les PEMR situés en zone moins dense :

- zones de dépose / reprise de covoiturage, pour permettre le regroupement entre conducteurs et passagers,
- stationnement voiture (parkings relais). Il conviendra également de prévoir du jalonnement clair et visible d'accès aux PEMR depuis les axes routiers.

Selon les cas, en complément, les PEMR peuvent aussi être équipés de stations d'autopartage, de vélos en libre-service…

Les PEMR offriront en outre une grande qualité de service aux usagers. Cela implique de mettre en place, systématiquement :

- des espaces d'attente protégés des intempéries et équipés d'assises, de poubelles, de prises USB…,
- des écrans d'information voyageurs dynamiques annonçant les prochains départs de cars express et des bus locaux (la possibilité d'y intégrer de l'information sur les trajets en covoiturage sera également étudiée),
- des caméras de vidéosurveillance et, dans certains cas, des agents de sûreté,
- des sanitaires.

En complément, selon les cas et les besoins locaux, les PEMR pourront accueillir des bornes d'achat de titres de transport ainsi que des commerces ou services divers.

Enfin, il conviendra d'assurer la présence de locaux pour le personnel de conduite des bus dès lors que le PEMR est un terminus pour une ou plusieurs lignes de cars express ou bus locaux. Cela nécessite donc que les collectivités réservent les emprises nécessaires au déploiement de ces équipements.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Études d'opportunité, de dimensionnement et de conception : Île-de-France Mobilités, en lien avec les collectivités locales

Maîtrise d'ouvrage : Île-de-France Mobilités ou collectivités locales (Communes, EPCI ou Départements) si celle-ci en fait la demande

Exploitation : Île-de-France Mobilités (éco-stations bus et infrastructures de covoiturage), Communes ou EPCI (stationnement voiture et missions d'entretien hors compétence d'Île-de-France Mobilités)

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités (100 % si maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités et jusqu'à 70 % pour les pôles sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales)

Communes, EPCI, Départements

Région (Plan Route de demain)

OBJECTIFS

→ **Réussir l'intégration de tous les modes permettant le développement d'un système de mobilité durable au média numérique régional multimodal** (application Île-de-France Mobilités)

→ **100 % des données des offres de mobilité en Île-de-France** fournies à la plateforme régionale de partage des données de mobilité

Dans le contexte d'un système de mobilités fortement multimodal, l'intérêt des services numériques offerts aux usagers repose en partie sur la fluidité de leur parcours entre les différentes fonctionnalités : information sur l'offre, recherche d'itinéraire, billettique, information en temps réel etc. pour l'ensemble des modes.

La décennie passée a vu se développer de nombreux services numériques associés aux mobilités. Il s'agit à présent de mieux organiser l'accès à ces services pour qu'ils bénéficient pleinement aux usagers.

La création d'un point d'entrée unique pour les usagers, via le développement d'un média numérique d'échelle régionale piloté par l'autorité organisatrice des mobilités, accroît grandement la lisibilité et la facilité d'usage de ces services.

Par ailleurs, cette lisibilité dépend de la cohérence et de l'homogénéité de l'information diffusée aux usagers via les différents services numériques de mobilité qui sont disponibles. Il existe ainsi un enjeu d'organisation du partage des données entre acteurs de la mobilité (Île-de-France Mobilités, opérateurs de transport et opérateurs de services numériques) et de régulation de leur diffusion aux usagers.

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités, Île-de-France Mobilités se positionne comme plateforme au cœur de l'écosystème numérique des mobilités régionales, qu'elle structure et qu'elle enrichit en soutien des acteurs de la mobilité et au service de l'ensemble des usagers.

Elle agit ainsi à la fois en étant prescripteur des services numériques portés par les opérateurs de transport et en proposant les socles technologiques utiles à tous, qui permettent le développement de nouveaux services.

Elle anime une communauté d'acteurs et de partenaires (transporteurs, gestionnaires d'infrastructures et de gares, entreprises, laboratoires) et lui propose les ressources numériques utiles à l'accélération des innovations et des projets porteurs de valeur pour les usagers, notamment via la plateforme open data PRIM (plateforme régionale d'information pour la mobilité).

Concernant l'application Île-de-France Mobilités, trois grandes orientations seront suivies pour son développement :

- poursuivre le renforcement de l'accessibilité numérique, pour garantir un accès universel à l'ensemble des services et informations, et développer des services numériques spécialisés pour faciliter le parcours des voyageurs en situation de handicap,
- poursuivre l'éco-conception, déjà engagée sur l'application Île-de-France Mobilités, et le développement de services numériques à l'état de l'art,
- favoriser l'émergence et l'appropriation de standards d'intégration des informations dans les différentes plateformes avec les partenaires de mobilité.

MESURE 6.3.1 Poursuivre le développement de l'applicaction Île-de-France Mobilités pour un parcours usager sans coutures

Il convient de poursuivre l'intégration au sein d'une même application – ou média numérique régional –, l'applicaction Île-de-France Mobilités, l'ensemble des offres de mobilité durable disponibles à l'échelle de la région. Le développement de cette application sous maîtrise d'ouvrage publique assure à l'usager une continuité de service et d'information indépendante de services développés par des opérateurs privés. Par ailleurs, elle permet d'assurer une transparence des critères de présentation des différentes offres et la mise en avant de leur soutenabilité environnementale, indépendamment d'enjeux économiques.

Les fonctionnalités de l'application existante vont continuer à se développer pour qu'elle constitue la plateforme de référence pour l'Île-de-France pour l'ensemble des usages. Les services de mobilité développés par Île-de-France Mobilités y sont intégrés en priorité, puis les autres modes contribuant au développement de la mobilité durable.

L'application de référence permet aussi de développer des services adaptés à l'ensemble des utilisateurs, notamment ceux en situation de handicap, incluant des fonctionnalités de guidage sur l'ensemble du parcours, notamment en gare.

Au-delà des fonctionnalités, la fiabilité des informations transmises, notamment l'information voyageurs en temps réel sur l'ensemble des modes et des lignes constitue l'un des points majeurs pour que l'application Île-de-France Mobilités soit considérée comme l'application de référence, présentant directement l'information la plus fiable.

Depuis 2023, l'application Île-de-France Mobilités permet aux usagers de réaliser des recherches d'itinéraires en temps réel en transports en commun, covoiturage et vélo, de consulter les prochains passages sur les différentes lignes de transport en commun et d'accéder à l'ensemble des fiches horaires, de visualiser les plans des réseaux de transports en commun et de suivre l'itinéraire piéton pour les tronçons de marche.

De nouvelles fonctionnalités et de nouveaux modes seront intégrés selon des modalités différentes et à différents horizons (voir tableau ci-après). Pour l'ensemble de ces modes, l'information voyageur en temps réel devra être nativement intégrée à l'application et cohérente avec celle diffusée localement en gare, en station ou à l'arrêt de bus.

Pour l'ensemble des modes, l'application devra permettre dès la mi-période du Plan des mobilités de rediriger les usagers vers les plateformes d'achat de titres de transport. Pour les services de transport à la demande, Véligo Location et de parkings vélo Île-de-France Mobilités, l'achat devra être possible directement depuis la plateforme, comme il l'est déjà pour les transports en commun.

En fin de période, l'achat d'un panier commun « Transports collectifs + autre mode » sera rendu possible, soit au travers de la juxtaposition de titres unitaires dans un même panier, et en seul acte d'achat, soit au travers de la vente de titres combinés (titres Transports collectifs + Parking relais, ou + Parking vélo, ou + Covoiturage, ou + Vélib').

La souscription à une offre en post-paiement multi-services, donnant accès à un ensemble de services facturés en fin de mois selon la consommation sur la période ou bien la souscription à un abonnement annuel multi-services sera également possible.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Développement de l'application et intégration des différents modes : Île-de-France Mobilités

Transmission de données en temps réel : opérateurs de transport et de services de mobilité (vélo, autopartage, covoiturage…)

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

>>>

Modalités d'intégration de nouvelles fonctionnalités et de nouveaux modes dans l'application Île-de-France Mobilités

Mode	Mi-période du plan	Fin de période du plan (horizon 2030)
Transports collectifs	• Intégrer tous les services proposés sur l'application TàD actuelle : information sur les services TàD / enregistrement des trajets préférés / réservation des trajets et gestion des réservations	–
Parkings Relais	• Permettre de connaître la localisation des Parkings Relais labellisés • Donner l'accès à tous les Parkings Relais labellisés avec un Passe Navigo • Automatiser tous les process de vérification de l'éligibilité à la gratuité des Parkings Relais aux abonnés Navigo	• Permettre de connaître la disponibilité de places en temps réel
Covoiturage	• Permettre la recherche d'itinéraires combinés : « Covoiturage + Transports collectifs » • Intégrer un opérateur de covoiturage planifié en marque-blanche, c'est-à-dire sans apposition de sa marque (pour la recherche d'itinéraires et la mise en relation)	• Intégrer les lignes de covoiturage • Permettre la réservation de trajets en covoiturage directement sur l'application Île-de-France Mobilités
Autopartage	• Référencer les nouveaux opérateurs labellisés dans la carte « à Proximité » et dans un catalogue d'offre	
Vélo personnel et parkings vélo	• Permettre la recherche d'itinéraires combinés : « Vélo + Transports collectifs » • Mettre à disposition l'information sur la localisation des Parkings Vélo et les places disponibles dans les Parkings Vélo Île-de-France Mobilités dans les pôles d'échange multimodaux en temps réel • Permettre l'identification des itinéraires cyclables autour de la localisation de l'usager • Centraliser la souscription à toute l'offre de Parking Vélo Île-de-France Mobilités en un seul point d'accès • Bénéficier de tarifs préférentiels et/ou gratuits pour les titulaires d'abonnements Navigo	–
Véligo location	• Permettre la recherche d'itinéraire combiné avec les Transports collectifs (adaptée aux vélos à assistance électrique)	• Réserver et gérer son contrat Véligo à partir de l'application
Vélib'	• Poursuivre l'intégration des informations sur le service Vélib (types de vélo, état des vélos disponibles en station, etc.) • Élargir l'offre des produits accessibles (offres longues durées et/ou post-payées)	
Taxis et VTC	–	• Étudier les fonctionnalités à intégrer qui permettent un usage de ces modes contribuant à un système de mobilité durable

MESURE 6.3.2 Organiser le partage de données, d'informations et de services entre l'autorité organisatrice et les opérateurs de mobilités, au service de l'usager

Le partage des données relatives aux services de mobilité et à leurs usages est indispensable au développement d'une mobilité servicielle utile aux usagers. Île-de-France Mobilités, via sa plateforme PRIM, est devenue la plateforme open data de référence pour les principaux modes de transport, vers laquelle les opérateurs de mobilité diffusent les données d'offre théorique et temps réel, et à partir de laquelle les opérateurs de services numériques de mobilités viennent récupérer ces mêmes données afin de garantir la qualité et l'homogénéité des informations diffusées qu'ils diffusent aux usagers.

Il revient donc à Île-de-France Mobilités :

- de définir les données qui doivent être partagées par les opérateurs de mobilité et les collectivités locales relativement aux services de transport, aux infrastructures d'intermodalité, aux services et équipements en gare, aux infrastructures cyclables, routières, de recharge électrique et de stationnement. Ces données peuvent concerner l'offre disponible et les informations en temps réel quant à l'état du service,
- de définir les règles de partage et d'usage de ces données par les différents acteurs selon la réglementation en vigueur et en fonction des objectifs de développement du service aux usagers, via des contrats avec les acteurs concernés,
- de continuer à porter la maîtrise d'ouvrage et la gestion d'une plateforme numérique de référence pour la collecte et le partage des données selon les règles établies, avec un très haut niveau de fiabilité et de disponibilité.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités développe des services numériques utilisables par des tiers (entreprises ou collectivités) en intégration à diverses plateformes numériques : par exemple des plateformes à destination de publics spécifiques (touristes, scolaires, professionnels) ou des plateformes généralistes à des échelles locales.

Il convient ainsi qu'Île-de-France Mobilités :

- développe en particulier des services numériques relatifs à l'information en temps réel et la recherche d'itinéraire,
- diffuse l'information voyageur transmise par les opérateurs via une plateforme unique sur l'ensemble des arrêts de bus de Paris et petite couronne,
- ouvre les services digitaux de vente de titres de transport aux applications (appelés « Services Numériques Multimodaux») souhaitant opérer la distribution des produits Navigo pour le compte d'Île-de-France Mobilités,
- développe des partenariats pour faciliter la mise en œuvre d'achat et de revente de titres physiques par des intermédiaires pertinents (notamment dans le tourisme).

L'usage de ces services, les conditions d'utilisation techniques et les contreparties financières doivent être régulés par des contrats entre Île-de-France Mobilités et les acteurs utilisateurs. Les conditions sont objectives, transparentes et non discriminatoires.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Collecte des données et régulation de leur usage :
Île-de-France Mobilités

Fourniture de données :
opérateurs de services de mobilité
et de stationnement, Collectivités locales

FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

AXE

7

Rendre
la route plus multimodale, sûre et durable



ACTION 7.1 HIÉRARCHISER ET AMÉNAGER LE RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN POUR UNE ROUTE PLUS MULTIMODALE, SÛRE ET DURABLE

ACTION 7.2 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ACTION 7.3 METTRE EN ŒUVRE DES VOIES RÉSERVÉES MULTIMODALES SUR LE RÉSEAU MAGISTRAL

ACTION 7.4 AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE POUR TOUS LES MODES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

ACTION 7.5 AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU RÉSEAU ROUTIER

Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

La sécurité routière doit continuer à être améliorée

L'arsenal des mesures pour améliorer la sécurité routière s'est renforcé durant la décennie 2010-2020, notamment avec :

- la réduction des points noirs d'insécurité routière et la sécurisation des traversées d'agglomération,
- les limitations de vitesse en zone urbaine dans le cadre de la pacification de la voirie à destination des modes actifs mais qui bénéficient à l'ensemble des usagers,
- un meilleur contrôle du respect des règles de circulation notamment grâce à la pose de dispositifs radars,
- des campagnes de sensibilisation et de communication auprès du grand public, en particulier auprès des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, jeunes et séniors),
- une politique de sécurisation des passages à niveau menée par SNCF Réseau.

Certains gestionnaires de voirie consacrent des moyens financiers conséquents dans le cadre d'une programmation pluriannuelle, ce qui permet de faire avancer les mesures mises en œuvre. La mise en place d'un suivi centralisé des actions réalisées, au-delà de chaque sphère départementale, est une piste d'amélioration de l'efficacité des mesures entreprises.

Un réseau magistral plus multimodal

La mise en service de premières voies réservées sur les autoroutes a permis une amélioration importante des conditions de circulation des bus et des taxis (gains de temps de parcours, amélioration de la régularité) sans pour autant conduire à une aggravation des conditions de circulation pour les autres véhicules. Les voies qui n'ont pas pu être réalisées sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur des délaissés, ont certes, entraîné un allongement de la longueur des remontées de file mais sans impact sur les échangeurs et donc sans impact sur les temps de parcours.

L'entretien de la voirie et la qualité de service sont devenus une source de préoccupation majeure

La question du maintien en état des voies, de leur entretien et de leur propreté est devenue de plus en plus prégnante au cours de la décennie. Des travaux ont ainsi dû être réalisés en urgence sur des ouvrages d'art (A15 à Gennevilliers, RN118 au Pont de Sèvres). L'amélioration de la connaissance de l'état du patrimoine routier doit être engagée.

Des mesures ponctuelles d'amélioration de l'exploitation (régulation d'accès sur les autoroutes, nouvelles fonctionnalités des systèmes d'exploitation et d'information) ont été mises en œuvre, essentiellement dans la zone dense de l'Île-de-France. Il subsiste toutefois un manque de coordination entre gestionnaires.

Par ailleurs, les dispositifs officiels d'information en temps réel sur la voirie ou à distance ont été supplantés par les services proposés par les plateformes spécialisées dans l'information et le guidage des usagers, entraînant des usages parfois peu adaptés de certaines voies (circulations de poids lourds sur des axes locaux, par exemple).

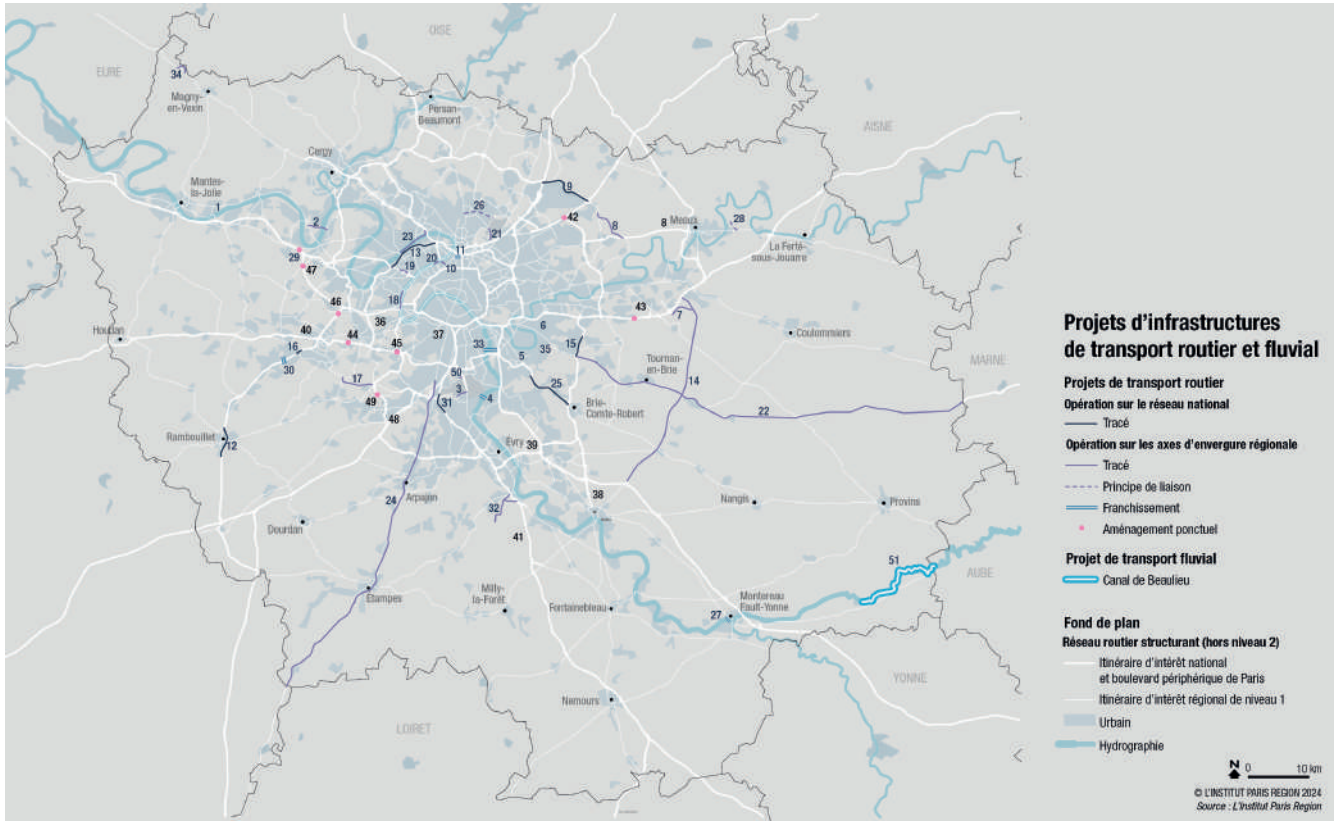
La Région Île-de-France a défini des objectifs de qualité de service sur le Réseau routier d'intérêt régional pour offrir un cadre au financement des projets, dans le cadre du « plan anti-bouchons et pour changer la route » en 2017, puis du plan « Route de demain » en 2022.

>>>

Les projets routiers prévus par le SDRIF-E

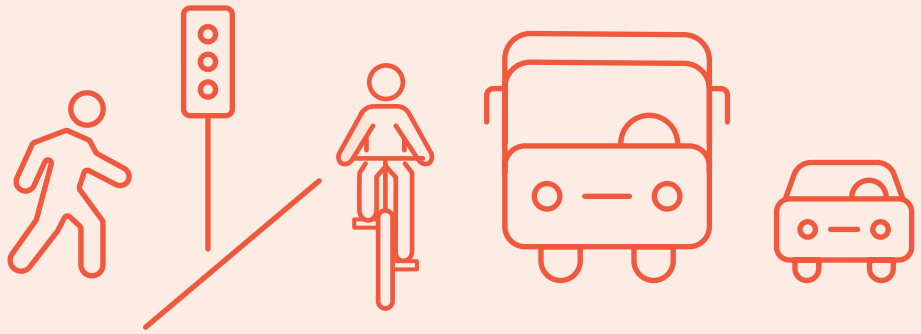
Le SDRIF-E intègre un volet concernant la mobilité dans le chapitre 5 du projet d'aménagement régional « Améliorer la mobilité des Franciliens grâce à des modes de transports robustes, décarbonés et de proximité ». À l'appui de ce projet d'aménagement, le SDRIF-E intègre une liste de projets routiers envisagés à l'échelle régionale, dans une vision de long terme (2040 et au-delà).

Le Plan des mobilités en Île-de-France intègre les projets du SDRIF-E prévus à horizon 2030 ainsi que d'autres projets moins structurants également prévus à cet horizon.



La liste des projets numérotés sur la carte ci-dessus figure en page 143 du projet d'aménagement régional du SDRIF-E. .

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



L'AXE 7 porte une vision globale du réseau de voirie francilien, puis se focalise sur le réseau magistral et sur la voirie hors agglomération. *La voirie en agglomération est traitée* ***dans l'AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine ».***

Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité, d'en développer une utilisation plus multimodale, plus sûre et plus efficiente.

Un travail préalable de définition d'une hiérarchisation du réseau routier francilien permettant une cohabitation des usages adaptée aux contextes est présenté ***dans l'ACTION 7.1 « Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable ».***

La sécurité routière doit continuer à s'améliorer dans l'objectif de tendre vers la vision zéro tué et blessé grave sur les routes franciliennes.

Le partage et la pacification de la voirie constituent, en milieu urbain, une des mesures pour y parvenir ***(traitée dans l'AXE 8).***

D'autres actions doivent être entreprises pour prévenir les accidents en continuant à améliorer la sécurité des infrastructures routières ***(voir ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière »).***

Le développement de voies réservées aux alternatives à l'autosolisme doit être poursuivi, bénéficiant à la fois aux transports collectifs (bus et cars) et aux véhicules en covoiturage ***(voir ACTION 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »).***

L'amélioration de la qualité de service pour tous les modes doit également faire l'objet d'une politique plus affirmée, combinant les investissements sur les infrastructures et l'amélioration des systèmes d'exploitation ***(voir ACTION 7.4 « Améliorer la qualité de service pour tous les modes »).***

Enfin, la gestion de l'infrastructure routière doit davantage tenir compte des enjeux environnementaux, à la fois pour réduire les nuisances qu'elle génère et tenir compte des risques qui pèsent sur elle ***(voir ACTION 7.5 « Améliorer la performance environnementale du réseau routier »).***

ACTION 7.1 HIÉRARCHISER ET AMÉNAGER LE RÉSEAU ROUTIER FRANCILIEN

ERC

Le réseau de voirie est composé de voies de nature différente, de l'autoroute à la rue résidentielle.

Selon leur vocation et la nature des territoires qu'elles traversent, ces voies assurent des fonctionnalités différentes, en termes de pratiques de déplacements (modes utilisés, fonctions attendues).

Une hiérarchie générale du réseau routier à l'échelle régionale est ainsi définie afin d'identifier les fonctions et vocations des différentes voies routières, et de déterminer les grands principes d'aménagement pour chaque niveau d'axe en lien avec les fonctionnalités souhaitées.

Cette hiérarchisation au niveau régional distingue 3 niveaux de voirie :

- le réseau magistral,
- le réseau primaire,
- le réseau local (avec une distinction agglomération / hors agglomération). Ce réseau local peut à son tour être hiérarchisé selon les besoins et enjeux territoriaux d'échelle infra-régionale.

Nota bene : L'ensemble formé par le réseau magistral et le réseau primaire contitue le réseau structurant tel que défini au SDRIF-E. La notion de réseau structurant n'est toutefois pas utilisée dans la hiérarchisation du Plan des mobilités.

La présente action définit cette hiérarchie d'échelle régionale, puis pose les principes d'aménagement pour le réseau magistral et les réseaux routiers primaire et local situés hors agglomération.

Le terme « agglomération » (en agglomération ou hors agglomération) est entendu dans la présente fiche au sens du Code de la Route (article R. 110-2) : « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».

Les principes de partage de la voirie en agglomération (aménagement du réseau primaire et du réseau local) sont définis ***dans l'AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine - ACTION 8.1 « Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain ».***

MESURE 7.1.1 La hiérarchisation du réseau routier francilien et son évolution au fil du plan

Le réseau routier francilien comprend trois niveaux ayant des fonctionnalités distinctes :

Le réseau magistral

Le réseau magistral a pour vocation d'assurer les déplacements en voiture de moyenne ou longue distance, ainsi que les déplacements en poids-lourds ou véhicules utilitaires légers sur la plus grande partie de leurs trajets de portée nationale ou régionale. Il assure l'intégration de l'Île-de-France dans l'espace national et européen (réseaux transeuropéens de transport RTE-T). Les déplacements de transit de portée interrégionale, qu'il s'agisse de poids-lourds ou de voitures, doivent emprunter ce réseau.

Il est également le support privilégié des lignes de cars express. Des voies réservées pour les transports collectifs, les taxis ou les véhicules en covoiturage peuvent y être aménagées ***(voir ACTION 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »).***

Ses dépendances peuvent être aménagées pour la réalisation de pistes cyclables.

Conformément au SDRIF-E, le réseau routier magistral est composé des autoroutes et voies rapides du réseau routier national en Île-de-France ainsi que du Boulevard périphérique.

Le réseau primaire

Le réseau primaire est le support des déplacements automobiles de moyenne distance, notamment des déplacements intercommunaux et d'échelle départementale.

Il est un support privilégié pour les lignes de transports collectifs de surface structurantes (tramway, BHNS, cars express, lignes de bus principales…) ainsi que pour la circulation des poids lourds sur les maillons terminaux du transport de marchandises (selon la densité du réseau magistral).

Le réseau primaire est complémentaire du réseau magistral pour permettre la desserte poids lourds du territoire. Lorsque ce réseau est situé en agglomération, il est également support de nombreux déplacements à pied et à vélo.

>>>

Ce réseau primaire est composé ainsi :

- des routes nationales non incluses dans le réseau magistral,
- du réseau routier d'intérêt régional de niveaux 1 et 2, tel que défini dans le plan Route de demain adopté par le Conseil régional d'Île-de-France en 2022 ou dans ses mises à jour ultérieures éventuelles,
- des axes supportant une ligne de tramway, une ligne de car express, ainsi que des axes supportant un trafic bus (deux sens confondus) supérieur à 300 passages par jour,
- des axes supports du Réseau Vélo Île-de-France, pour autant qu'ils soient situés sur une voie supportant du trafic routier (exclusion des berges, des voies forestières…).

Le réseau local

Le réseau local est composé de l'ensemble des voies n'étant pas inclues dans les réseaux magistral et primaire décrits ci-avant. Il a une vocation de desserte locale. En agglomération, il est également le support privilégié des déplacements à pied et à vélo. Ce réseau peut également être le support d'une desserte en transport collectif de proximité.

Le réseau local pourra être lui-même hiérarchisé en différents niveaux par les territoires, que ce soient les Départements pour les réseaux dont ils sont gestionnaires, ou les EPCI, en lien avec ces derniers et avec les Communes, notamment dans le cadre de leur PLM ***(voir ACTION 8.1 « Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain »).***

Le réseau à grande circulation

Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation.

La liste des routes à grande circulation est fixée par décret. Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'État dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination. *(article L. 110-3 du Code de la route).*

Évolution de la hiérarchisation du réseau routier régional

La hiérarchisation du réseau routier régional telle que définie dans le Plan des mobilités pourra être amenée à évoluer pour différentes raisons, parmi lesquelles on peut citer :

- Axe ne répondant plus aux critères ayant conduit à le mettre dans une catégorie : déclassement de routes nationales, augmentation du trafic bus au-delà de 300 bus/jour sur un axe de niveau local, intégration d'un axe dans le Réseau Vélo Île-de-France,
- Création de voirie : les nouvelles voies devront être classées dans un niveau selon les critères définis. Le niveau hiérarchique des voiries environnantes impactées par la création d'axe devra être revu si nécessaire.

Volonté des gestionnaires de faire évoluer les fonctions d'un axe, en lien avec un travail de hiérarchisation du réseau de voirie

Si le projet d'aménagement d'un axe du réseau primaire support d'un trafic bus supérieur à 300 bus/jour (deux sens confondus) conduit à faire passer cet axe dans le réseau local, les collectivités et gestionnaires de voirie concernés, ainsi qu'Île-de-France Mobilités, devront être consultés préalablement, l'objectif étant d'évaluer les impacts de l'aménagement envisagé, notamment sur la circulation des bus.

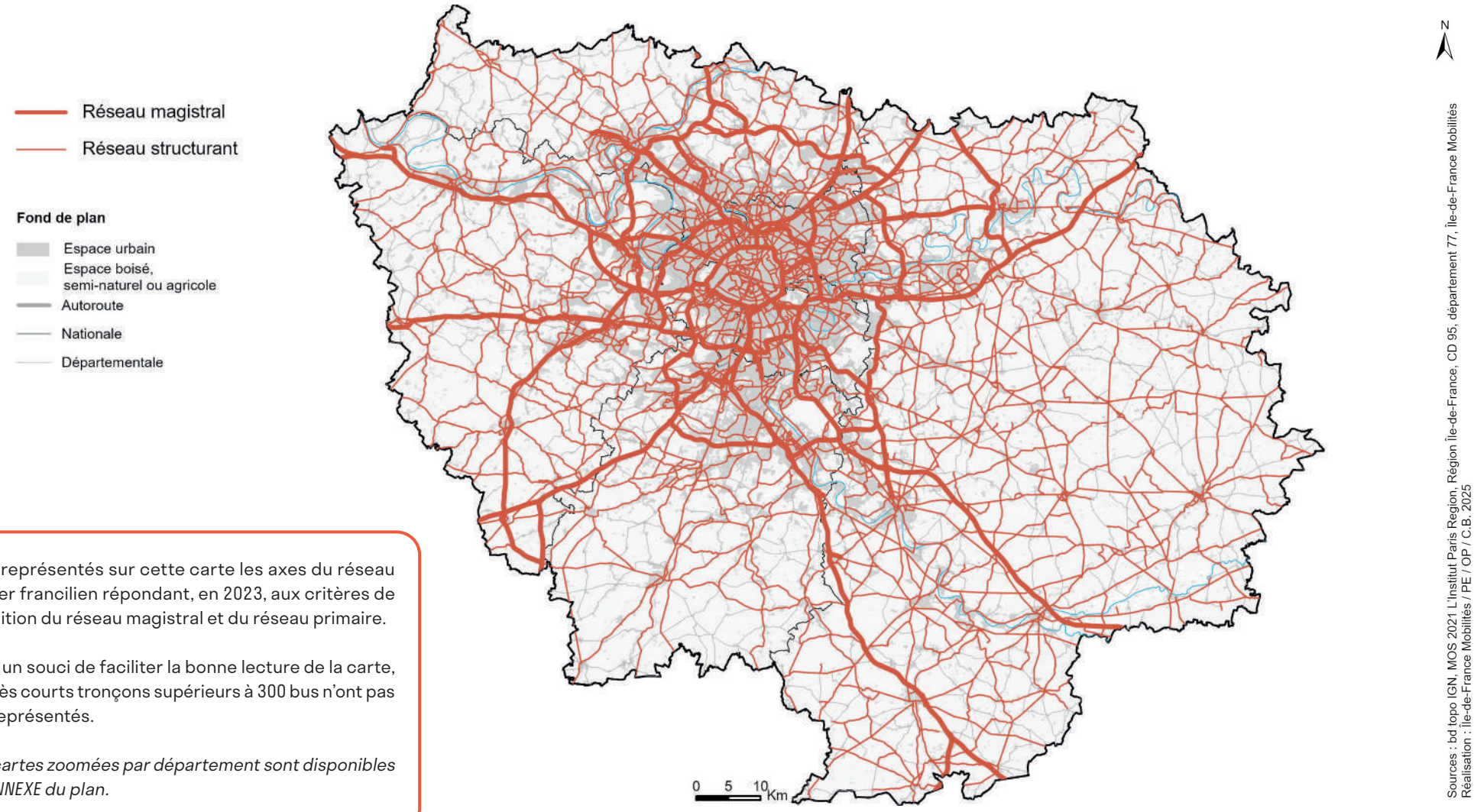
Concernant les axes du réseau magistral, leur éventuel passage en réseau primaire* ne pourra être envisagé qu'à l'occasion de leur déclassement du réseau national.

De plus, l'évolution potentielle de la vocation de certains axes du réseau magistral* ne pourra être envisagée qu'après l'achèvement de la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express, qui permettra d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité, et sous réserve d'études démontrant l'absence d'impact significatif sur les conditions de circulation.

** Réseau magistral, réseau primaire, local : à comprendre au sens des catégories définies pour hiérarchiser le réseau dans le Plan des mobilités, ce qui est distinct du classement des voies selon leur domanialité.*

>>>

Réseau routier magistral et primaire en Île-de-France



Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.

Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Des cartes zoomées par département sont disponibles en ANNEXE du plan.

MESURE 7.1.2 Maintenir la fonction d'écoulement des flux du réseau magistral tout en y développant la multimodalité

Les routes du réseau magistral ont vocation à écouler en priorité le trafic de transit et d'échange de portée interrégionale, mais elles supportent aussi une grande partie des déplacements individuels motorisés de niveau régional, sur des moyennes et longues distances.

Elles présentent des caractéristiques autoroutières et offrent un niveau de service élevé, tant pour la sécurité, les temps de parcours, le confort que les services annexes. Ce caractère autoroutier doit être conservé à l'horizon du Plan des mobilités pour pouvoir continuer à assurer une fonction d'écoulement du trafic de longue portée.

L'optimisation de l'utilisation de sa capacité sera recherchée par le développement d'une utilisation plus multimodale grâce à des voies réservées aux transports collectifs et aux véhicules en covoiturage ***(voir ACTION 7.3 « Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral »),*** tout en veillant à en maîtriser les impacts sur la capacité d'écoulement des flux.

La réduction des nuisances du réseau magistral pour les riverains doit également être recherchée, en particulier dans le cœur de l'agglomération, notamment par la protection contre les nuisances sonores ***(voir ACTION 7.5 « Améliorer la performance environnementale du réseau routier »).***

La régulation des vitesses sur le réseau magistral (homogénéisation des vitesses sur un linéaire, abaissement des vitesses maximales autorisées de manière permanente ou dynamique) est également un levier important pour améliorer la sécurité routière, réduire le bruit et la pollution pour les riverains, et, dans certains cas, réduire la congestion par une meilleure régulation du trafic.

Les réflexions engagées sur ce sujet seront poursuivies pour d'éventuelles mises en œuvre dans les années à venir. La DiRIF mènera une expérimentation en liaison avec les préfectures de département concernées. Pour chaque section routière retenue, un dispositif robuste et transparent d'évaluation accompagnera l'expérimentation et sera bâti en associant Airparif et Bruitparif pour mesurer les bénéfices environnementaux.

Par ailleurs, pour fluidifier les grands axes du réseau routier national, la DiRIF étudiera l'opportunité sur la généralisation du dispositif de régulation d'accès par des feux tricolores sur les axes autoroutiers de grande couronne (A10, A13, A15, RN104, RN118), l'évaluation des dispositifs déployés entre 2009 et 2018 ayant montré, en fonction des périodes et de l'axe considéré, un gain de 1 à 30 % sur les émissions de polluants.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Aménagement du réseau magistral (voies réservées notamment) : État (DiRIF), sociétés concessionnaires d'autoroutes, Ville de Paris

Mesures sur les vitesses et régulation d'accès : DiRIF (études), Préfectures de département et Ville de Paris (pouvoir de police – sous réserve des prescriptions du préfet de police de Paris)

Contribution aux études sur les voies réservées pour le volet bus : Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

État, sociétés concessionnaires d'autoroutes, Région, Départements

MESURE 7.1.3 Aménager le réseau primaire hors agglomération pour assurer la sécurité routière et faciliter les liaisons en modes actifs et en transports collectifs

Le réseau primaire hors agglomération est le support des déplacements automobiles de moyenne distance, des transports collectifs structurants et de certains itinéraires de poids lourds. Il se compose d'axes présentant des caractéristiques variables (largeur, nombre de chaussées, niveaux et composition du trafic, milieu traversé…), mais certains principes communs doivent prévaloir pour leur aménagement.

Les recommandations du Cerema *(Aménagement des routes principales, août 2022)* constituent un socle utile, à adapter selon les configurations locales :

- la lisibilité de la route et de son environnement (perception claire de la route et des mouvements de trafic) pour inciter l'usager à un comportement adapté et le plus sûr possible,
- la prise en compte, dans l'aménagement, de l'erreur possible de l'usager, en particulier via un traitement des accotements et abords de la route et des obstacles, permettant d'éviter les chocs ou d'en limiter la gravité,
- la prise en compte des vitesses pratiquées pour l'application des règles de visibilité aux enjeux de sécurité les plus importants,
- la recherche d'une cohérence des caractéristiques d'aménagement avec les comportements attendus des usagers, en particulier en matière de vitesse,
- la prise en compte de l'ensemble des usagers potentiels (piétons, vélos, véhicules légers, deux-roues motorisés, poids lourds, convois exceptionnels, transports collectifs, véhicules agricoles, voiturettes, etc.).

Compte-tenu notamment des vitesses maximales autorisées sur ce réseau (80 ou 90 km/h dans la majeure partie des cas), l'enjeu de sécurité routière y est particulièrement prégnant. Ainsi, l'aménagement de ce réseau doit s'inscrire dans la philosophie du « Système sûr », intégrée à la directive européenne sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières, modifiée en octobre 2019, qui vise à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur les routes ***(voir ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière »).***

Ce réseau primaire hors agglomération a également vocation à appuyer le développement de liaisons en transports collectifs entre territoires.

Sur ces axes empruntés par des lignes de bus ou de cars (cars express notamment), des aménagements ponctuels de la voirie peuvent être envisagés pour en améliorer la performance (aux abords des intersections et des arrêts notamment).

La continuité et la cohérence du jalonnement sont particulièrement importants sur ce réseau, notamment pour les poids lourds, afin de préserver le réseau local des risques de report de trafic non approprié.

Les déplacements des cyclistes et des piétons le long de ces axes doivent être intégrés sur toutes les portions où cela s'avère pertinent par rapport à la demande de déplacement actuelle et potentielle. Une attention particulière sera portée à certains secteurs, pour lesquels des aménagements séparatifs et un éclairage adapté sont à privilégier :

- les liaisons entre pôles urbanisés proches (environ 5 km pour le vélo), en particulier s'ils accueillent une gare, un équipement scolaire (collège, lycée…) ou un équipement de rayonnement intercommunal,
- les zones de transition entre les secteurs non urbanisés et l'entrée de l'agglomération, susceptibles d'accueillir des activités riveraines. La localisation des panneaux d'entrée/sortie d'agglomération doit être la plus cohérente possible avec les fonctions et type d'urbanisation riveraine,
- les accès aux arrêts de bus et cars.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voirie : État (DiRIF), Départements
Police de la circulation : préfet de département, président du conseil départemental

FINANCEURS :

État, Région, Départements, Île-de-France Mobilités pour les aménagements bus

MESURE 7.1.4 Aménager le réseau local hors agglomération

Le réseau local hors agglomération accueille un trafic local de faible intensité et de courte distance. Il permet la desserte de hameaux, villages ou équipements isolés.

Des aménagements visant à améliorer la sécurité routière peuvent y être nécessaires selon les conditions locales : accotements, signalisation des intersections, amélioration de la visibilité, etc.

Les limitations de vitesse doivent être cohérentes avec le profil, les aménagements et l'environnement de la voie, afin d'inciter à les respecter. Une attention doit être portée aux aménagements d'arrêts de transports collectifs, ainsi qu'aux itinéraires y menant.

Selon le contexte local, et la demande potentielle, certains axes peuvent être priorisés pour les piétons et/ou les cyclistes. Les aménagements de type chaussée à voie centrale banalisée (dits « chaucidou ») peuvent, dans certaines conditions, permettre de créer des itinéraires cyclables locaux, par exemple pour desservir des établissements scolaires depuis plusieurs villages et hameaux, en alternative à l'usage du réseau primaire de voirie. Dans ce cas, l'éclairage de ce type de réseau doit être envisagé. Le jalonnement pour les cyclistes et les piétons est important pour faire connaître ces itinéraires.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voirie :
Départements, EPCI, Communes

Police de la circulation : président du conseil départemental, président de l'EPCI, maire

FINANCEURS :

Départements, EPCI, Communes
Si aménagements cyclables : Région
Si aménagements bus : Île-de-France Mobilités

ERC

OBJECTIF

Réduire de moitié le nombre de tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre les périodes 2015 / 2019 et 2025 / 2029

L'Île-de-France concentre 31,3 % des accidents corporels de la circulation, 9,9 % des tués et 29,9 % des blessés de la France métropolitaine en 2021.

Environ les trois quarts des accidents ont lieu en agglomération, où les usagers des modes actifs (piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés) représentent plus de la moitié des tués et environ 40 % de blessés.

Concernant les accidents hors agglomération, ce sont les usagers des deux-roues motorisés et les automobilistes les plus concernés. La principale cause d'accident est, comme ailleurs en France, la vitesse, celle-ci pouvant être un facteur déclencheur de l'accident ou aggravant.

Adopter la « Vision Zéro » pour l'Île-de-France, démarche qui vise à amener à zéro le nombre de tués et de blessés graves dans des accidents de la route à terme, se traduit par un objectif de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur les routes et dans les rues de la région d'ici à 2030.

Plus que l'atteinte de ce chiffre, adopter cette vision permet de fédérer l'ensemble des acteurs derrière un objectif commun de réduction drastique du nombre de tués et blessés graves, en adoptant une démarche globale pour mettre en œuvre un « système sûr » articulé autour des trois grandes composantes de la circulation routière : véhicule, infrastructure, individu.

En effet, de nombreux acteurs travaillent pour améliorer la sécurité routière : services de l'État sous l'égide de la Délégation à la Sécurité routière qui définit et coordonne la politique de sécurité routière (Préfectures, DRIEAT, services de police et de gendarmerie…), collectivités locales, de nombreuses associations d'usagers ou spécialisées sur le sujet, la Cramif, le ministère de l'Éducation Nationale et les établissements scolaires, les entreprises et associations professionnelles.

La coordination de ces acteurs se fait notamment via les documents généraux d'orientations de la sécurité routière (DGO), élaborés sous l'égide de chaque préfet de département environ tous les 5 ans (nouvelle version en cours en 2023).

Une amélioration de la sécurité routière nécessite ainsi une approche systémique, avec des mesures concernant différents domaines :

- développer une connaissance fine de l'accidentalité, pour construire des politiques publiques adaptées (types d'usagers, causes d'accident…) et évaluer les dispositifs mis en œuvre,
- intervenir sur l'infrastructure, pour aménager notamment les secteurs accidentogènes ou réduire les vitesses, selon les caractéristiques des axes et les usagers concernés, les passages à niveaux doivent faire également l'objet d'un traitement particulier,
- sensibiliser, former et communiquer auprès des différents publics-cible : jeunes, séniors, employeurs et salariés, usagers des deux-roues motorisés, cyclistes et usagers d'engins de déplacement personnels motorisés, selon les enjeux locaux.

Le transport de matières dangereuses pose des questions de sécurité spécifiques, qui doivent être traitées par des mesures *ad hoc :*

- prévoir une distance à débroussailler suffisante autour des voiries *(article L. 134-10 du Code forestier)* et les équipements utiles suivant le risque incendie (citerne),
- apprendre aux usagers à identifier un convoi de marchandises dangereuses (pictogrammes),
- définir des règles de circulation adaptées,
- faire de la prévention sur les consignes de sécurité et le signal d'alerte en cas d'accident.

MESURE 7.2.1 Assurer le suivi de l'accidentalité routière

L'observatoire régional de la sécurité routière (ORSR) d'Île-de-France et les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) recueillent et diffusent des données sur l'accidentalité routière et des analyses sous plusieurs formes :

- un baromètre mensuel régional de l'accidentalité, agglomérant les données issues des huit observatoires départementaux :

  - nombre d'accidents,
  - de tués,
  - de blessés,
  - de catégories d'usagers touchés, etc.

- un bilan annuel permettant d'établir un suivi précis de l'accidentalité en Île-de-France, pour chacun des modes de déplacement, et de mesurer les évolutions.

Par ailleurs, le fichier national des accidents corporels de la circulation dit « Fichier BAAC » (Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation), disponible en open data, permet aux gestionnaires de voirie de connaître plus précisément les accidents étant survenus sur leur territoire. En retour, ces derniers (Départements notamment) sont des contributeurs à la connaissance de l'accidentalité locale :

- fiabilisation des données d'accidents (correction des BAAC),
- enquêtes de terrain post-accident,
- production de statistiques,
- analyses locales, etc.

La publication des données statistiques de sécurité routière régionales et départementales permet d'apporter à l'ensemble des partenaires régionaux, départementaux et locaux une information régulière sur l'ampleur et la nature de l'insécurité routière en Île-de-France, en cohérence avec les données publiées au niveau national.

Ces données sont complétées par des informations qualitatives sur les mesures prises à l'initiative nationale, régionale ou locale. Ces données doivent servir pour définir les politiques de sécurité routière à l'échelle locale, notamment l'aménagement de la voirie et l'abaissement des vitesses, en repérant les secteurs plus accidentogènes.

Un suivi spécifique des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel (motorisé ou non) est assuré par les gestionnaires de voirie concernés, au regard des enjeux de développement de ces modes.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Pilotage des observatoires :
État (DRIEAT et préfectures)

Amélioration de la connaissance de l'accidentalité et utilisation des données :
Gestionnaires de voirie locaux (Départements notamment)

FINANCEUR :

État

MESURE 7.2.2 PLM Réduire les vitesses et aménager la voirie pour réduire le nombre et la gravité des accidents

La réduction des vitesses est un moyen d'améliorer la sécurité routière, pour autant que l'aménagement de la voie et de son environnement soit en cohérence avec la vitesse limite autorisée.

En agglomération, des mesures de pacification de la voirie pour abaisser effectivement les vitesses devront être prises, afin de protéger les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes) ***(voir ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »).***

Hors agglomération, les réflexions engagées sur les baisses de vitesses maximales autorisées pour certains axes des réseaux magistral et primaire seront poursuivies et mises en œuvre ***(voir ACTION 7.1 « Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable »).*** Ces mesures doivent s'accompagner d'opérations de contrôle (radars fixes ou mobiles, opérations ciblées) pour s'assurer de leur respect par tous les usagers.

Ces réductions de la vitesse maximale autorisée concourent également aux objectifs de réduction des nuisances pour les riverains (bruit, pollution) et des consommations d'énergie, ou encore de limitation de la congestion par homogénéisation des vitesses.

Par ailleurs, pour réduire le nombre et la gravité des accidents pour l'ensemble des usagers, les gestionnaires de voirie réalisent des travaux d'aménagement et d'équipement d'infrastructures destinés à traiter des sites dangereux avérés.

Les interventions concernent en priorité :

- les opérations visant à sécuriser les zones d'accumulation d'accidents répertoriées, où se sont produits au moins cinq accidents corporels sur une section de moins de 850 m sur une période de cinq ans,
- les opérations issues d'une étude globale de sécurité tous modes concernant des sites présentant des événements ou des incohérences pouvant influer sur le comportement des usagers et entraîner des répercussions sur la sécurité routière,
- le traitement des zones de transition en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 km/h au moins,
- l'atténuation de la gravité des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux : les musoirs autoroutiers ou de voies rapides, les têtes de ponts, les arbres, les murets, les poteaux électriques et les coins de bâtiment, ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux-roues motorisés,
- la sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante en rase campagne.

Une attention particulière devra également être portée aux traversées de voies routières aux abords des établissements recevant du public, notamment pour sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

Les aménagements réalisés devront faire l'objet d'une évaluation, décrivant les objectifs de l'opération (réduction de la vitesse, amélioration de la lisibilité de la route…) et un état zéro (vitesses pratiquées, volume de trafic, analyse des accidents dans le secteur…). L'évaluation complète, qui devra concerner l'ensemble des modes de déplacement, s'appuiera notamment sur une nouvelle campagne de mesures réalisée dans les deux ans après la mise en service de l'aménagement.

Une évaluation ex-post des impacts de la réduction des vitesses sur la qualité de l'air et le bruit pourra être entreprise en complément.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voirie : État (DiRIF), Départements, EPCI, Communes
Contrôle : services de police et de gendarmerie

FINANCEURS :

Départements, EPCI, Communes
Subventions via le plan Route de demain : Région

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Définir les sites dangereux avérés et planifier leur aménagement

MESURE 7.2.3 Poursuivre les actions de formation et de sensibilisation à la sécurité routière

La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière par la mise en œuvre d'actions de communication et de formation visent à réduire l'importance du facteur comportemental dans la survenue d'accidents.

Les documents généraux d'orientation (DGO), pilotés par l'État pour chaque département, intègrent quatre enjeux nationaux pour la période 2023 / 2027 :

- le risque routier professionnel (trajets domicile-travail et trajets de mission),
- les conduites à risques : vitesse, alcool, stupéfiants, non-respect des priorités et distracteurs présents dans les accidents corporels ou mortels,
- les mobilités douces incluant les piétons, les engins de déplacement sans et avec moteur, les vélos dont les vélos à assistance électrique,
- les deux-roues motorisés.

Par ailleurs, des enjeux spécifiques à chaque département ont été identifiés, par exemple les jeunes ou les séniors.

Ces enjeux sont déclinés dans les Plans Départementaux d'Action de Sécurité Routière (PDASR) annuels, centrés sur les actions de sensibilisation, de communication et de formation, co-pilotés par les services de l'État et les Départements, et qui fixent les actions concrètes qui permettent de décliner ces enjeux :

- interventions en milieu scolaire ou étudiant,
- interventions auprès d'associations d'usagers de deux-roues motorisés,
- interventions dans les entreprises, etc.

Par ailleurs, les DGO peuvent fixer, en cohérence avec les enjeux, des priorités pour les contrôles routiers, au-delà des contrôles de vitesse : alcool, stupéfiants, équipements de sécurité (casques…).

Ces actions peuvent être complétées par des initiatives mises en place par d'autres acteurs (Communes, EPCI, associations, Cramif…). Les événements tels que la semaine de la mobilité sont également des moments privilégiés pour communiquer sur ces thématiques.

Les actions de sensibilisation au risque routier devront également être menées auprès de publics ciblés :

- les salariés pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels. Cet axe a été retenu dans les enjeux prioritaires des DGO, et sera traité en lien avec les actions de management de la mobilité mises en place par les employeurs ***(voir ACTION 14.3 « Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés »),***
- les jeunes, autour des actions d'écomobilité scolaire ***(voir ACTION 14.2 « Développer l'écomobilité scolaire »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

État, Départements, EPCI, Communes, associations et Cramif

FINANCEURS :

État (DGO et PDASR), Départements et Région

MESURE 7.2.4 Améliorer la sécurisation des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et transports scolaires

En Île-de-France, 388 passages à niveau sont soumis à diagnostic obligatoire à renouveler tous les cinq ans (décret n°2021-396 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau). Onze d'entre eux, ayant une fréquentation tant routière que ferroviaire élevée, ou ayant connu des accidents significatifs au cours des dix dernières années, sont inscrits au programme de sécurisation national défini par l'État (liste actualisée deux fois par an) et doivent faire l'objet d'aménagements.

L'ensemble des passages à niveau peuvent bénéficier des crédits de l'enveloppe « Aménagements » de l'État, qui vise à réaliser des aménagements simples et rapides, autres que la dénivellation systématique dont les travaux sont lourds et coûteux.

Passages à niveau franciliens inscrits au programme de sécurisation nationale – (décembre 2024)	
Seine-et-Marne	
PN8	sur la section Paris-Est – Mulhouse ville à Roissy-en-Brie (RD21)
PN41	sur la section Paris -Est – Mulhouse ville à Nangis (RD56)
PN26	sur la section La Plaine – Hirson à Rouvres (RD401)
PN8*	sur la section Morêt – Lyon à Saint-Pierre-lès-Nemours (RD16)
PN34*	sur la section Paris – Marseille à Esmans (RD28)
PN38	sur la section Paris – Marseille à La Brosse Montceaux (VC12)
Essonne	
PN30	sur la section Brétigny – La Membrolle à Breuillet
PN16	sur la section Villeneuve-Saint-Georges – Montargis à Corbeil-Essonnes (VC)
PN24	sur la section Villeneuve-Saint-Georges – Montargis à Ballancourt-sur-Essonne (RD17)
Val d'Oise	
PN4*	sur la section Epinay – Le Tréport à Deuil-la-Barre (RD311)
PN17	sur la section Epinay – Le Tréport à Bessancourt (VC)
PN19	sur la grande ceinture à Argenteuil (RD122)

** Passages à Niveau (PN) concernés par un projet de suppression ou de fermeture, nécessitant des travaux lourds.*

Le plan d'action se décline en quatre axes :

- renforcer la connaissance des passages à niveau et du risque,
- accentuer la prévention et la sanction,
- amplifier la sécurisation des passages à niveau par des mesures d'aménagements,
- instaurer une gouvernance nationale et locale.

La réalisation des diagnostics et la définition des mesures à prendre se font dans le cadre de commissions départementales chargées d'assurer le suivi et le pilotage de la politique de sécurisation des passages à niveau, sous l'égide des préfets, et associant l'ensemble des acteurs locaux (gestionnaires de voirie, gestionnaires d'infrastructure de transport…). Les propositions d'aménagement sont ensuite priorisées à l'échelle régionale. Les mesures concernent tant la suppression de passages à niveau par la réalisation de franchissements routiers dénivelés du réseau ferré que la sécurisation des abords des passages à niveau existants. Le maintien des traversées pour les piétons et les cyclistes est recherché, pour ne pas créer de coupure dans les itinéraires.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

État, SNCF Réseau, gestionnaires de voirie (Départements, EPCI, Communes)

FINANCEURS :

Actions de sécurisation : État
Mise en conformité : SNCF Réseau
Gestionnaires de voirie
Subvention pour la sécurisation ferroviaire et routière aux abords des passages à niveau inscrits au programme national de sécurisation : Région

MESURE 7.2.5 Réduire les angles morts pour les cars et les bus

La règlementation européenne impose à compter du 1er juillet 2024 d'équiper tous les poids-lourds neufs de nouveaux systèmes de sécurité. Les bus et cars seront donc notamment équipés de systèmes de détection d'angles morts à droite et à gauche, de détection de présence frontale, ainsi que de détection de fatigue du conducteur.

Par ailleurs, dans le cadre des nouvelles commandes de matériel roulant passées par Île-de-France Mobilités, les rétroviseurs-miroirs seront remplacés par des rétrocaméras (caméras avec écrans de retour dans le bus), qui améliorent sensiblement la vision du conducteur, en particulier la nuit ou par mauvais temps.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

ERC

OBJECTIFS

Pour le réseau national non concédé :

→ **Réalisation des voies réservées définies comme prioritaires** dans le Schéma directeur des voies réservées (SDVR)

Pour le réseau national concédé :

→ **Réalisation des projets de voies réservées** portés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

Le réseau magistral connaît, à certains endroits, des taux de congestion importants aux heures de pointe du matin et du soir. Il s'agit d'éviter que cette congestion ne s'aggrave dans la prochaine décennie en optimisant l'usage de ce réseau grâce à un meilleur remplissage des véhicules.

La mise en place de voies réservées aux véhicules transportant deux personnes ou plus (covoitureurs, transports collectifs, taxis) constitue une incitation importante à l'utilisation de ces modes en leur offrant un avantage concurrentiel par rapport à la voiture individuelle : un temps de parcours amélioré et, surtout, une régularité de ce dernier.

Les voies réservées sont donc un moteur de réduction de l'autosolisme et d'augmentation du taux de remplissage des véhicules.

Les voies réservées peuvent être permanentes (à l'image de la voie réservée aux bus sur l'A10) ou, pour la plupart, activées aux heures de pointe du matin et/ou du soir selon les besoins.

Le développement du covoiturage ***(voir ACTION 5.1 « Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France »)*** et des lignes de cars express ***(voir ACTION 1.4 « Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie »)*** rendent essentiel le développement de ces voies réservées sur le réseau magistral.

MESURE 7.3.1 SCoT PLU Créer des voies réservées aux véhicules à deux personnes ou plus sur le réseau magistral (transports collectifs, taxis et covoiturage)

Plusieurs sections du réseau magistral francilien feront l'objet d'une création de voies réservées aux véhicules à deux occupants ou plus, incluant les véhicules de transports collectifs.

Ces créations reposent sur :

- la mise en œuvre du Schéma Directeur des Voies Réservées (SDVR), sur le réseau national non concédé : réalisation de voies réservées sur une dizaine de sections retenues en fonction de l'utilité des projets (gain de temps pour les usagers de la voie réservée), de leur coût et de leur faisabilité (liste des voies à aménager en priorité en cours de définition par la DiRIF en 2025,
- la pérennisation de certaines voies réservées mises en place pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, sur l'A1 et l'A13, ainsi que sur le Boulevard périphérique (sous réserve des conditions énoncées ci-après),
- la mise en œuvre de projets portés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur certains tronçons du réseau concédé. Trois projets existent à l'heure actuelle (sur l'A4, l'A6 et l'A13), et la décennie pourrait voir se développer de nouveaux projets en fonction des besoins sur le réseau concédé.

Les voies réservées doivent être aménagées de manière à limiter les conflits de circulation au niveau des entrées et sorties d'autoroute. L'intégration des cars sur ces voies sera recherchée.

Toutefois l'opportunité de cette intégration est à étudier au cas par cas en fonction du degré de congestion. En effet, de tels aménagements (lorsqu'ils sont faits sur la voie de gauche) peuvent s'avérer inadaptés pour les cars, dans les cas où ces derniers devraient cisailler un flux important de véhicules pour les rejoindre ou pour les quitter. L'opportunité de créer des voies réservées uniquement aux transports collectifs est étudiée au cas par cas, notamment sur les axes concernés par une haute fréquence de passages bus.

La réalisation d'une voie réservée est acceptable si le gain de temps est intéressant pour les ayants-droits, et la perte de temps limitée pour les autres usagers de la route.

Dans le cas où une voie réservée est réalisée sur une voie existante, son aménagement ne doit pas se traduire par des débords de congestion trop importants (qui pourraient notamment pénaliser les cars circulant en amont de la voie réservée), ni par un report de trafic sur le réseau secondaire.

À cet égard, une évaluation des impacts potentiels sur le trafic doit être réalisée au stade des études amont et un observatoire mis en place sur les tronçons concernés, afin de suivre les effets de l'aménagement sur le trafic de l'axe et du réseau environnant.

Dans certains cas, pour s'assurer de la pertinence des voies réservées et de leur efficacité, leur mise en place définitive pourra être précédée de phases de test, avec la mise en place d'aménagements à caractère réversible.

Une orientation réglementaire du SDRIF-E s'appliquant aux documents d'urbanisme locaux vise expressément les évolutions du réseau structurant (intégrant le réseau magistral) vers une plus grande multimodalité (OR132).

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Mise en œuvre du SDVR et création des voies réservées sur le réseau routier national non concédé : État (DiRIF)

Pérennisation des voies olympiques en héritage : État (DiRIF) et Ville de Paris

Mise en place de voies réservées sur les réseaux concédés : sociétés concessionnaires d'autoroutes

FINANCEURS :

État, Région, Ville de Paris, Départements, sociétés concessionnaires d'autoroutes

MESURE 7.3.2 Assurer le contrôle de l'usage des voies réservées pour garantir leur efficacité

L'acceptabilité et l'efficacité d'une voie réservée repose sur un contrôle performant du nombre d'occupants des véhicules, afin que ne circulent sur la voie réservée que les véhicules autorisés.

Ainsi, toutes les voies réservées aux véhicules en covoiturage et aux transports collectifs seront équipées de dispositifs de contrôle automatisés. Trois types de contrôle peuvent être envisagés, déployés au cas par cas en fonction de la configuration des voies :

- contrôle par un agent assermenté,
- contrôle par vidéoverbalisation et lecture de plaque,
- contrôle sanction automatisé (CSA).

Les systèmes de CSA et de vidéoverbalisation assistée, permettant de mesurer le nombre d'occupants dans les véhicules, font l'objet d'expérimentations (pilotées par la DGITM et le Cerema), afin d'assurer la pertinence et la robustesse de la technologie pour son déploiement.

Les voies réservées pourront également faire l'objet de contrôles de police réguliers, ces contrôles pouvant être délégués aux polices municipales ou intercommunales.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE :

Mise en œuvre des moyens de contrôle et des sanctions : État
Le contrôle peut être délégué aux polices municipales ou intercommunales

FINANCEUR :

État

ERC

OBJECTIFS

→ **Réaliser l'ensemble des opérations routières *listées à la MESURE 7.4.1***

La route étant le support d'une part importante des mobilités franciliennes, et sa transformation étant nécessaire pour accompagner la transition vers un système de mobilités plus durable, la qualité du service rendu pour l'ensemble de ses usagers (fiabilité et confort d'usage) constitue un enjeu central.

Le réseau routier francilien n'a pas vocation à s'étendre substantiellement. Néanmoins, dans certains territoires en développement, des compléments peuvent être nécessaires pour assurer la desserte, le désenclavement de territoires ou la fluidité du réseau, lorsque les alternatives ne sont pas encore suffisamment développées. Il convient en particulier de répondre à un trafic à haute intensité sur le réseau magistral, le cas échéant par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées.

Le réseau existant doit par ailleurs faire l'objet d'une maintenance et d'un entretien suffisants pour que son niveau de sécurité et de performance soit préservé. Le maintien en état des voies du réseau est devenu un enjeu prégnant. Des incidents majeurs ont mis en exergue l'importance de garantir les financements et la réalisation de ces opérations.

L'exploitation de ce réseau peut également être améliorée, notamment via le développement des fonctionnalités des systèmes de gestion de trafic.

MESURE 7.4.1 Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain

Afin de conforter le réseau magistral, il s'agit d'augmenter de manière ciblée sa capacité sur certains axes devant continuer à écouler du trafic à haute intensité (cf. orientation réglementaire 133 du SDRIF-E). Cet accroissement de capacité peut se traduire par des aménagements nécessaires sur les sections particulièrement congestionnées et doit s'accompagner d'une réflexion plus globale pour en optimiser l'usage en favorisant les véhicules partagés et en améliorant la gestion du trafic.

Dans les secteurs faisant encore l'objet d'une urbanisation, certains compléments doivent être apportés au réseau routier primaire. Ces nouveaux maillons doivent être conçus pour accueillir des mobilités plus durables (covoiturage et transports collectifs, vélo le cas échéant) et leur offrir des conditions d'accès et de circulation suffisamment attractives comparativement à la voiture individuelle. Par ailleurs de nombreux projets de requalification d'axes permettent d'améliorer leur insertion urbaine et d'y développer les modes actifs.

L'ensemble de ces projets doivent s'accompagner de mesures d'amélioration de la performance environnementale du réseau ***(voir ACTION 7.5 « Améliorer la performance environnementale du réseau routier »)*** et viser une minimisation de l'artificialisation des sols induite pour réduire les effets sur l'eau, l'absorption du CO_2 et la biodiversité.

La liste des projets figure dans les tableaux ci-après.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voirie : État, Départements

FINANCEURS :

État, Région, Départements, EPCI, Communes, autres partenaires potentiels

Projets sur le réseau magistral
A104 – Contournement Est de Roissy
RN406 – Desserte du Port de Bonneuil
Élargissement de la Francilienne entre A4 et N4
Diffuseur A6 Chilly Mazarin / Longjumeau
Aménagement de l'A6 sur la section RN104/RN37
RN19 – Passage à faune et requalification à Boissy
RN118 – Ring des Ulis
A86 – Diffuseur de Vélizy
RN10 – Enfouissement à Trappes et réaménagement du carrefour de Malmedonne
RN12-RD91 – Aménagement du diffuseur de Satory

>>>

Projets sur le réseau routier primaire		
Seine-et-Marne	**Yvelines (suite)**	**Hauts-de-Seine**
Liaison routière de l'Est Francilien Barreau RN3-RD212 (ex Liaison Meaux-Roissy)	Aménagement du carrefour Pigozzi	Requalification RD7 Suresnes Saint Cloud
Contournement de Guignes	RD7 – Bretelle d'insertion sur A12	RD1 Quai de Clichy la Garenne et Quai Michelet à Levallois
Barreau A4-RD96	Liaison entre RD311 et RD321	Requalification RD914 Nanterre
Déviation de Voulx	**Essonne**	Création nouvelle voie Avenue de la Liberté (ex BUCSO) Clichy
Réaménagement du carrefour RN2 – RD401 – Dammartin-en-Goële	RN20 – Requalification	Requalification de la RD910 entre Sèvres et Chaville
A104 – RD10p – Saint Thibault des Vignes – Giratoire Ouest	Desserte de la base aérienne 217	Requalification de la RD920 Nord entre Bourg-la-Reine et Montrouge
D 344 – Doublement entre le boulevard circulaire nord et la RD 934 (Barreau EE')	Aménagement de la liaison Centre Essonne: desserte du Val d'Essonne	**Seine-Saint-Denis**
RD 345 – Doublement de la Pénétrante	Aménagement de la liaison Nord-Essonne: Franchissement de Seine Athis-Mons/Vigneux	Voie interdépartementale / Voie Bokawoski
Doublement RD231		Requalification RN1
Contournement de Courtry	Requalification RD36 section Châteaufort – Saclay	**Val-de-Marne**
Modernisation des RD1004 et RD1036 (créneaux, aménagements de sécurité...)	Déviation de Paray-contournement sud d'Orly	RD10 nouveau barreau (Altival)
Liaison A4 - RD1036 (ex RN36) depuis Coutevroult	Route de Montlhéry	Requalification RD7
Création d'un giratoire entre la RD1036 (ex RN36) et la RD235 et aménagement de celui avec la RD231 (carrefour de l'Obélisque)	RN118/RD128 : aménagement de l'échangeur de Corbeville	**Val-d'Oise**
Yvelines		Liaison Sarcelles - Bonneuil en France
Liaison RD30/RD190 – Pont à Achères		Réaménagement de la patte d'Oie d'Herblay A15/RD14/RD932/RD106
Liaison A13/RD28		Fluidification Liaison RD10-RD9
RD58 – Doublement Ponts de la Villedieu		RD14 - Déviation de La Chapelle en Vexin
Bretelle A13/RD153 – dénivellation du carrefour Fauveau		

MESURE 7.4.2 Améliorer la performance de l'entretien et de la maintenance du réseau grâce au développement d'outils technologiques et numériques innovants

Les objectifs de qualité de service définis sur le réseau routier d'intérêt régional, contractualisés entre la Région d'une part, l'État et les Départements d'autre part, concernent l'entretien courant, la propreté, la viabilité hivernale, le fonctionnement des équipements (éclairage, signalisation), le jalonnement et l'information des usagers.

Au-delà de la sécurisation des financements pour l'entretien courant, devront être recherchées les améliorations suivantes:

- une meilleure coordination des chantiers via des outils informatiques collaboratifs, pour permettre davantage de gains d'échelle,
- le développement et l'utilisation d'outils de connaissance et de diagnostic de l'état du patrimoine pour mieux cibler la maintenance,
- l'innovation et l'expérimentation technologiques pour faciliter l'entretien et la maintenance.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

État, Départements

FINANCEURS :

État, Région, Départements

MESURE 7.4.3 Améliorer les fonctionnalités des systèmes d'exploitation routière et les échanges d'information entre eux

Cinq systèmes d'exploitation routière sont utilisés en Île-de-France : SIRIUS (Service d'Information pour un réseau intelligible aux usagers) sur le réseau routier national, système du PC Lutèce à Paris, SITER (système informatisé de télésurveillance et de régulation du trafic) dans les Hauts-de-Seine et les Yvelines, Gerfaut II (poste central de circulation) en Seine-Saint-Denis et Parcival (centre de gestion des feux de circulation) dans le Val-de-Marne.

L'amélioration de leurs fonctionnalités sera poursuivie :

- solutions numériques permettant le recueil des données de trafic en temps réel,
- traitement de points de congestion par la gestion dynamique du trafic (carrefours, gestion des feux),
- gestion dynamique des voies pour lutter contre la congestion (bandes d'arrêt d'urgence, voies réservées) et/ou pour faciliter les nouveaux usages, en particulier le covoiturage,
- gestion dynamique des vitesses pour lutter contre la congestion,
- reconnaissance dynamique de certaines catégories d'usagers, par exemple les véhicules à fort taux d'occupation,
- régulation d'accès,
- détection en temps réel d'incidents ou d'accidents de la circulation,
- outils de signalisation dynamique et dispositifs de répétition dynamique embarqués associés,
- équipement de véhicules du gestionnaire en unités embarquées permettant la communication inter-véhicules,
- système de gestion des priorités aux carrefours pour les bus et les tramways.

L'amélioration de l'information dynamique aux usagers en cas de situation perturbée, notamment dans un contexte d'augmentation des risques d'aléas climatiques, doit être visée.

L'amélioration de l'information dynamique aux usagers en cas de situation perturbée, notamment dans un contexte d'augmentation des risques d'aléas climatiques, doit être visée.

Un meilleur échange d'informations entre les systèmes utilisés sur le réseau national et les réseaux départementaux doit également être recherché pour améliorer la fluidité du réseau à l'échelle régionale..

Les échanges avec les opérateurs privés de services numériques d'assistance aux déplacements doivent se poursuivre afin de garantir une cohérence entre les informations diffusées aux usagers et les objectifs de hiérarchisation du réseau. Il serait souhaitable que ces services numériques informent les usagers des mesures de restriction de circulation visant les poids lourds et les véhicules polluants (ZFE) et à ce qu'ils s'efforcent de proposer aux usagers des itinéraires évitant l'usage massif du réseau non prévu pour du trafic intensif.

À cet égard, la qualification du caractère secondaire ou non d'un tronçon routier devra être cohérente avec les principes de hiérarchisation du réseau énoncés à ***l'ACTION 7.1 « Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable ».***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

État, Départements et opérateurs de services numériques d'assistance aux déplacements

FINANCEURS :

État, Région et Départements

ERC

OBJECTIFS

- **Traiter 100 secteurs de bruit routier et ferroviaire prioritaires** dans le cadre de la politique de réduction du bruit dans l'environnement menée par la Région Île-de-France
- **Élaborer et mettre en œuvre des plans d'adaptation au changement climatique** pour le réseau routier magistral et d'intérêt régional

En complément des actions pour réduire le trafic ou faire évoluer les véhicules, des mesures peuvent être prises sur les infrastructures elles-mêmes afin d'en réduire l'impact environnemental.

En premier lieu, la construction de nouvelles infrastructures doit chercher à minimiser les impacts environnementaux associés, en particulier l'artificialisation des sols, les effets de coupure, l'impact sur la ressource en eau, l'impact paysager ***(voir ACTION 7.4 « Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier » et explicitation des MESURES ERC dans le Rapport environnemental).***

Par ailleurs, l'infrastructure existante doit être améliorée pour réduire les nuisances environnementales générées par son usage, en particulier pour les riverains.

En particulier, la réduction des nuisances sonores sur le réseau existant doit faire l'objet de mesures spécifiques pour poursuivre le travail engagé au cours des décennies passées.

Enfin, dans un contexte de changement climatique, la résilience du réseau routier aux aléas météorologiques doit être améliorée.

MESURE 7.5.1 Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores routières

Le niveau de bruit généré par une infrastructure routière dépend des types de véhicules y circulant (poids, motorisation) mais aussi du niveau de trafic et des vitesses de circulation (bruit généré par les frottements dans l'air et sur la chaussée, bruit généré par les moteurs), ainsi que des revêtements de chaussée.

Les actions de pacification de la voirie et toutes les actions concourant à la baisse du trafic routier et à la transition technologique des véhicules contribuent à réduire l'exposition aux nuisances sonores, mais elles ne peuvent remédier à elles seules à la surexposition au bruit routier.

En particulier, des secteurs prioritaires de bruit, où le bruit routier dépasse significativement les normes en vigueur (valeurs limites réglementaires), doivent être résorbés au moyen de techniques adaptées au contexte :

- murs anti-bruit (lorsqu'ils ne créent pas de coupure urbaine),
- installation de revêtements spéciaux (enrobés phoniques),
- isolation des façades des bâtiments exposés aux nuisances sonores.

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, des cartes d'exposition au bruit, dites cartes stratégiques de bruit, doivent être établies et révisées tous les cinq ans, pour les grandes infrastructures de transport routier (plus de trois millions de véhicules par an) d'une part, et pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (quatorze EPCI concernés en Île-de-France) d'autre part. Ces cartes permettent d'identifier les secteurs exposés au bruit au-delà des normes en vigueur.

L'élaboration, la révision et la mise en œuvre des plans d'action associés, dits « plans de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE) doit se poursuivre, qu'il s'agisse des PPBE pour les grandes infrastructures routières ou des PPBE d'agglomération. Ces plans doivent présenter les actions engagées et celles à réaliser à cinq ans pour résorber les nuisances sonores, en évaluant leur impact sur l'exposition au bruit.

Le plan « anti-bruit » adopté par la Région Île-de-France en septembre 2024 identifie 100 premiers secteurs prioritaires à l'échelle régionale pour le traitement du bruit des transports terrestres à horizon 2030 afin de prioriser les opérations financées par la Région dans le cadre du CPER. Ces secteurs prioritaires sont présentés dans la carte ci-après. Des études acoustiques et des mesures de résorption adaptées doivent être réalisées ou planifiées pour chacun de ces secteurs prioritaires.

Lorsque des secteurs sont exposés au bruit émanant de plusieurs infrastructures gérées par des gestionnaires différents, ces derniers se coordonnent pour la définition et la planification des actions de résorption.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures routières : Préfets de département

PPBE infrastructures routières :
Préfets de département (autoroutes et routes nationales), Départements (routes départementales)

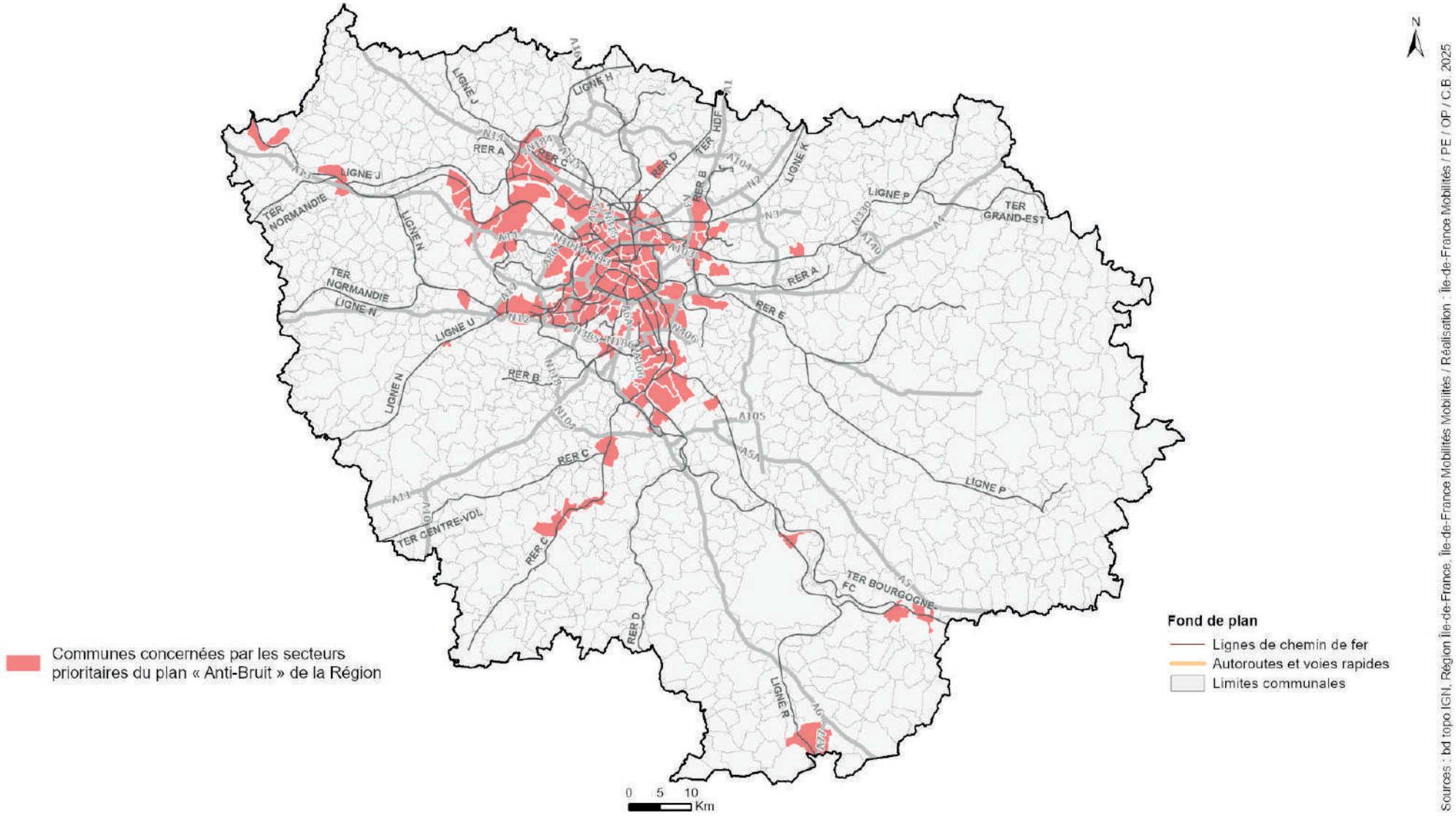
Cartes stratégiques de bruit et PPBE d'agglomérations :
EPCI, Métropole du Grand Paris

Étude et réalisation des travaux de résorption des nuisances sonores : État, Départements, Région (études acoustiques), Métropole du Grand Paris (accompagnement technique des opérations de résorption de points noirs de bruit ou de diminution des nuisances sonores (études ou travaux))

FINANCEURS :

État, Région (soutien à la pose d'enrobés phoniques et CPER), Départements, Métropole du Grand Paris

Les 100 secteurs prioritaires pour le traitement des bruits routier et ferroviaire définis dans le plan « Anti-Bruit » de la Région Île-de-France



MESURE 7.5.2 Améliorer la résilience du réseau routier aux aléas climatiques

L'entretien et la maintenance du réseau existant doivent permettre d'améliorer sa résilience aux aléas climatiques tels que les canicules, les sécheresses, les crues et les précipitations extrêmes, dont l'occurrence est amenée à croître en raison du changement climatique.

En fonction des contextes, les solutions suivantes pourront être mises en œuvre :

- utiliser des enrobés de nouvelle génération plus résilients aux impacts des canicules,
- utiliser des revêtements clairs pour les trottoirs et pistes cyclables et des granulats plus clairs pour les chaussées, pour éviter la concentration de chaleur, tout en veillant à ne pas contrevenir au confort des piétons et cyclistes en période de fort ensoleillement ni à l'accessibilité de la voirie qui dépend en particulier des contrastes de couleur entre éléments,
- développer la végétalisation aux abords des voies, en particulier les alignements d'arbres qui permettent de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain,
- désimperméabiliser les abords des voies et favoriser l'utilisation de revêtements perméables pour faciliter l'écoulement des eaux et réduire la pollution de l'eau due au lessivage des surfaces,
- développer les dispositifs d'infiltration et de stockage pour la réutilisation des eaux pluviales,
- mettre en œuvre des techniques de consolidation des routes exposées au risque de retrait-gonflement des sols.

L'innovation et l'expérimentation de solutions d'adaptation devront être soutenues par les acteurs publics.

Pour coordonner ces actions, il est recommandé que les gestionnaires des infrastructures routières établissent et mettent en œuvre des plans d'adaptation au changement climatique.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Adaptation des infrastructures (planification, études et travaux) : État, Départements, EPCI, Communes et sociétés concessionnaires d'autoroutes

Soutien à l'expérimentation : Région

FINANCEURS :

État, Région, Départements, EPCI, Communes

AXE

8

Mieux partager
la voirie urbaine

ACTION **8.1** DÉFINIR ET METTRE EN ŒUVRE DES PRINCIPES DE PARTAGE DE LA VOIRIE EN MILIEU URBAIN

ACTION **8.2** PACIFIER LA VOIRIE ET RÉSORBER LES COUPURES URBAINES



Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

L'enjeu du partage multimodal de la voirie s'est renforcé

L'usage de la voirie s'est intensifié lors de la dernière décennie, avec une multiplicité des modes accueillis dans un espace contraint : piétons, utilisateurs d'engins de déplacement personnels (EDP), vélos, transports collectifs, modes individuels motorisés et livraisons.

Le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle repose en particulier sur une amélioration de la sécurité, du confort et de la fluidité de ces déplacements. Un partage de l'espace public, et tout particulièrement de la voirie, qui leur soit plus favorable en est une composante fondamentale.

Cela nécessitera probablement d'opérer des choix pour favoriser une cohabitation harmonieuse des flux sur une voirie à la capacité limitée, en particulier au cœur des villes.

La sécurité des piétons et des cyclistes reste un enjeu majeur

Les personnes âgées constituent une part très élevée des piétons tués ou blessés dans un accident. Les enfants représentent également une part importante des blessés.

La majorité des accidents impliquant un piéton (80 %) ont lieu lors de la traversée de la chaussée et 50 % sur un passage piéton.

Malgré l'augmentation des déplacements à vélo (+30 %) sur la période 2010-2019, le nombre de cyclistes tués n'a pas augmenté pour autant (+4 % entre les périodes 2010-2014 et 2015-2019).

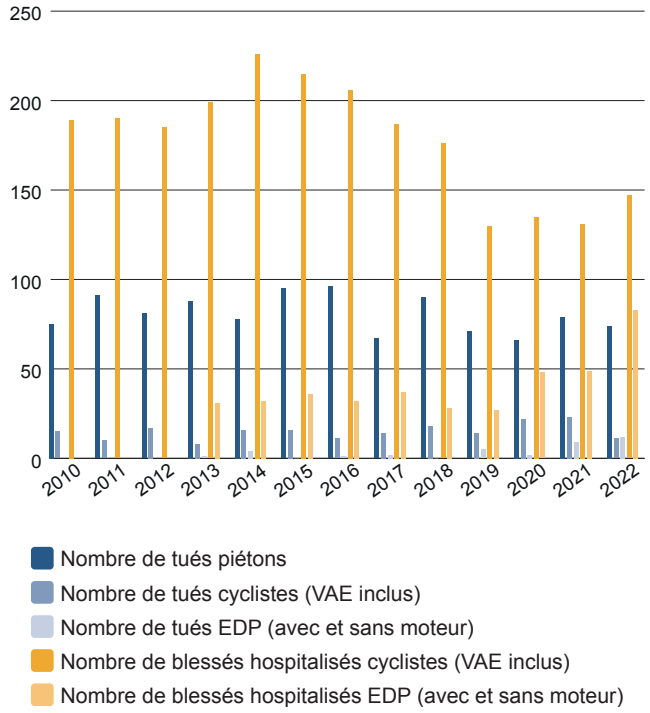
Depuis 2021, les accidents impliquant des engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) connaissent une hausse importante (6 tués en 2021, 12 en 2023).

Plus de la moitié des accidents impliquant des vélos ont lieu aux intersections. Seuls 15 % des accidents qui ont lieu hors intersections se situent sur des pistes cyclables, ce qui conforte l'aspect sécuritaire de cet aménagement.

Le nombre d'accidents impliquant un cycliste et un poids lourd se multiplie. Cela constitue un enjeu majeur de sécurité routière.

L'abaissement de la vitesse maximale autorisée mis en œuvre avec la pacification de la voirie permet de réduire fortement la gravité des accidents vélo et piétons.

Accidentalité des modes actifs en Île-de-France



Source : DRIEAT

>>>

Pacifier la voirie, une mesure efficace qui progresse en Île-de-France

La pacification de la voirie, qui consiste à réduire les vitesses de circulation automobile, limite fortement la gravité des accidents pour les piétons et les cyclistes (risque d'être tué dans un accident divisé par deux selon les données franciliennes pour l'année 2019). Elle contribue également à la diminution du bruit et à l'amélioration de la qualité de vie pour les riverains.

La pacification de la voirie s'est particulièrement accélérée sur la deuxième partie de la décennie 2010 :

- fin 2021, la limitation à 30 km/h concernait 11 % du linéaire de la voirie urbaine francilienne, et cette part est plus élevée dans les secteurs les plus denses de l'Île-de-France,
- 70 communes ont généralisé la limitation à 30 km/h sur leur voirie locale,
- un tiers des communes franciliennes offre au moins une zone de rencontre ou piétonne.

Toutefois, dans les faits, la limitation de vitesse à 30 km/h est parfois difficile à faire respecter, notamment si elle n'est pas accompagnée d'aménagements de la voirie. L'impact de ces mesures de pacification sur la vitesse de circulation des bus peut toutefois jouer de manière négative sur leur attractivité.

La résorption des coupures urbaines en bonne voie

Les coupures urbaines sont des zones de discontinuités, d'insécurité ou d'inconfort dans les itinéraires cyclables ou piétons, ou entraînent des difficultés d'accès aux réseaux de transport collectif à pied ou à vélo (voie ferrée, autoroute, cours d'eau…). Leur résorption permet donc d'améliorer l'attractivité du vélo et de la marche en milieu urbain.

Parmi les 100 coupures urbaines majeures identifiées dans le PDUIF, 74 ont été résolues ou sont en cours de résolution. S'y sont ajoutés des projets au cours de la décennie notamment dans des secteurs d'opérations majeures d'aménagement urbain. La résolution de certaines coupures peut nécessiter la réalisation d'ouvrages conséquents (franchissements).

Bus et livraisons : des services indispensables à la ville, qui doivent y trouver toute leur place

Si le bus a connu un fort développement d'offre dans la décennie précédente, sa performance globale s'est fortement dégradée, en particulier en zone dense, sous l'effet des aménagements de pacification de la voirie, des aménagements cyclables et des travaux.

L'enjeu consiste donc à concilier dans l'aménagement de la voirie l'objectif de développement des modes actifs et l'amélioration de l'attractivité du bus en assurant une meilleure performance d'exploitation et sa bonne insertion dans l'espace urbain.

L'organisation de l'approvisionnement des zones urbaines pose également des défis de partage de l'espace public importants. Les livraisons en particulier nécessitent des espaces dédiés pour faciliter cet approvisionnement tout en évitant les nuisances engendrées par le stationnement gênant de véhicules sur des espaces inappropriés.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités

La voirie urbaine est le support de nombreuses fonctions et usages. L'enjeu est de permettre une cohabitation qui satisfasse les besoins de tous les usagers de l'espace public. La hiérarchisation de la voirie urbaine est un préalable pour répondre à cet enjeu.

Il convient ensuite de travailler sur de nouveaux principes de partage de cette voirie urbaine pour favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle, plus particulièrement la marche, le vélo, le bus ***(voir ACTION 8.1 « Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain »).***

S'agissant plus spécifiquement des modes actifs, l'amélioration de la sécurité et du confort d'usage doit s'appuyer sur la pacification de la voirie, le réaménagement des intersections et la résorption des coupures urbaines ***(voir ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »).***

ACTION 8.1 DÉFINIR ET METTRE EN ŒUVRE DES PRINCIPES DE PARTAGE DE LA VOIRIE EN MILIEU URBAIN

OBJECTIF

→ **Définir une hiérarchie locale de la voirie et les principes de partage** pour chaque type d'axe dans les PLM

La hiérarchisation de la voirie est un outil pour prendre en compte les différents usages de l'espace public et fixer les règles d'un meilleur partage multimodal de la voirie pour une meilleure cohabitation des différents usages.

La hiérarchisation du réseau viaire définie à l'échelle régionale ***(voir ACTION 7.1 « Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien »)*** peut être complétée à l'échelle locale afin de fixer des règles de partage multimodal de la voirie en structurant les usages en fonction des caractéristiques et de l'environnement de la voie. C'est en particulier nécessaire pour les voies situées en agglomération, qui cumulent des fonctions circulatoires (support des déplacements tous modes) mais aussi des fonctions urbaines, et où l'espace est bien souvent contraint.

La hiérarchisation de la voirie à l'échelle locale constitue ainsi une étape préalable à la définition des actions portant sur les différents modes de déplacement car elle permet de définir et d'appliquer les principes de cohabitation de tous les modes en sécurité ou de partage différenciés, en adéquation avec le contexte urbain.

La définition de cette hiérarchie du réseau viaire en milieu urbain et la réflexion sur les principes de partage de la voirie associés doivent être menées dans le cadre d'une démarche concertée avec l'ensemble des acteurs concernés. L'élaboration d'un plan local de mobilité constitue le cadre adapté pour cette démarche.

Cette action porte essentiellement sur la voirie urbaine, ainsi que sur le réseau primaire situé en agglomération. Les axes du réseau primaire et du réseau local situés hors agglomération sont traités ***dans l'ACTION 7.1 « Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable ».***

MESURE 8.1.1 PLM SCoT PLU Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

Trois niveaux de hiérarchisation sont définis dans le Plan des mobilités ***(voir ACTION 7.1 « Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable »)*** **:**

- le réseau magistral, défini de manière exhaustive par le SDRIF-E et le Plan des mobilités,
- le réseau primaire, qui correspond au réseau structurant du SDRIF-E hors réseau magistral,
- le réseau local, qui peut faire l'objet d'une sous-hiérarchisation à l'échelle de son territoire.

L'élaboration d'un PLM doit permettre d'établir la sous-hiérarchisation de la voirie locale, traduisant la vision partagée par les différents acteurs de la mobilité sur le territoire.

Outre l'EPCI chargé du PLM, cet exercice doit associer les différents partenaires, en particulier les gestionnaires de voirie : l'État, les Départements, les Communes, la Région, Île-de-France Mobilités et les exploitants des transports de surface.

Des éléments de méthode sont proposés dans la suite de la mesure pour établir cette hiérarchisation, préalable nécessaire à la définition des orientations du PLM.

Diagnostic des fonctions et usages de la voirie

Le réseau primaire défini dans le Plan des mobilités est le premier niveau de cette hiérarchie, il convient donc de l'intégrer dans l'exercice de hiérarchisation à l'échelle locale.

Ce diagnostic des fonctions et usages des axes du réseau local existant et souhaité, ainsi que du réseau primaire, est établi en s'appuyant notamment sur les données d'entrée suivantes, selon leur disponibilité et leur intérêt dans le contexte local :

- **Analyse des fonctions circulatoires :**
  - usages selon les modes (voitures, piétons, vélos, transports collectifs, deux-roues motorisés, poids lourds, véhicules utilitaires légers, convois exceptionnels),

>>>

- types de trafic supportés (modes et volumes) : desserte locale, échange, transit,

- vitesses pratiquées, difficultés de circulation des bus et conflits d'usage,

- sections difficilement praticables pour les piétons et les vélos, difficultés de livraison et d'accès aux sites logistiques (repérages terrains, études déjà menées, etc.), secteurs accidentogènes, etc.

- **Analyse des fonctions urbaines :**

  - densité du bâti, type de tissu urbain traversé (centres-villes et centres-bourgs, quartiers résidentiels, zones d'activités économiques ou commerciales, pôles de transports collectifs),

  - espace accordé aux modes alternatifs aux modes motorisés individuels (largeur des trottoirs, densité de passages piétons et de sorties riveraines, présence d'aménagements cyclables, de couloirs bus et de points d'arrêts de bus),

  - espace accordé aux modes individuels motorisés (le stationnement sur voirie aunsi que le nombre de voies de circulation),

  - fonctionnalités de l'espace public non liées aux déplacements (les terrasses, les marchés, etc.),

  - fonctions environnementales (plantations, insertion dans des espaces verts…), etc.

L'analyse de l'existant est complétée par une analyse prospective s'appuyant sur les projets de création ou de requalification de la voirie ainsi que sur l'évolution des usages envisagée, résultant des visions établies par mode pour le PLM : axes prioritaires bus, itinéraires vélo structurants et secondaires, secteurs fortement piétons, politiques de stationnement sur voirie, réglementation des livraisons… Il ne s'agit pas de réaliser un diagnostic complet de la circulation et de la typologie urbaine, mais de donner à chaque axe ou type d'axe une fonction dans le système de mobilités.

Définition de la hiérarchisation du réseau local

À partir du diagnostic de la situation actuelle et de la vision du réseau souhaité, une hiérarchisation du réseau local peut être définie, c'est-à-dire un classement des voies selon leurs fonctions circulatoire (pour les différents modes) et urbaine. La stratégie de hiérarchisation doit en particulier prendre en compte les transports collectifs de surface et les modes actifs, de façon à prioriser ces modes de déplacement. Le diagnostic d'échelle locale permet de caractériser plus précisément l'usage et la configuration du réseau primaire.

Dans le cadre de l'élaboration d'un PLM, certaines voies locales dont la fonction souhaitée est proche du réseau primaire (support d'un fort trafic bus ou d'un itinéraire cyclable majeur par exemple) peuvent être ajoutées comme complément à ce réseau primaire.

Plusieurs niveaux du réseau local peuvent être définis :

- **le réseau local de distribution :** il assure des fonctions circulatoires à l'échelle du quartier, en accueillant du trafic secondaire, le cas échéant des lignes de transport en commun. Il peut s'agir aussi d'axes à vocation commerciale. Sa fonction est d'assurer les liaisons internes à l'agglomération ou au quartier. Les déplacements de proximité y sont privilégiés par rapport au trafic de transit.

- **le réseau de desserte locale :** sa fonction est d'assurer la desserte des activités riveraines, avec un faible trafic généré uniquement par les besoins de proximité. Les déplacements qu'il supporte ont une origine ou une destination dans le quartier. Il n'a pas vocation à accueillir une circulation traversante. Cela concerne en particulier les voies résidentielles ou certaines voies de centre-ville.

Ces niveaux peuvent être déclinés de manière plus fine, en fonction des caractéristiques propres au territoire et des objectifs de partage de la voirie par mode de déplacement. Un exercice similaire peut être réalisé sur la voirie locale située hors agglomération ***(voir ACTION 7.1 « Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable »).***

L'exercice de hiérarchisation se traduit par une carte classant les axes par niveau et représentant la nature des tissus urbains traversés, identifiant le cas échéant les sections de voirie pour lesquelles la fonction circulatoire n'est pas cohérente avec la fonction urbaine existante ou projetée.

Le travail de hiérarchisation doit intégrer la question des reports de trafic routier depuis les axes qui auront vocation à être pacifiés (en cohérence avec l'orientation réglementaire 132 du SDRIF-E), en particulier sous l'angle des nuisances sonores et des émissions liées à la circulation.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, Communes, Départements

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Définir la hiérarchie du réseau de voirie

MESURE 8.1.2 PLM SCoT PLU Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires

À partir de la hiérarchisation de voirie établie, les territoires présentent dans leur PLM leur approche en termes de principes de partage de voirie (priorisation / favorisation des modes, choix de la nature de l'aménagement…) sur plusieurs types d'axes. Ces principes peuvent être proposés via des profils type d'axes du territoire.

Des principes communs de partage de la voirie selon les différents niveaux de réseau doivent être respectés et une méthodologie doit être mise en œuvre pour définir des principes plus précis adaptés aux différents contextes locaux.

RECOMMANDATIONS

Le réseau local en agglomération est le support privilégié des déplacements à pied et à vélo, l'apaisement des vitesses par la limitation à 30 km/h doit y être recherché. Ce réseau pouvant également être le support d'une desserte en transport collectif de proximité (desserte de quartiers par exemple), il est souhaitable d'y favoriser la circulation de ce mode.

Sur le réseau primaire en agglomération, l'apaisement des vitesses par la limitation à 30 km/h doit être étudié au cas par cas, afin de vérifier sa faisabilité au regard des flux empruntant l'axe et notamment de l'impact sur la circulation des transports collectifs de surface ***(voir L'ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines »).***

L'ACTION 8.2 « Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines » explicite plus en détail les questions relatives aux vitesses et aux plans de circulation.

Démarche pour définir des principes de partage de la voirie sur les réseaux primaire et local en agglomération

Lorsqu'un profil de voirie ne permet pas d'accueillir tous les besoins identifiés sur un axe par la hiérarchisation de la voirie, il peut s'avérer nécessaire d'y prioriser certains modes de déplacement.

La démarche par étapes successives présentée ci-après est proposée comme modèle pour définir le partage et la priorisation des modes par axe. Elle est adaptée selon les tissus urbains traversés.

Concernant les espaces autour des pôles, qui concentrent de nombreux usages sur un périmètre restreint, les principes d'aménagement sont explicités dans le Guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux établi par Île-de-France Mobilités.

1/ Assurer un espace confortable et sécurisé aux piétons

Assurer la présence d'un trottoir sécurisé et suffisamment large pour les déplacements des piétons et notamment des personnes à mobilité réduite est une priorité à tout endroit en agglomération.

Le confort du piéton doit être assuré notamment par la présence d'assises régulières, ainsi que de végétalisation, qui permet également de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

À défaut de disposer de l'espace nécessaire pour séparer les piétons des autres flux, un aménagement de type zone de rencontre peut être proposé, à condition d'assurer une nette réduction et une pacification du trafic routier. Cette option n'est envisageable que sur les niveaux de voirie à vocation très locale, ne comportant pas de fonction de distribution et notamment pas de transports collectifs.

2/ Prévoir des mesures en faveur des transports collectifs de surface

Sur les axes prioritaires pour les transports en commun, c'est-à-dire supports de lignes de tramway, de bus à haut niveau de service, de car express ou accueillant plus de 300 passages de bus par jour deux sens confondus, des mesures fortes en faveur de la circulation de ces derniers doivent être mises en place et maintenues dans le temps ***(voir ACTION 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »).***

>>>

Les gestionnaires de voirie prendront les mesures décrites ci-après pour aménager la voirie afin de résorber les points durs de circulation des bus, soit ponctuellement, soit par la redéfinition en profondeur du partage de la voirie.

PRESCRIPTIONS

Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de tramway et des BHNS aux carrefours.

Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, 2 sens confondus :

1. **La réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné.**

Pour mettre en œuvre cette prescription, Île-de-France Mobilités doit être consultée par le gestionnaire de voirie lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur ces axes.

2. **Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.**

Au-delà des aménagements linéaires, il convient de traiter l'insertion des points d'arrêt bus afin d'en assurer l'accès dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

De plus, les gestionnaires de voirie veilleront à :

- limiter l'impact des travaux de voirie sur la circulation des bus,
- accentuer le contrôle des mésusages sur les aménagements bus.

3/ Aménager des itinéraires cyclables sécurisés

Sur les axes ayant été identifiés comme faisant partie d'un itinéraire cyclable structurant (réseau vélo Île-de-France, réseau cyclable métropolitain, plans vélo départementaux…), il convient d'aménager des pistes cyclables en site propre, sauf impossibilité physique.

Sur les axes de type réseau local de distribution présentant un potentiel de trafic vélo cible supérieur à 2 000 vélos par jour, il convient d'aménager des bandes ou pistes cyclables en fonction du trafic routier. Si l'espace n'est pas suffisant, un apaisement du trafic automobile pour créer un double sens cyclable peut être envisagé.

L'apaisement de la circulation et le passage en zone 30 de tous les axes de type réseau de desserte locale reste l'objectif premier.

Sur les axes du type réseau de desserte locale, les doubles sens cyclables doivent être généralisés dès lors que la vitesse sur les axes concernés est limitée 30 km/h.

Il convient également d'intégrer aux projets d'aménagement les espaces de stationnement pour les vélos, qui ne doivent pas représenter une entrave au cheminement des piétons.

4/ Préserver de l'espace pour les livraisons

Sur les axes où se situent des commerces ou services, notamment dans les centres-villes et centres-bourgs, en particulier s'ils ne disposent pas d'espace de livraison privé, il convient de prévoir des zones de livraisons en quantité adaptée par rapport aux besoins ***(voir ACTION 10.3 « Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines »).***

5/ Réguler voire réduire la place dédiée au stationnement automobile

(Voir ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »).

Le besoin de stationnement sur voirie diffère selon la nature des tissus urbains (fonctions urbaines, type de bâti) et doit donc faire l'objet d'un traitement différencié. Sur les axes où la présence du stationnement n'est pas nécessaire et limite les possibilités d'aménagement pour les autres besoins, sa suppression doit faire partie des options envisagées.

Sur les axes où se situent des commerces ou services, l'espace dédié au stationnement automobile doit être défini en quantité adaptée par rapport aux besoins et faire l'objet d'une réglementation destinée à favoriser la rotation des véhicules.

Lorsque l'espace à proximité des commerces est particulièrement contraint, il peut être envisagé de déporter les places de stationnement sur des espaces moins contraints, mais pouvant être rejoints à pied de façon rapide et confortable (à l'exception des places réservées aux personnes à mobilité réduite, qui doivent être réparties de façon régulière sur l'ensemble du territoire en agglomération et placées au plus près des points à desservir).

Dans les quartiers résidentiels ou les zones d'activités, il convient de favoriser au maximum le stationnement sur les parcelles privées en déployant une offre déportée.

>>>

6/ Adapter l'espace dédié à la circulation automobile

En fonction du rôle de l'axe pour la circulation automobile, il peut être envisagé de travailler sur les plans de circulation pour réduire le niveau de trafic. Par exemple, sur le réseau de desserte locale, il peut être envisagé une mise à sens unique pour le trafic automobile assortie d'un double sens cyclable, voire des aménagements permettant d'éviter le trafic de transit dans certaines zones. Des exemples de leviers d'aménagement pouvant être mis en œuvre selon le type de réseau et de tissu urbain sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Principes de partage sur le réseau local hors agglomération

(Voir ACTION 7.1 « Hiérarchiser le réseau routier francilien »).

Le tableau ci-dessous peut être envisagé comme un outil d'aide à la décision pour accompagner les territoires lorsque la largeur de voirie ne permet pas un aménagement pour l'ensemble des modes pratiqués et souhaités sur l'axe.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, Communes, Départements et gestionnaires privés de voirie (gestionnaires de parcs d'activités, aménageurs, bailleurs sociaux…)

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Définir des principes de partage pour les différents niveaux de voirie

Exemples de leviers d'aménagement pouvant être mis en œuvre selon le type de réseau et de tissu urbain

Levier	Domaine de pertinence et conditions de mise en œuvre	Type de réseau concerné	Type de tissu urbain concerné	Points de vigilance	Solutions associées
Réduire la largeur des voies de circulation	Dès que possible selon la combinaison de la hiérarchie du réseau viaire et les trafics (voiture, poids lourds, bus)	Primaire essentiellement	Centre-ville, centre-bourg	Passage de bus, ou trafic poids lourds	–
Supprimer des voies de circulation automobile (si plusieurs voies dans le même sens)	Maintien d'une capacité d'écoulement minimale (sur réseau primaire)	Primaire essentiellement	Centre-ville, centre-bourg, ZAE, zone commerciale	Risque de report de trafic sur des axes adjacents ou sur le réseau local	Gestion des carrefours, plan de circulation
Réduire le nombre de voies de circulation automobile en passant en sens unique	Révision du plan de circulation	Local essentiellement	Centre-ville, centre-bourg, zone résidentielle	Itinéraire des bus (la dissociation des itinéraires est en général à proscrire) Risque d'accroissement des vitesses	Gestion des carrefours, plan de circulation Aménagement pour limiter la vitesse
Supprimer le stationnement longitudinal	–	Tous	Centre-ville, centre-bourg, zone résidentielle	Risque de stationnement illicite (sur chaussée, couloir bus, aménagement cyclable, sur trottoir, sur places PMR ou livraisons)	Prévoir du stationnement déporté
Faire un aménagement partagé : couloir bus-vélo	Selon nombre de bus et nombre de vélos	Primaire essentiellement	–	Déconseillé si itinéraire emprunté par des jeunes (desserte école, collège)	–
Faire un aménagement partagé : zone de rencontre	Volume de trafic automobile limité, pas de bus, pas de possibilité de créer un trottoir pour les piétons	Local	Centre-ville, centre-bourg, zone résidentielle	Dans des secteurs où il y a une diversité de pratiques modales Traiter le report de trafic sur le pourtour de la zone	–

ERC

OBJECTIFS

- **Généraliser la vitesse à 30 km/h** sur la voirie urbaine locale
- **Généraliser la pacification de la voirie** autour de tous les établissements scolaires, des pôles d'échanges multimodaux et des établissements recevant du public de catégories 1 à 3
- **Résorber la moitié des coupures urbaines majeures**

Les piétons, les cyclistes et les utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés font partie des usagers les plus vulnérables de la voirie. Afin de limiter le risque d'accidents entre les véhicules motorisés et les usagers des modes actifs et d'en diminuer la gravité, plusieurs mesures sont identifiées :

- la pacification de la voirie par la modération des vitesses ou l'évolution des plans de circulation,
- la résorption des coupures urbaines sur les linéaires empruntés par des piétons et cyclistes,
- le réaménagement de carrefours qui sont souvent les secteurs les plus accidentogènes.

Ces mesures doivent s'accompagner de la mise en place d'un suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel afin d'orienter l'aménagement de l'espace public ***(voir ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière »).***

MESURE 8.2.1 PLM Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées

La pacification de la voirie repose en premier lieu sur la modération des vitesses des véhicules motorisés.

Sur la voirie urbaine primaire (réseau primaire situé en agglomération défini ***dans l'ACTION 7.1 « Hiérarchiser le réseau routier francilien »),*** qui est la plupart du temps le support de nombreux déplacements à pied et à vélo, la limitation de la vitesse à 30 km/h est à apprécier au cas par cas, en fonction du contexte local (volume de trafic cible, passage de lignes de transports en commun). L'avis du Département est nécessaire lorsqu'il s'agit de son réseau routier. Si les axes concernés sont supports de lignes de bus, Île-de-France Mobilités doit être consultée en amont.

Sur la voirie urbaine locale, l'amélioration significative des conditions de déplacement des piétons et des cyclistes repose sur un objectif de généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h.

Pour atteindre cet objectif de 100 % de la voirie urbaine locale à 30 km/h, il est possible de procéder par étapes en fixant un pourcentage de voies à passer en zone 30 chaque année pour une commune donnée. Il convient de prioriser la pacification de la voirie située à proximité des établissements scolaires, des pôles d'échanges multimodaux et des établissements recevant du public de catégorie 1 à 3.

La dénomination « zone de circulation apaisée » regroupe trois aménagements : la zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne.

Dans certains cas où l'espace est très contraint, il peut être envisagé la mise en place de zones de rencontre, affectées à la circulation de tous les usagers, où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Ce type de zones ne peut être aménagé que sur des voies à vocation très locale, ne comportant pas de fonction de distribution et notamment, pas de transports collectifs réguliers ***(voir ACTION 8.1 « Définir et mettre en œuvre le partage de la voirie »).*** Il en est de même pour la création d'aires piétonnes.

>>>

ACTION 8.2 PACIFIER LA VOIRIE ET RÉSORBER LES COUPURES URBAINES

La pacification de la voirie doit aussi s'appuyer sur une réflexion concernant les plans de circulation, visant à diminuer le volume de trafic routier sur les axes à vocation très locale (en y évitant le trafic de transit par exemple). Des plans de circulation visant à créer des poches étanches ne permettant pas la traversée des quartiers peuvent en particulier être recherchés. Il est rappelé que la voirie à 30 km/h doit permettre la circulation des vélos dans les deux sens avec la création de double-sens cyclables.

La création de ces espaces à trafic apaisé ou limité doit s'accompagner de travaux de modification de l'infrastructure facilitant le respect des mesures prises : réduction des largeurs de chaussée et des diamètres des carrefours, plateaux surélevés, chicanes, marquages au sol et signalisation.

Toutefois, sur les axes empruntés par des bus, la présence de certains aménagements peut gêner fortement la circulation de ce mode accessible à tous, et indispensable à la desserte des quartiers. Des solutions adaptées peuvent être mises en œuvre, telles que décrites dans le *Guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers* établi par Île-de-France Mobilités.

Ces interventions doivent être réalisées en intégrant les normes d'accessibilité ***(voir ACTION 3.1 « Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération »).***

L'impact acoustique des techniques de pacification de voirie doit faire l'objet d'une étude préalable. Ainsi, des nuisances sonores sont générées par l'accélération et le freinage, l'aménagement de la voirie doit donc faciliter l'adoption d'une vitesse faible mais constante en cohérence avec l'écoconduite.

Cela permet également de limiter la pollution atmosphérique liée à l'abrasion des pneus. Il est en outre déconseillé d'installer des ralentisseurs sur les axes fortement empruntés par des poids lourds et bus en raison de leur impact acoustique. Les moyens de contrôle adaptés pour assurer le respect de ces mesures doivent être mis en place.

Dans certains cas, il peut apparaitre nécessaire de tester l'impact de mesures ou d'aménagements sur les différents usages. Il est alors possible de mettre en place des expérimentations, s'appuyant sur le caractère réversible des aménagements.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI et Communes, avec accord préalable du Département sur son réseau

FINANCEURS :

Via les schémas cyclables : Région et Départements
Via les appels à projets : EPCI, Communes et État

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Établir un recensement des zones apaisées
- Définir les secteurs prioritaires à apaiser et identifier la nature des mesures à mettre en œuvre (type de zone apaisée, travail sur le plan de circulation) et proposer un calendrier des interventions

MESURE 8.2.2 Réaménager les intersections pour accompagner l'apaisement des vitesses et réduire l'accidentalité sur la voirie locale urbaine

La sécurisation et le confort de la traversée des piétons sont prioritaires dans le choix et la mise en œuvre de la configuration retenue. La réduction de la largeur des chaussées et la co-visibilité sont à rechercher.

La continuité d'un aménagement cyclable existant de part et d'autre d'un carrefour doit être effective et matérialisée dans le carrefour.

Sur des intersections d'axes secondaires de la voirie urbaine locale, non empruntées par des transports en commun, avec un niveau de trafic modéré et équilibré sur toutes les branches, l'instauration d'une priorité à droite favorise l'apaisement des vitesses car elle requiert une vigilance accrue au niveau de l'intersection. Elle constitue une mesure d'accompagnement des zones 30 et des zones de rencontre.

Les carrefours à feux sont à déployer lorsque les solutions d'aménagement sans feux ne sont pas satisfaisantes. En effet, le système de feux présente l'avantage de pouvoir séparer les principaux mouvements en conflit dans une intersection mais reste un aménagement accidentogène. Sur un axe avec un trafic routier important, la mise en place de feux permet de sécuriser les traversées piétonnes.

La mise en œuvre de carrefours à feux doit s'accompagner d'une modération de la vitesse pour limiter des situations accidentogènes pour tous les modes (franchissement au rouge, chocs à l'arrière…).

Les carrefours à feux doivent être adaptés aux piétons et cyclistes (réduction des conflits entre modes, temps de traversée attractifs), tout en garantissant l'efficacité des lignes de transports collectifs.

Différents aménagements peuvent répondre à ces besoins :

- les sas cyclistes améliorent les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes aux feux, et leur offrent une position plus avancée et visible au feu rouge pour limiter les angles morts (poids lourds, bus…),
- les cédez-le-passage cyclistes donnent la possibilité aux cyclistes de continuer leur route alors que le feu est rouge, après avoir cédé le passage aux flux prioritaires.

  Cet aménagement apporte plus de confort et de sécurité aux cyclistes grâce à des mouvements de tourne-à-droite dissociés de la voiture et une réduction des temps de parcours,
- la prise en compte prioritaire des transports en commun, en particulier sur les axes lourds de bus ou sur une ligne de tramway ***(voir AXE 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »).***

Les différents traitements pour gérer les intersections en milieu urbain sont rappelés dans le tableau ci-dessous.

Type de carrefour	Circulation générale (somme des trafics entrants limites)	Piétons	Cyclistes	Transports collectifs
Priorité à droite	Limité à 900 uvp*/h	Traversée difficile avec un trafic de plus de 800 uvp*/h sur une chaussée	Favorable pour les axes à faible trafic	À éviter en présence de ligne de transport en commun
Cédez-le-passage et Stop	Limité à 1200 uvp*/h			Donner dans la mesure du possible la priorité à la rue empruntée par les transports en commun
Giratoire compact et mini-giratoire	Limité à 1500 uvp*/h		À privilégier	Sous réserve de la giration des bus

** uvp : unité de véhicule particulier.*

Source : Cerema

MESURE 8.2.3 PLM SCoT PLU Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles

La résorption des coupures urbaines peut être réalisée dans différents contextes :

- dans le cadre d'un projet de transport plus vaste : réaménagement d'un pôle d'échanges, création d'une ligne de transport en commun en site propre,
- dans le cadre d'un projet de requalification de voirie : réaménagement d'une route départementale,
- dans le cadre d'un projet urbain : création d'un quartier,
- par la création d'un ouvrage d'art spécifique : élargissement d'un pont, création d'une passerelle,
- par un projet dédié uniquement à la coupure : aménagements de voirie légers tels que réorganisation du nombre de files, création d'un cheminement piéton et d'un cheminement cyclable etc.

Une liste des principales coupures urbaines d'Île-de-France a été établie, situées sur les itinéraires cyclables structurants.

Au-delà de ces coupures majeures, il existe de nombreuses coupures sur les itinéraires cyclables et piétons à l'échelle locale. L'élaboration d'un PLM est l'occasion de recenser les coupures urbaines à l'échelle du territoire, en complément des coupures majeures, et de définir les modalités de leur résorption en précisant les responsabilités et le calendrier de traitement.

La création de nouvelles coupures lors de l'aménagement de nouvelles voies et de nouveaux quartiers doit être proscrite. Il convient en particulier de ne pas créer d'ilots étanches à la circulation des piétons.

La résorption des passages à niveaux doit également prendre en compte les traversées des piétons et des cyclistes : les aménagements dénivelés créés doivent permettre un franchissement accessible pour tous. ***(voir ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voirie : État, Départements, EPCI et Communes
Gestionnaires d'infrastructures et Aménageurs

FINANCEURS :

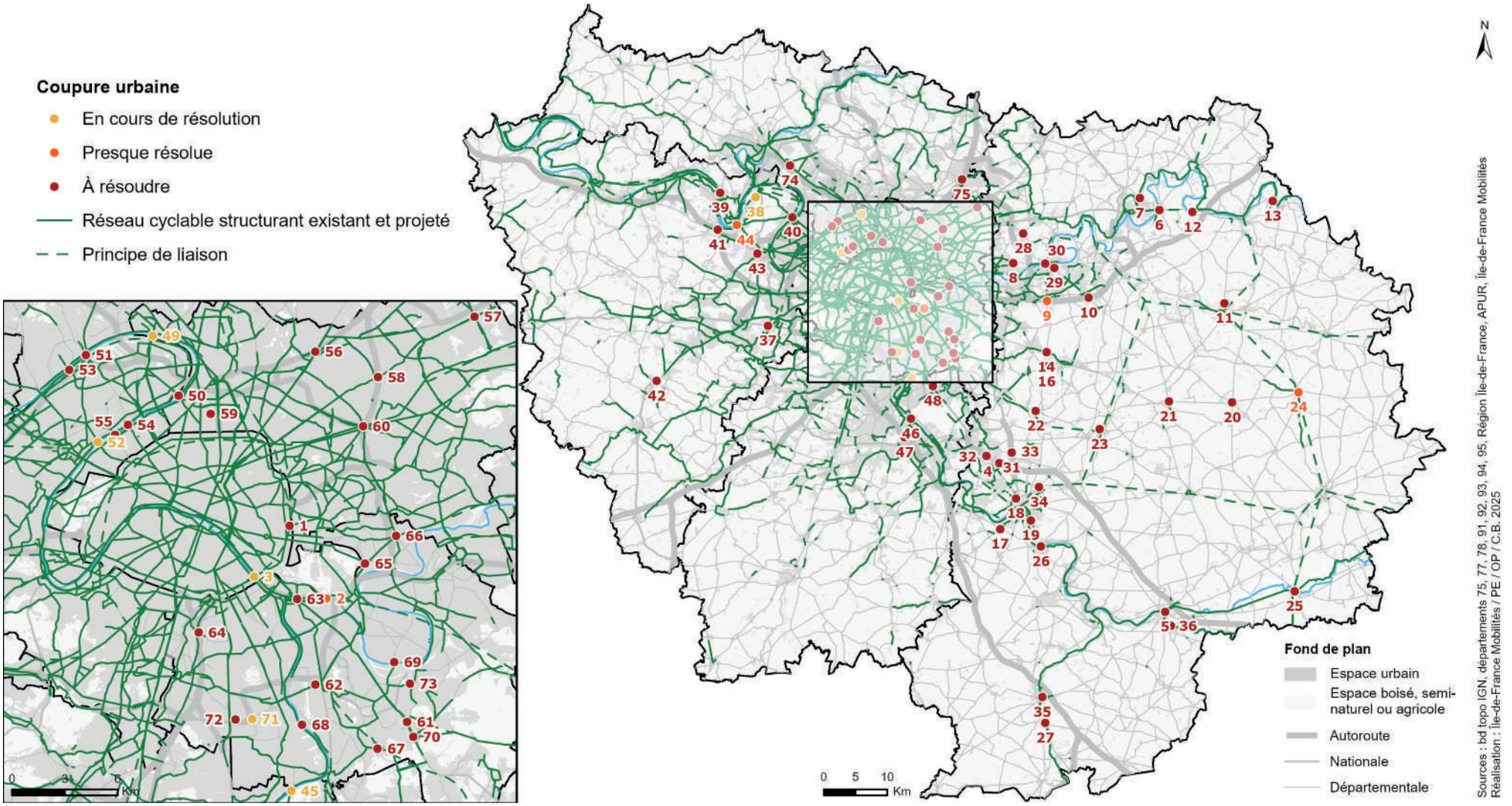
Gestionnaires de voirie et d'infrastructures : Région et Métropole du Grand Paris

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Établir un recensement des coupures locales
- Définir les modalités de résorption

>>>

Coupures majeures identifiées à l'échelle de l'Île-de-France



>>>

Coupures majeures identifiées à l'échelle de l'Île-de-France

N°	Localisation	Départ.
1	Porte de Montreuil	75 / 93
2	Passerelle de Charentonneau-Bois de Vincennes	75 / 94
3	Bercy-Charenton	75
4	RD 306 / A 5a	77
5	Pont de Seine	77
6	RD 603 franchissement Trilport	77
7	RD 405 x RD 405a	77
8	RD 934 RD 34a	77
9	RD 35 franchissement A4	77
10	RD 231 franchissement A4	77
11	RD 402 sortie nord d'agglo	77
12	RD53a, Marne	77
13	Luzancy, Marne	77
14	Carrefour RD 350 x RD 471	77
15	RD 216 x RD 471	77
16	RN 4 x RD 216	77
17	Giratoire RD 372 x RD 142	77
18	RD 606 giratoire de l'Europe	77
19	RD 39 OA sur voie ferrée	77
20	RN 4 x RD 231	77
21	RN 4 x RD 201	77
22	Giratoire RD 319 x RD 471	77
23	RD 402 OA sur voie ferrée id BN	77
24	RN 4 Béton-Bazoches	77
25	RD 412 pont sur la Seine	77
26	RD 115 Seine	77
27	RD 40e Bagneaux	77
28	RD 34 traversée de l'aqueduc de la Dhuis	77
29	Carrefour RD 934 x RD 231	77
30	Pont en X Pomponne	77
31	RD 57 OA sur A5b	77
32	RD 150 x A5a	77
33	RD 1 151 x A5a	77
34	RD 3063 x A5a	77
35	Carrefour RD16 x RD 40	77
36	Ponts en ville Cannes-Ecluse	77
37	Quartier de Satory	78
38	Pont d'Achères (projet neuf)	78
39	Ancien pont de Triel-sur-Seine (RD2)	78
40	Maisons-Laffitte Continuité RD 308 -pont de la 2e DB	78
41	Liaison d'Orgeval à Poissy en franchissement de l'A13 (RD 153)	78
42	Pont de la RN10 (RD191) aux Essarts le Roi	78
43	RN13 à St Germain-en-Laye	78
44	Passerelle de Poissy – Carrières-sous-Poissy	78
45	Écluse d'Ablon-sur-Seine	91 / 94
46	Gare RER de Ris-Orangis	91
47	A6 / A 104 / RN 449	91
48	Centre de Montgeron / Vallée de l'Yerres	91
49	Pont d'Epinay	92 / 93
50	Pont de Saint-Ouen	92 / 93
51	Pont d'Argenteuil	92 / 95
52	Pont de Courbevoie	92
53	Passerelle au droit du pont de Colombes	92
54	Pont d'Asnières	92
55	Pont de Levallois	92
56	Échangeur A 1 / RN 2	93
57	RD 40 / RD 115	93
58	Échangeur A 3 / RD 115	93
59	Franchissement du réseau ferré Saint-Denis/Saint-Ouen	93
60	Canal de l'Ourcq / Pont de Bondy	93
61	RN19 – RER A Boissy-Saint-Léger	94
62	Passerelle entre gare et carrefour Pompadour - Créteil	94
63	Carrefour de la Résistance RD6/RD19 Maisons-Alfort	94
64	Carrefour des Quatre Chemins - Arcueil	94
65	Carrefour Leclerc – Nogent-sur-Marne	94
66	Rond-point Leclerc – Le Perreux	94
67	Passerelle RD204 Descartes Limeil-Brevannes	94
68	Traversée de Seine au pont SNCF à Choisy	94
69	Traversée de la Marne – pont de Bonneuil	94
70	Traversée de la RN 19	94
71	Interruption de la piste sur la RN 186	94
72	Centre Commercial Belle-Epine	94
73	RD111 - voies ferrées Sucy-Bonneuil	94
74	RD 14 - Pierrelaye	95
75	Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle	95

AXE

9

Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux



ACTION **9.1** METTRE EN ŒUVRE DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT GLOBALES AVEC UNE APPROCHE INTERCOMMUNALE

ACTION **9.2** REPENSER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

ACTION **9.3** RÉGULER L'OFFRE DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE DANS LE DOMAINE PRIVÉ

Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

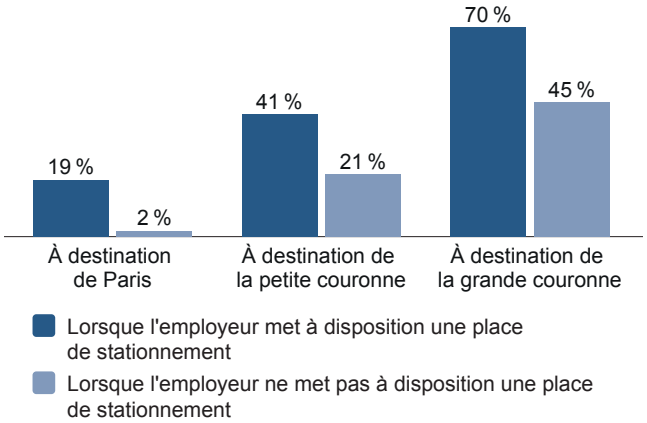
Le stationnement, levier essentiel de régulation de l'usage de la voiture, doit faire l'objet d'une approche globale

La plus ou moins grande facilité à garer son véhicule à proximité de sa destination joue un rôle clé dans le choix du mode de transport, en particulier pour se rendre sur son lieu de travail. Agir sur les conditions de stationnement constitue donc un levier majeur pour inciter à modifier les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs et des modes actifs.

Il s'agit ainsi de trouver un équilibre soutenable entre les besoins des utilisateurs de la voiture particulière (en particulier ceux ne disposant pas d'alternative suffisamment développée pour leurs déplacements contraints), le développement des modes alternatifs et l'amélioration du cadre de vie.

Il convient donc d'adopter une approche globale du stationnement public (sur ou hors voirie) et dans les espaces privés, en tenant compte de la qualité de la desserte en transports collectifs et des contraintes sur l'espace public.

Part de la voiture dans les déplacements du domicile vers le travail en fonction de la mise à disposition d'une place de stationnement par l'employeur



Source : Île-de-France Mobilités, EGT H2020

Stationnement public : une évolution en 2018 avec la réforme du stationnement sur voirie

Après de premières recommandations d'instauration du stationnement payant dans le PDUIF, sa Feuille de route 2017-2020 avait pour objectif d'accompagner la mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement payant de 2018 qui a fait du stationnement sur voirie une modalité d'occupation du domaine public donnant lieu au versement d'une redevance en fonction de la durée du stationnement. L'usager a ainsi désormais la possibilité de payer au début de son stationnement ou bien de payer un forfait de post-stationnement a posteriori, le principe de l'amende ayant disparu.

La Feuille de route du PDUIF proposait une extension de la mise en œuvre du stationnement payant et des tarifs selon la typologie de communes franciliennes.

95 communes sur les 153 identifiées par la Feuille de route avaient des zones de stationnement payant à fin 2021. Dans ces communes, la mise en œuvre de la réforme s'est accompagnée d'une hausse des tarifs de 20 % en moyenne, dépassant en général les tarifs recommandés par la Feuille de route.

Le bilan de la réforme semble globalement positif pour ces communes : le taux de respect du stationnement payant semble s'être amélioré, ainsi que le taux de rotation de véhicules.

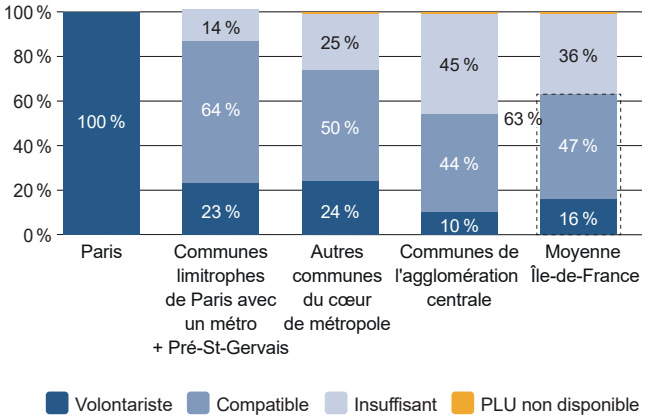
A contrario, certaines communes importantes éloignées du centre de l'Île-de-France mais aussi des communes du cœur de métropole bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs n'ont pas instauré de stationnement payant sur la voirie. Cette situation n'a quasiment pas évolué depuis 2010.

>>>

Stationnement dans les constructions neuves : un cadre fixé par le PDUIF globalement partagé pour les bureaux, moins pour les logements

Le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les bureaux lorsque la desserte en transports collectifs le permet semble désormais partagé par le plus grand nombre. Les PLU(i) sont ainsi compatibles avec les prescriptions que le PDUIF avait instaurées en matière de normes plafond pour les bureaux, pour 63 % des communes concernées par cette prescription. Toutefois, le respect des normes est nettement moins fort pour les communes qui accueillent une gare ayant une faible desserte.

Respect des normes plafond pour les immeubles de bureaux neufs



Source : analyse des PLU(i) des 298 communes soumises aux normes plafond, Île-de-France Mobilités, 2020

Le principe de modération du nombre de places exigées pour les opérations de logements semble en revanche moins partagé, dans la mesure où une part non négligeable de collectivités continue à exiger un volume de stationnement supérieur aux besoins réels des ménages.

Il existe ainsi un enjeu de précision de ces normes pour mieux tenir compte des contextes locaux (qualité de l'offre de transports collectifs et non seulement présence d'une gare, nature du tissu urbain).

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités

Les conditions de stationnement constituent un critère majeur influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés. Les politiques de stationnement doivent donc être cohérentes avec l'ensemble des politiques de mobilité, et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs.

Afin de développer une plus grande cohérence de l'offre et des règles de stationnement dans un contexte de continuité urbaine et ainsi éviter les effets de report, il convient que les politiques de stationnement soient davantage traitées à un niveau intercommunal. La coordination du stationnement sur voirie, en ouvrage et dans les espaces privés est également nécessaire pour assurer un usage optimisé de l'espace urbain ***(ACTION 9.1 « Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale »).***

Les principes des politiques de stationnement public doivent être davantage articulés avec la qualité de la desserte en transports collectifs, en particulier pour les communes concernées par le Grand Paris Express. Le stationnement payant doit se développer dans les communes les mieux desservies, tout particulièrement à proximité des gares. L'offre de stationnement sur voirie peut également être adaptée pour tenir compte des dynamiques d'évolution de la motorisation, accompagner le report vers les modes alternatifs à la voiture et permettre à d'autres usages de se développer sur la voirie urbaine ***(ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »).***

Concernant le stationnement dans les espaces privés, les normes prescrites par le PDUIF à destination des PLU(i) pour les bureaux et recommandées pour les logements doivent être reconduites en les adaptant aux différents niveaux de desserte en transport collectif, et élargies à d'autres types de constructions. Un équilibre doit être trouvé pour une offre de stationnement privé accompagnant la démotorisation mais n'entraînant pas un report du stationnement sur l'espace public ***(ACTION 9.3 « Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé »).***

AVERTISSEMENT

LES ACTIONS DE L'AXE 9 se concentrent sur le stationnement des voitures et des deux-roues motorisés.

- Les aires de livraison et le stationnement des poids lourds sont traités ***dans l'AXE 10 « Soutenir une activité logistique performante et durable ».***
- Le sujet du stationnement vélo est traité ***dans l'ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo ».***
- Le sujet des parkings relais est traité ***dans l'ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée ».***

OBJECTIFS

- **100 % d'EPCI à PLM obligatoire ayant étudié la coordination des politiques de stationnement sur leur territoire,** notamment à l'occasion de la réalisation de leur PLM
- **Acquérir une connaissance partagée de l'offre et de l'usage du stationnement** à l'échelle régionale

Afin de faire du stationnement un levier efficace de régulation de l'usage de la voiture individuelle, il est essentiel d'adopter une approche globale, couvrant à la fois le stationnement sur voirie et dans les parcs d'accès public ainsi que le stationnement dans les espaces privés.

Les politiques de stationnement relèvent de la compétence des Communes, qui déterminent l'offre et les règles de stationnement sur voirie, ainsi que les normes de réalisation de places de stationnement dans les constructions neuves dans les PLU(i). La compétence peut être transférée aux EPCI.

Dans un contexte de continuité urbaine ou de desserte de plusieurs communes par une même ligne ferroviaire, la coordination entre les politiques menées par des Communes adjacentes a des effets vertueux à plusieurs égards :

- améliorer la lisibilité des règles et tarifications de stationnement pour les usagers sur un territoire élargi,
- éviter les effets de report du stationnement d'une commune vers une autre, en cas de règles plus avantageuses dans l'une d'entre elles (notamment à proximité des gares et stations de transports collectifs),
- harmoniser les normes de stationnement pour les constructions neuves dans les PLU intercommunaux,
- dans le cas d'une intégration complète des politiques de stationnement à l'échelle intercommunale, permettre de bénéficier d'effets d'échelle dans la gestion et le contrôle du stationnement.

MESURE 9.1.1 PLM Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux

L'adaptation des politiques de stationnement à la mise en œuvre de politiques de mobilité durable repose sur une bonne connaissance de l'offre et des usages du stationnement sur le territoire, aujourd'hui largement parcellaire.

Des actions de développement de la connaissance de l'offre et de l'usage du stationnement sont à mettre en place pour :

- dresser un inventaire de l'offre de stationnement public, sur voirie, en ouvrage et d'accès public hors voirie,
- évaluer les usages du stationnement d'accès public (sur voirie, hors voirie, en ouvrage) : taux d'utilisation des places et durée du stationnement,
- évaluer le respect de la réglementation du stationnement sur voirie,
- évaluer la cohérence entre l'offre et la réglementation du stationnement et les politiques de mobilité durable à l'échelle du territoire (les actions en faveur du report modal, de la promotion des usages partagés de la voiture et de la transition énergétique du parc de véhicules).

Le développement de cette connaissance constitue un travail de fond important. Il doit émaner des communes et EPCI et peut reposer sur une démarche partenariale avec les acteurs régionaux par le partage de connaissances et de méthodologies.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, en lien avec les Communes
Accompagnement méthodologique et compilation de données à l'échelle régionale : Institut Paris Region, Île-de-France Mobilités, État, APUR

FINANCEURS :

EPCI, Communes
Dans le cadre du financement d'un PLM : Région, Île-de-France Mobilités

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Réaliser le diagnostic initial du stationnement et définir des modalités concrètes de suivi. L'EPCI doit pouvoir jouer un rôle de coordonnateur des politiques de stationnement à l'échelle intercommunale ***(cf. MESURE 9.1.2)***, sans nécessairement qu'un transfert de compétence soit opéré.
- Construire et définir les modalités de mise à jour des préconisations d'évolution de l'offre et de la réglementation du stationnement pour chaque commune de l'EPCI, cohérentes avec les objectifs de mobilité durable portés par le territoire et avec les recommandations du Plan des mobilités, portant sur :

  - l'évolution du nombre de places de stationnement sur voirie, en particulier au regard du besoin d'espace public pour d'autres usages,
  - la définition des différentes zones à l'échelle du territoire en matière de stationnement public, en particulier les zones avec une forte tension et des conflits d'usage sur le stationnement sur voirie,
  - la réglementation et la tarification du stationnement public en fonction des zones définies,
  - les normes de stationnement pour les constructions neuves à décliner dans les plans locaux d'urbanisme,
  - les mesures à mettre en œuvre pour favoriser l'optimisation de l'usage des parkings en ouvrage et d'accès public hors voirie, et le cas échéant des parcs de stationnement privés, et ainsi réduire l'usage du stationnement sur voirie.

MESURE 9.1.2 PLM Utiliser les PLM pour coordonner les politiques de stationnement entre communes voisines

Sur la base des préconisations émises dans le cadre des travaux évoqués ***dans la MESURE 9.1.1*** et/ou des recommandations et prescriptions présentées ***dans les ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable » et ACTION 9.3 « Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé »,*** l'opportunité de coordonner les politiques de stationnement à l'échelle intercommunale devra être systématiquement étudiée à l'occasion de l'élaboration ou de la révision des PLM.

Cette mesure ne vise pas l'uniformisation des politiques de stationnement à l'échelle intercommunale, ces dernières devant être finement adaptées aux contextes communaux, mais cherche à assurer une cohérence dans un contexte de continuité urbaine ou de desserte de plusieurs communes par une même ligne de transport ferré, au regard des enjeux suivants :

- coordination de l'offre de stationnement public, pour éviter les effets de report d'une commune vers une autre,
- coordination de la mise en œuvre du stationnement payant et réglementé pour éviter les effets de report par opportunité,
- coordination des normes de stationnement pour les constructions neuves à inclure dans les PLU(i) pour éviter les effets de report à la fois pour les usagers et les promoteurs, liés à des exigences plus importantes de places de stationnement renchérissant le coût de la construction,
- opportunité de mutualisation de la gestion et du contrôle du stationnement public à l'échelle intercommunale.

Les EPCI peuvent mener ces réflexions également en dehors de l'exercice d'élaboration ou révision du PLM, par exemple dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur ou d'un plan territorial du stationnement à l'échelle intercommunale.

L'opportunité de transfert de la compétence de gestion du stationnement sur voirie au niveau intercommunal peut également être étudiée. Une gestion intercommunale permet en effet de bénéficier d'économies d'échelle pour la gestion des systèmes de paiement du stationnement payant et du contrôle de son respect. Elle permet également une meilleure lisibilité pour les usagers grâce à l'homogénéité des systèmes de paiement et des abonnements, tout particulièrement utile pour les professionnels amenés à se déplacer au sein de plusieurs communes.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, en lien avec les Communes

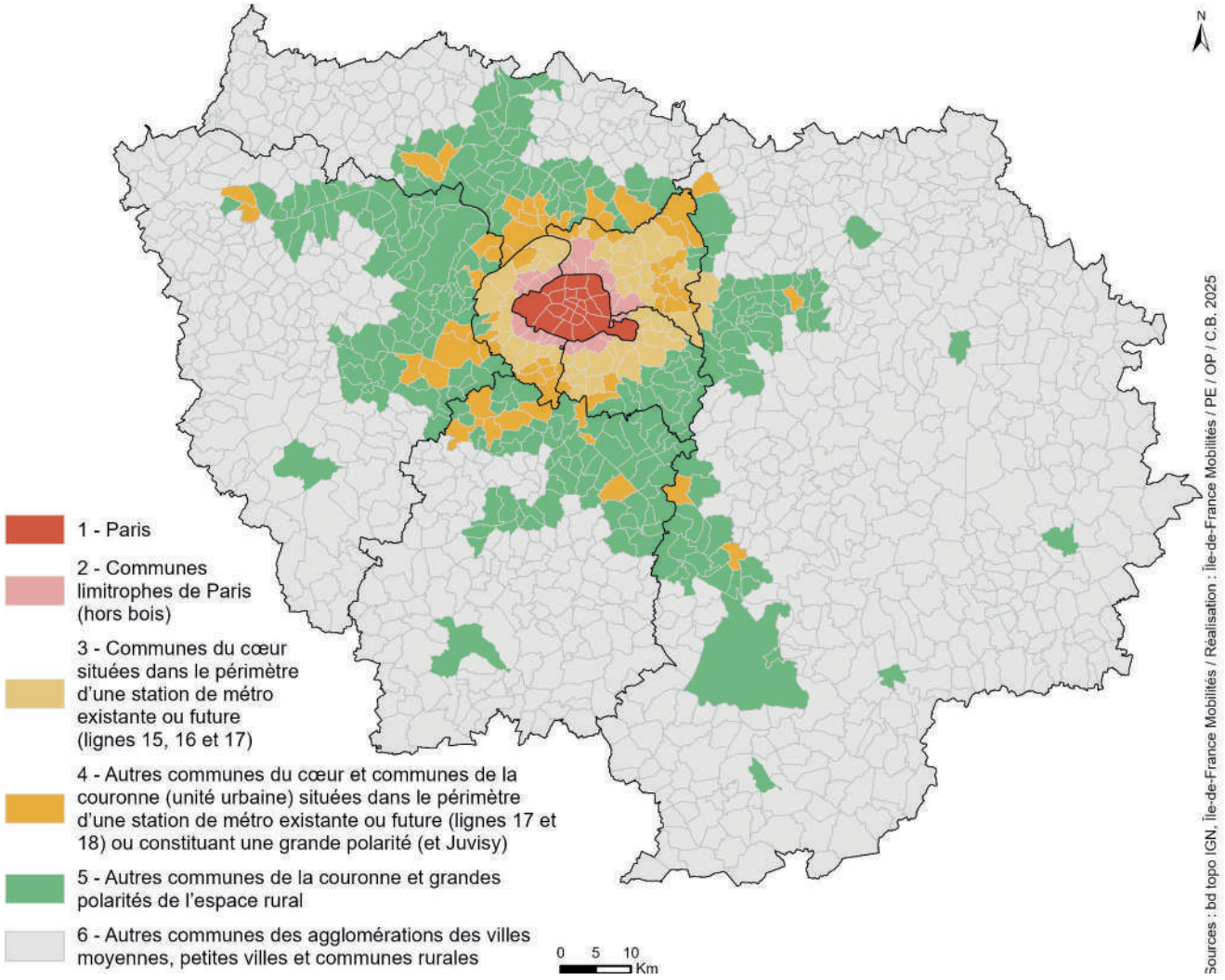
DÉCLINAISON DANS LES PLM

Étudier l'opportunité de coordonner les politiques de stationnement à l'échelle intercommunale

>>>

ZONAGE D'APPLICATION POUR LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE ET POUR LES NORMES DE STATIONNEMENT DANS LES PLU(I)

Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i)



Un zonage d'application unique a été défini à la fois pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i).

Il a été construit à partir de la carte de l'accessibilité métropolitaine en transports collectifs à horizon 2030 ***(voir CHAPITRE 3 « Objectifs » de la partie « Une Stratégie d'action pour une mobilité plus durable),*** *ainsi qu'à partir des entités territoriales et des centralités du SDRIF-E* ***(voir CHAPITRE 2 « Enjeux » de cette même partie).***

Des cartes zoomées sur Paris et la petite couronne, et par département de grande couronne d'autre part, sont disponibles en ANNEXE du plan.

La zone 2 ***« Communes limitrophes de Paris (hors bois) »*** *s'entend comme l'ensemble des communes en continuité urbaine de Paris, excluant donc les communes séparées par les bois de Vincennes et de Boulogne.*

En dépit de leur fusion au 1er janvier 2025, les communes de Saint-Denis et Pierrefitte-sur-Seine sont classées dans des zones différentes.

Points de desserte par des lignes de transports collectifs structurants pris en compte pour l'application des prescriptions et des recommandations :

- gares desservies par des lignes de RER ou de trains,
- stations de métro, de tramway et de câble,
- stations de BHNS (Bus à haut niveau de service, incluant T Zen et bus en site propre),

pour les lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant d'utilité publique le projet a été pris.

Voir CHAPITRE 2 « Enjeux » pour la définition des entités territoriales du SDRIF-E.

ERC

OBJECTIFS

→ **26 communes avec du stationnement payant sur l'ensemble du territoire communal** (Paris et communes limitrophes (hors bois))

→ **384 communes avec du stationnement payant (ou à durée limitée) au moins dans un périmètre de 500 mètres autour des gares et stations** des lignes de transports collectifs structurantes

L'occupation de l'espace public par la voiture particulière entre en concurrence avec les autres usages qui s'y développent ***(voir AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »).*** Le stationnement sur voirie et en parcs publics en constitue une part importante. Le SDRIF-E rappelle que compte tenu des objectifs de réduction de l'artificialisation et d'optimisation du tissu urbain existant pour d'autres usages, la rationalisation et la mutualisation des parcs de stationnement est une priorité.

Par ailleurs, la plus ou moins grande facilité à garer son véhicule sur l'espace public joue un rôle clé dans le choix du mode de transport. Agir sur l'offre et la réglementation du stationnement constitue donc un levier majeur pour inciter à des changements de comportements, et modifier les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs et des modes actifs.

L'encadrement du stationnement automobile sur la voirie suppose d'agir d'une part sur le niveau de l'offre de stationnement proposée et d'autre part sur le niveau de la demande constatée sur la voirie.

Les politiques de stationnement, qui sont la prérogative des Communes ou des EPCI en cas de transfert de compétences, permettent de :

- moduler l'offre de stationnement selon les différents usages,
- réglementer le stationnement (zone bleue et/ou payant) en tenant compte des besoins des usagers (résidents, actifs, professionnels…) et de la temporalité des usages,
- optimiser autant que possible l'offre de stationnement existante (mutualisation des places de stationnement situés dans les bâtiments privés, incitation au remplissage des parkings existants…),
- contrôler l'application de la réglementation du stationnement.

MESURE 9.2.1 PLM Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés

L'instauration du stationnement réglementé (payant ou à durée limitée), qui accompagne le rééquilibrage de l'usage du stationnement sur voirie, doit être mise en œuvre de façon différenciée selon les communes, en fonction notamment du niveau de desserte local par le réseau de transports collectifs. Elle doit également tenir compte de l'intensité différenciée des conflits d'usage du stationnement sur la voirie.

Conformément au Code général des collectivités territoriales (article L. 2333-87) qui rappelle les objectifs et les principes de tarification à respecter, la mise en place du stationnement payant doit favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules sur voirie et l'utilisation des moyens de transport collectif ou respectueux de l'environnement, en prenant en compte un objectif d'équité sociale.

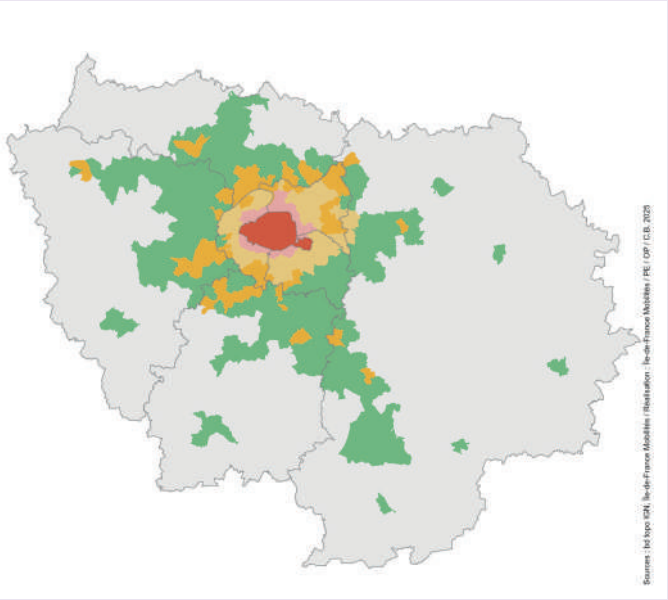
Le zonage régional présenté ci-après, fondé sur le niveau d'accessibilité métropolitaine en transports collectifs à l'échelle communale, vise à assurer une cohérence territoriale de l'instauration du stationnement réglementé à l'échelle de l'Île-de-France.

>>>

ACTION 9.2 REPENSER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

RECOMMANDATIONS

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">Zones</th><th>À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs</th><th>À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs structurants</th></tr>
<tr><td colspan="2">Généralisation du stationnement payant</td></tr>
<tr><td>Zone 1</td><td>Paris</td><td rowspan="3">Généralisation du stationnement payant*</td><td rowspan="3">Mise en place du stationnement payant* recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux</td></tr>
<tr><td>Zone 2</td><td>Communes limitrophes de Paris (hors bois)</td></tr>
<tr><td>Zone 3</td><td>Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)</td></tr>
<tr><td>Zone 4</td><td>Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)</td><td colspan="2" rowspan="2">Mise en place du stationnement payant* recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux</td></tr>
<tr><td>Zone 5</td><td>Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural</td></tr>
<tr><td>Zone 6</td><td>Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales</td><td colspan="2">Mise en place du stationnement payant* recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux</td></tr>
</table>



Il est ainsi recommandé que :

- dans les zones 1 et 2 composées de Paris et des communes limitrophes, le stationnement soit rendu payant sur l'ensemble du territoire,
- dans les zones 3, 4 et 5, le stationnement soit rendu payant* dans toutes les zones situées à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transport collectif et dans les autres secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement,
- dans la zone 6, le stationnement soit rendu payant* dans les secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement.

Les gares et stations considérées sont :

- les gares desservies par des lignes de RER ou de train,
- les stations de métro, de tramway et de câble,
- les stations de BHNS (bus à haut niveau de service, incluant les T Zen et les bus en site propre),

pour les lignes existantes. L'instauration du stationnement payant* doit accompagner la mise en service des nouvelles lignes de transports collectifs structurants.

Les secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement sur voirie sont en particulier les secteurs regroupant des commerces et/ou des équipements et services publics.

Les niveaux de tarification sont à l'appréciation des communes et EPCI, néanmoins la tarification du stationnement autour des gares et stations de transports collectifs dans les zones 1 à 5 doit être cohérente avec celle des Parkings Relais ***(voir AXE 6 « Renforcer l'intermodalité et la multimodalité » – MESURE « Stationnement autour des pôles »).***

L'objectif de la mise en place du stationnement payant* à proximité des gares et stations est d'éviter le stationnement longue durée sur la voirie dans ces secteurs.

**Ou, à défaut, à durée limitée en fonction du contexte local.*

>>>

ACTION 9.2 REPENSER LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT PUBLIC POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

La mise en place d'abonnements à destination de certaines catégories d'usagers doit être adaptée au contexte territorial afin de limiter le recours au stationnement sur voirie aux usagers qui n'ont réellement pas d'alternative : dans les zones 1 et 2, ainsi qu'à moins de 500 mètres des gares et stations des zones 3, 4 et 5, il est recommandé de ne pas proposer d'abonnement pour les actifs non résidents, à l'exception de certaines catégories de professionnels pour lesquels l'usage d'un véhicule est requis. Concernant les abonnements résidentiels, dans les secteurs volontaristes et les secteurs rotatifs, il est conseillé de proposer un tarif supérieur à la moitié du prix de location observé dans les parkings de la commune.

La mise en place d'abonnements d'échelle intercommunale à destination des professionnels mobiles (artisans et professionnels de santé en particulier) doit être favorisée, afin de faciliter le travail de ceux, nombreux, amenés à se déplacer régulièrement dans différentes communes.

Concernant les deux-roues motorisés, il convient d'étudier l'opportunité de leur dédier des places de stationnement, en fonction du niveau d'usage de ce mode sur le territoire. Les zones 1 et 2 sont plus particulièrement concernées. Le stationnement payant doit également leur être appliqué, avec une tarification spécifique, allant du tiers à la moitié des tarifs appliqués aux voitures.

Il est recommandé que le stationnement payant soit appliqué au moins jusqu'à 19 h en général et au moins jusqu'à 20 h dans la zone la plus dense.

Il est rappelé que la réglementation (article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales) offre la possibilité de moduler le tarif appliqué en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique.

Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu'une tarification spécifique pour certaines catégories d'usagers, dont les résidents, et pour les véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231- 5 ou L. 1241-1 du code des transports.

Pour les abonnements résidents, le tarif peut être réduit en fonction du niveau du revenu des usagers, de leur statut ou du nombre de personnes vivant au sein de leur foyer, en vue de favoriser l'égalité d'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

Pour que la réglementation du stationnement sur voirie joue pleinement son rôle, il est nécessaire de mettre en place un dispositif de surveillance efficace du stationnement avec des moyens techniques et humains adaptés permettant de verbaliser systématiquement toutes les situations de stationnement illicite.

Il est rappelé que les collectivités ont la possibilité de recourir à une délégation de service public pour la surveillance du paiement du stationnement payant et l'établissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Communes, EPCI (dans le cas d'un transfert de la compétence)

FINANCEURS :

Financement du contrôle : Communes, EPCI (dans le cas d'un transfert de la compétence)

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Décliner au niveau intercommunal ces recommandations en désignant notamment les zones connaissant des conflits d'usage du stationnement et en définissant ou émettant des recommandations quant aux niveaux de tarification ainsi que les moyens de contrôle du respect du stationnement payant et réglementé devant être mis en œuvre
- D'autres documents d'échelle intercommunale spécifiques à la thématique du stationnement, par exemple un schéma directeur ou plan territorial de stationnement intercommunal, peuvent également jouer ce rôle, le PLM pouvant renvoyer à ces derniers

MESURE 9.2.2 PLM Réduire l'offre de stationnement automobile sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages

La libération d'espace dédié au stationnement sur voirie permet le développement d'aménités utiles au développement des modes alternatifs à la voiture et à d'autres usages et fonctions, tout particulièrement en zone dense où la pression sur l'utilisation de l'espace public est importante. Le stationnement est donc l'un des usages à prendre en compte dans les réflexions sur le partage multimodal de la voirie ***(voir AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »).***

Conformément à l'obligation réglementaire introduite par la LOM, les Communes et EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement sur voirie doivent supprimer d'ici au 31 décembre 2026 toutes les places de stationnement automobile en amont des passages piéton afin d'améliorer la visibilité et donc la sécurité des piétons.

Cette obligation doit être saisie comme une opportunité pour évaluer plus globalement l'offre de stationnement sur voirie au sein des communes, au regard des objectifs poursuivis en termes de :

- développement des modes actifs ***(voir AXE 2 « Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité » et AXE 4 « Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo »),***
- accessibilité de la voirie ***(voir AXE 3 « Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »),***
- végétalisation et désimperméabilisation de l'espace public, en particulier pour la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, la gestion des eaux pluviales et la biodiversité.

Il convient notamment de limiter au maximum les places de stationnement à cheval sur les trottoirs, l'usage de ces derniers devant être réservé aux piétons.

D'ici à 2030, les communes et EPCI détenant la compétence de gestion du stationnement sur voirie réalisent un diagnostic de l'offre et de la demande de stationnement sur voirie sur leur territoire ***(voir ACTION 9.1 « Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale »)*** et définissent une vision cible de l'offre permettant en particulier de libérer suffisamment d'espace pour atteindre les objectifs de développement du stationnement vélo sur voirie ***(voir ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo »)*** et la mise en accessibilité de la voirie ***(voir ACTION 3.1 « Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération »).***

La réflexion sur la réduction de l'offre de stationnement sur voirie peut s'accompagner d'une réflexion sur l'optimisation de l'usage de l'offre de stationnement privé, qu'elle soit d'accès public ou non. L'arrivée d'un transport en commun de surface structurant (TCSP en particulier) doit être l'occasion de réduire l'offre de stationnement sur l'axe concerné.

L'offre cible peut également inclure la réservation d'un taux de places, à déterminer par les Communes ou les EPCI, aux véhicules en autopartage ***(voir ACTION 5.2 « Renforcer les dispositifs d'autopartage »).***

Les places équipées de bornes de recharge électriques doivent être réservées aux véhicules électriques.

Il est rappelé qu'en application de la réglementation, au moins 2 % des places de stationnement matérialisées, situées sur les voies, publiques ou privées, ouvertes à la circulation publique doivent être réservées aux titulaires des cartes de stationnement destinées aux personnes à mobilité réduite.

Les places de stationnement sur voirie publique équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, sans qu'elles ne leur soient pour autant réservées.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Communes, EPCI

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Possibilité de définir l'offre cible de stationnement sur voirie dans le PLM

MESURE 9.2.3 Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrages

La vision cible décrite à la ***MESURE 9.2.2*** doit tenir compte de l'offre de stationnement en parcs et en ouvrages publics dont l'usage doit être optimisé. À cette fin, lorsqu'ils sont sous-utilisés, le jalonnement vers ces parcs et la diffusion de l'information sur leur localisation et les places disponibles doivent être améliorés.

La multimodalité et la diversification des fonctions au service des mobilités de ces parcs de stationnement peut également être développée, notamment en y développant l'autopartage, les aires de covoiturage, la mise à disposition de bornes de recharge ou encore le stationnement vélo sécurisé en particulier pour les parcs situés près des pôles d'échange multimodaux.

Conformément à l'orientation réglementaire 141 du SDRIF-E, la création de nouveaux parcs de stationnement doit être limitée en cohérence avec la desserte de transports en commun existante.

Le cas échéant, la nouvelle offre de stationnement doit prioritairement s'intégrer au bâti et, en cas d'impossibilité technique ou à défaut de conditions économiquement acceptables, elle doit limiter son emprise au sol.

Par ailleurs, conformément à l'orientation réglementaire 39 du SDRIF-E, le stationnement en surface doit être rationnalisé, en limitant les créations de parcs en surface et en mutualisant les parcs existants.

Les surfaces de stationnement existantes doivent être désimperméabilisées à l'occasion des opérations de requalification et leur végétalisation doit être développée. Les revêtements perméables doivent être favorisés.

Dans les parcs de stationnement couverts, la qualité de l'air doit être suivie en s'assurant de la qualité de la ventilation et en y réduisant la congestion lors de la circulation des véhicules.

Cette mesure ne traite pas des Parkings Relais, qui font l'objet d'une mesure spécifique ***dans l'ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée ».***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Communes, EPCI, Aménageurs

OBJECTIFS

→ **100 % des PLU(i) compatibles avec les normes de stationnement automobile prescrites** par le Plan des mobilités en Île-de-France

→ **70 % des PLU(i) compatibles avec les normes de stationnement automobile recommandées** par le Plan des mobilités en Île-de-France

L'encadrement du stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves poursuit deux objectifs principaux :

- permettre le stationnement des véhicules au domicile tout en accompagnant la démotorisation des ménages à l'œuvre,
- inciter au report modal quand une alternative efficace à l'usage individuel motorisé existe, en particulier pour les déplacements pendulaires.

L'action concerne la création d'offre de stationnement automobile (voitures et deux-roues motorisés) dans les bâtiments neufs à usage privatif. Elle vise à mieux encadrer les normes de stationnement qui sont prescrites dans les PLU(i) :

- en fixant des normes plafond que les constructeurs immobiliers ne sont pas autorisés à dépasser,
- en définissant une borne aux normes plancher exigées par les PLU(i) afin de limiter les exigences des collectivités,
- et en encourageant la mutualisation et la réduction des exigences en matière de stationnement automobile en contrepartie de services.

Leur nature et leur intensité (prescription ou recommandation) diffèrent selon la destination ou sous-destination des constructions neuves : bureaux, logements ou centres / zones de commerces et/ou de loisirs (dont les cinémas).

MESURE 9.3.1 PLM SCoT PLU Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux

L'objectif est de limiter le nombre de places de stationnement à disposition afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Sont donc définies des normes plafond pour les voitures et deux-roues motorisés dans les immeubles neufs de bureaux, consistant en un nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser. Ces normes plafond constituent des **prescriptions** du Plan des mobilités. Elles doivent *a minima* être reprises dans les PLM et dans les PLU(i). Si elles le souhaitent, les collectivités (EPCI ou Communes) peuvent fixer des valeurs plus contraignantes pour le stationnement automobile.

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les PLU(i) diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient notamment compte de la proximité d'une desserte par les transports collectifs structurants. Elle considère l'ensemble des véhicules individuels motorisés (y compris les deux roues motorisés).

Les valeurs sont définies par zone en fonction de la densité d'emploi (estimée de 15 m² à 20 m² par emploi de bureau), du taux de présence simultané des salariés (estimé en moyenne à 66 %) et du taux de venue en voiture (qui diffère selon chaque zone, du plus bas à Paris au plus élevé dans l'espace rural). Le zonage et les normes s'appliquant dans chaque zone sont décrits dans l'encart SCoT PLU.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Documents d'urbanisme locaux : Communes, EPCI
Suivi des services de l'État : porter à connaissance, note d'enjeux, avis en tant que personne publique associée
Suivi d'Île-de-France Mobilités : avis en tant que personne publique associée

DÉCLINAISON DANS LES PLM

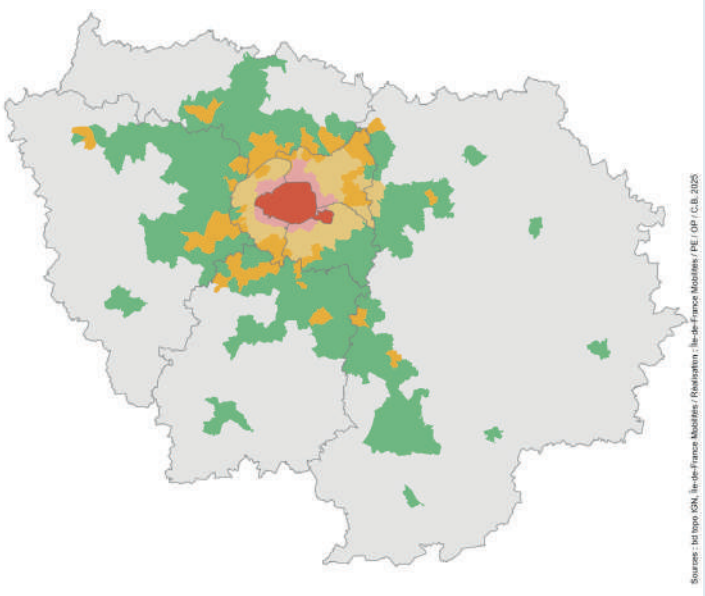
Préciser les normes applicables dans les communes de l'EPCI

>>>

DÉCLINAISON DANS LES SCoT PLU

PRESCRIPTIONS (Application de la MESURE 9.3.1) - Normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs

Zones		À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1	Paris	1 place max pour 300 m² de surface de plancher	
Zone 2	Communes limitrophes de Paris (hors bois)	1 place max pour 130 m² de surface de plancher	1 place max pour 100 m² de surface de plancher
Zone 3	Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	1 place max pour 100 m² de surface de plancher	1 place max pour 70 m² de surface de plancher
Zone 4	Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	1 place max pour 60 m² de surface de plancher	1 place max pour 50 m² de surface de plancher
Zone 5	Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	1 place max pour 45 m² de surface de plancher	–
Zone 6	Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	–	–



Les normes plafond définies *dans le tableau ci-dessus* correspondent au nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les collectivités doivent a minima reprendre dans leur PLU(i) et que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser.

Les gares et stations considérées sont celles définies dans le préambule des actions 9.2 et 9.3 relatif au zonage d'application des prescriptions et recommandations.

Elles correspondent aux lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant l'utilité publique du projet a été pris.

En plus de ces prescriptions, en zone 5 à plus de 500 mètres d'une gare ou station et en zone 6, il est recommandé aux collectivités de ne pas exiger des normes minimales trop élevées : il est proposé de retenir la norme de 1 place pour 55 m² de surface de plancher.

NORMES QUALITATIVES :

Se référer à l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme concernant les obligations relatives à certains parcs de stationnement extérieurs en matière de revêtements de surface, d'aménagements hydrauliques ou de dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation, ainsi que de dispositifs végétalisés ou d'ombrières concourant à leur ombrage.

MESURE 9.3.2 PLM SCoT PLU Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants

Concernant les constructions neuves à usage de logement, les PLU(i) peuvent fixer un nombre minimal de places de stationnement à réaliser obligatoirement, dit « norme plancher » afin de permettre le stationnement de véhicules au domicile et de limiter ainsi l'encombrement de l'espace public.

Les constructeurs peuvent dépasser ces normes plancher en fonction des besoins. En revanche, ils ne peuvent pas construire moins de places de stationnement que ce qu'exige le PLU(i).

L'objectif est d'éviter que ces normes plancher exigées par les PLU(i) ne soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages et aux besoins de stationnement des résidents, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop élevé de places.

La présente mesure vise à définir des limites (ou bornes) à ces normes plancher pour les constructions à usage de logement. Il s'agit de **recommandations** qu'il est souhaitable de reprendre dans les PLM et de respecter dans les PLU(i).

La valeur des normes plancher à inscrire dans les PLU(i) diffère selon les communes et à l'intérieur des communes.

Elle tient notamment compte du taux de motorisation de la commune (taux de motorisation issu du dernier recensement disponible de l'INSEE pour la commune) et de la proximité d'une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants. Elle considère l'ensemble des véhicules individuels motorisés (y compris les deux roues motorisés).

Le zonage, les coefficients s'appliquant dans chaque zone et le mode de calcul des normes sont décrits dans l'encart SCoT PLU.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Documents d'urbanisme locaux : Communes, EPCI

Suivi des services de l'État : porter à connaissance, note d'enjeux, avis en tant que personne publique associée

Suivi d'Île-de-France Mobilités : avis en tant que personne publique associée

DÉCLINAISON DANS LES PLM

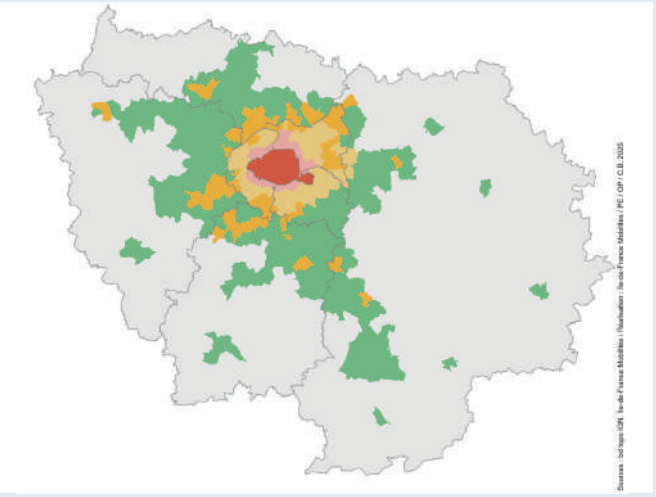
Préciser les normes applicables dans les communes de l'EPCI

>>>

DÉCLINAISON DANS LES SCoT PLU

▶▶ RECOMMANDATIONS (Application de la MESURE 9.3.2) - Bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les logements neufs

Zones		À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1	Paris	TM* x 0,8	
Zone 2	Communes limitrophes de Paris (hors bois)	TM* x 0,8	TM* x 0,9
Zone 3	Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	1 place ou TM* x 0,9 si résultat <1	TM* x 1,0
Zone 4	Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	1 place ou TM* si TM* <1	TM* x 1,1
Zone 5	Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	1 place ou TM* x 1,1 si résultat <1	TM* x 1,3
Zone 6	Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	TM* x 1,3	TM* x 1,5



* TM = taux de motorisation correspondant au nombre moyen de véhicules par ménage au niveau communal (résultat arrondi au dixième le plus proche)

Les bornes à la norme plancher définies *dans le tableau ci-dessus* correspondent aux exigences minimales qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i).

Exemple : Dans une commune de la zone 5, le taux de motorisation constaté est de 1,2 voiture par ménage. Pour la rédaction du PLU(i), il est recommandé de ne pas exiger plus de 1 place de stationnement par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transports collectifs, et de ne pas exiger plus de 1,6 place de stationnement par logement au-delà de ce périmètre (= 1,2 X 1,3).

Pour les zones 1 à 5, où la desserte est considérée comme structurante, ces normes tiennent compte de l'article L.151-36 du code de l'urbanisme, qui limite les exigences des PLU(i) à la réalisation d'une aire de stationnement par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet. Dans ces mêmes zones 1 à 5, pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées aux 1° à 3° de l'article L.151-34 (notamment les logements sociaux et les logements locatifs intermédiaires), c'est l'article L.151-35 qui s'applique, article qui limite les exigences des PLU(i) à la réalisation de 0,5 stationnement par logement à moins de 500 mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet.

Les gares et stations considérées sont celles définies dans le préambule des actions 9.2 et 9.3 relatif au zonage d'application des prescriptions et recommandations. Elles correspondent aux lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant l'utilité publique du projet a été pris.

Les normes fixées par le Plan des mobilités en Île-de-France visent en priorité les ensembles d'habitation neufs (c'est-à-dire composés d'au moins deux logements).

MESURE 9.3.3 PLM SCoT PLU Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs (dont les cinémas)

Les zones commerciales et/ou centres commerciaux, les cinémas multiplexes et les zones de loisirs génèrent de nombreux déplacements, le plus souvent réalisés via des modes individuels motorisés, même en cas d'existence d'une offre de mobilité alternative, notamment parce qu'il est facile de s'y garer. Les surfaces de stationnement de ces sites, généralement réalisées en extérieur, contribuent par ailleurs à l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols.

Il est donc défini des normes plafond pour les voitures et deux-roues motorisés dans les nouveaux centres ou zones de commerces, de cinéma et/ou de loisirs, consistant en un nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser.

Sont visés les bâtiments constituant un ensemble commercial (cf. article L. 752-3 du Code du commerce) ou de loisirs, en particulier accueillant un établissement de spectacles cinématographiques.

Ces normes plafond constituent des **recommandations** du Plan des mobilités, qu'il est souhaitable de reprendre dans les PLM et dans les PLU(i).

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les PLU(i) diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient notamment compte de la proximité d'une desserte par les transports collectifs structurants. Elle considère l'ensemble des véhicules individuels motorisés (y compris les deux roues motorisés).

Le zonage et les normes s'appliquant dans chaque zone sont décrits dans l'encart SCoT PLU.

Il convient parallèlement de favoriser la mutation de ces surfaces de stationnement, dans les nouvelles constructions et dans les anciennes, pour en diversifier les usages, en particulier vers le stationnement vélo ***(voir ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo »)*** et la mise à disposition de bornes de recharge électriques.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Documents d'urbanisme locaux : Communes, EPCI

Suivi des services de l'État : porter à connaissance, note d'enjeux, avis en tant que personne publique associée

Suivi d'Île-de-France Mobilités : avis en tant que personne publique associée

DÉCLINAISON DANS LES PLM

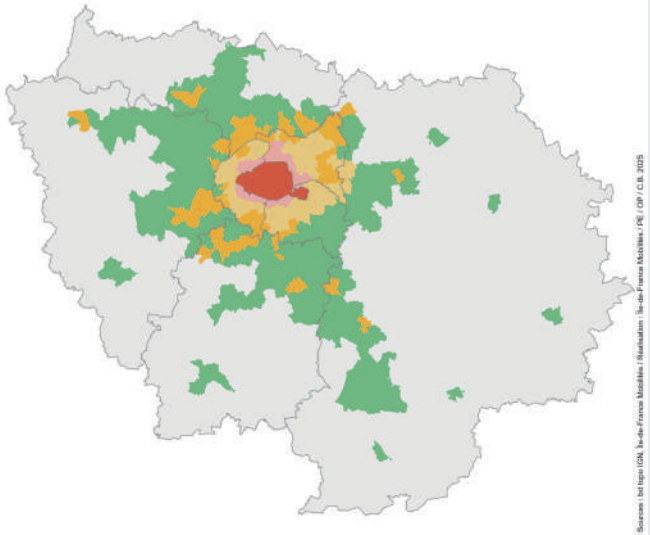
Préciser les normes applicables dans les communes de l'EPCI

>>>

DÉCLINAISON DANS LES SCoT PLU

▶▶ RECOMMANDATIONS (Application de la MESURE 9.3.3) - Normes plafond pour le stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs

Zones		À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1	Paris	1 place max pour 250 m² de surface de plancher	
Zone 2	Communes limitrophes de Paris (hors bois)	1 place max pour 105 m² de surface de plancher	1 place max pour 80 m² de surface de plancher
Zone 3	Communes du cœur situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 15, 16 et 17)	1 place max pour 70 m² de surface de plancher	1 place max pour 55 m² de surface de plancher
Zone 4	Autres communes du cœur et communes de la couronne (unité urbaine) situées dans le périmètre d'une station de métro existante ou future (lignes 17 et 18) ou constituant une grande polarité (et Juvisy)	1 place max pour 50 m² de surface de plancher	1 place max pour 40 m² de surface de plancher
Zone 5	Autres communes de la couronne et grandes polarités de l'espace rural	1 place max pour 35 m² de surface de plancher	–
Zone 6	Autres communes des agglomérations des villes moyennes, petites villes et communes rurales	–	–



Les normes plafond définies *dans le tableau ci-dessus* correspondent au nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, qu'il est recommandé aux collectivités de reprendre dans leur PLU(i) et que, dans ce cas, les constructeurs immobiliers ne devront pas dépasser. Les gares et stations considérées sont celles définies dans le préambule des actions 9.2 et 9.3 relatif au zonage d'application des prescriptions et recommandations. Elles correspondent aux lignes existantes et en projet, dès lors que l'arrêté déclarant l'utilité publique du projet a été pris.

NORMES QUALITATIVES :

Se référer à l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme concernant les obligations relatives à certains parcs de stationnement extérieurs en matière de revêtements de surface, d'aménagements hydrauliques ou de dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation, ainsi que de dispositifs végétalisés ou d'ombrières concourant à leur ombrage.

MESURE 9.3.4 PLM SCoT PLU Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés

Dans un souci d'économie de construction de parcs de stationnement supplémentaires, il est important que le règlement du PLU(i) facilite et encourage la mutualisation, à la fois dans le cadre de la réalisation de nouveaux quartiers, mais également pour des opérations de plus petite taille.

Le règlement peut par exemple réduire ces obligations pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation et le foisonnement de tout ou partie des aires de stationnement.

Par ailleurs, lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, le Code de l'urbanisme prévoit que cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage.

La mutualisation peut également passer par la réalisation d'un parc de stationnement commun pour tout ou partie de l'opération, par exemple lorsqu'au moins deux destinations ou sous-destinations générant des flux de personnes (bureaux, commerces et activités de services, équipements d'intérêt collectif et services publics, hôtels et autres hébergements touristiques…) sont programmées, et que leur surface de plancher représente une part minimale (à définir localement) de la surface de plancher totale de l'opération.

Les surfaces de stationnement peuvent être combinées à des services d'autopartage, du stationnement vélo sécurisé ou des bornes d'avitaillement au sein de bâtiments communs, de type « centrale de mobilité ».

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Documents d'urbanisme locaux : Communes, EPCI

Suivi des services de l'État : porter à connaissance, note d'enjeux, avis en tant que personne publique associée

Suivi d'Île-de-France Mobilités : avis en tant que personne publique associée

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Préciser les normes applicables dans les communes de l'EPCI

AXE

10

Soutenir une activité logistique performante et durable



ACTION **10.1** AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ARMATURE LOGISTIQUE

ACTION **10.2** DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES FLUVIAL ET FERROVIAIRE

ACTION **10.3** AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DISTRIBUTION DES ZONES URBAINES

ACTION **10.4** ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Une poursuite de l'étalement logistique à contrôler

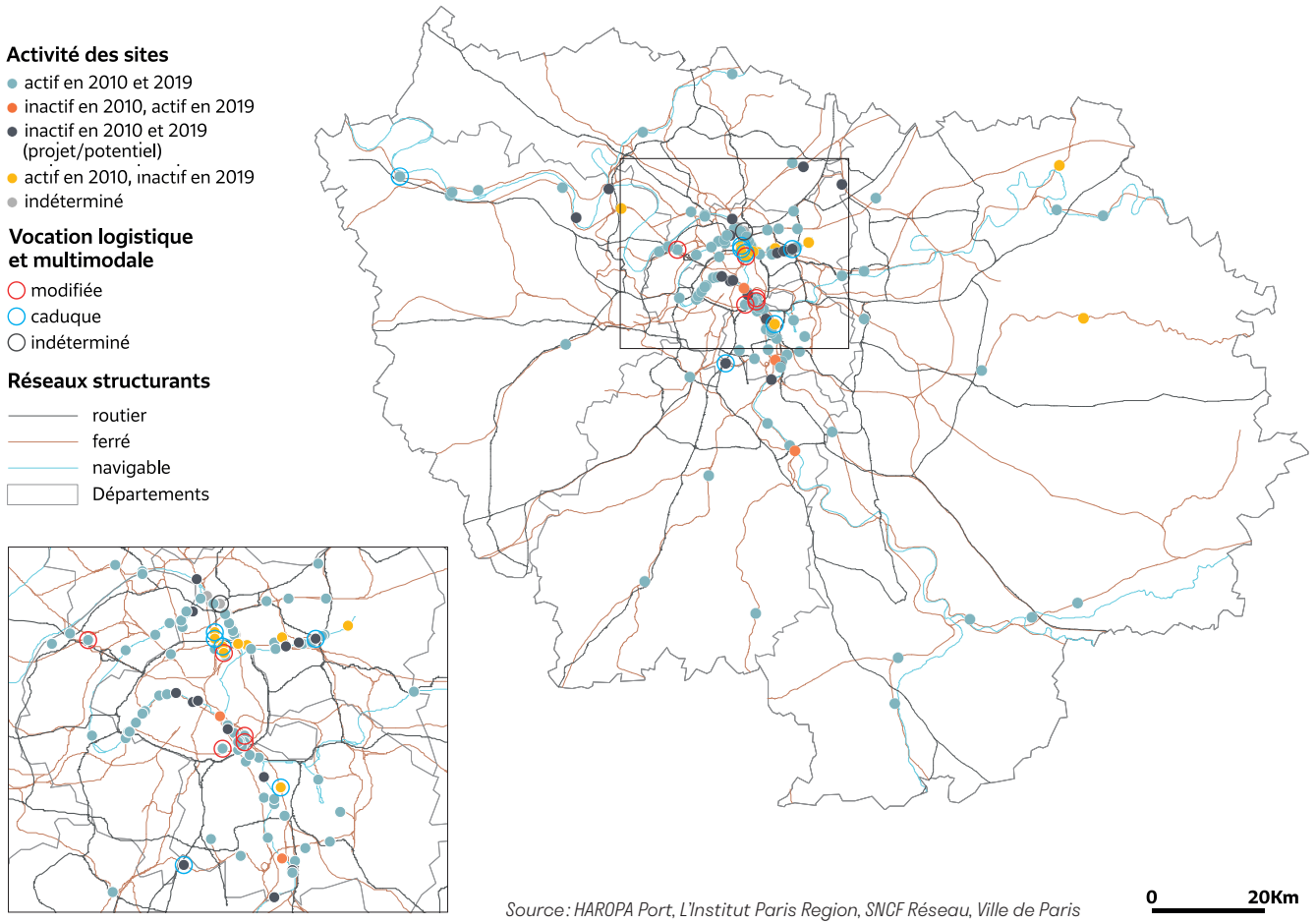
Un enjeu important du PDUIF et du SDRIF était le maintien d'un tissu logistique, notamment multimodal, dans la zone la plus dense de l'Île-de-France, face à une pression foncière importante pour le développement d'autres activités.

Ce maintien s'est avéré fragile : plusieurs sites listés dans ces documents ont perdu leur vocation au cours de la période ou ont été intégrés à des projets urbains mixtes, rendant plus difficile le maintien de leur fonction logistique.

Plusieurs initiatives ont visé à développer le foncier logistique, notamment via des appels à projet ou manifestation d'intérêt (Ville de Paris, Région Île-de-France) ou via l'intervention publique dans le développement d'espaces logistiques en zone dense en poursuivant des objectifs ambitieux d'intégration des activités logistiques dans les tissus urbains (sites de SOGARIS).

Un enjeu important pour assurer le maintien et développer du foncier logistique est celui de la bonne intégration des besoins logistiques dans les documents d'urbanisme locaux qui n'est, à ce jour, pas suffisante.

Sites multimodaux à vocation logistique inscrits au PDUIF et au SDRIF (Évolution depuis 2010)



Source : HAROPA Port, L'Institut Paris Region, SNCF Réseau, Ville de Paris

>>>

Un développement du mode fluvial dans son cœur de pertinence mais qui peut se diversifier

Le fret fluvial s'est développé selon deux axes principaux en Île-de-France au cours de la décennie 2010.

- Il a profité de l'intensification des travaux de grande ampleur au sein de la région, le fret fluvial étant particulièrement pertinent pour le transport des matériaux pondéreux.

- Le trafic de conteneurs fluviaux a également crû, presque uniquement grâce au développement de la logistique urbaine, dont les volumes ont été multipliés par 3,5 entre 2013 et 2019. Les conteneurs maritimes sont quant à eux restés en nombre relativement stable.

Un potentiel important de développement du mode fluvial subsiste, à la fois pour les segments déjà au cœur de son activité et pour la logistique urbaine et celle des déchets, ainsi que plus globalement pour la logistique du dernier kilomètre.

Un fret ferroviaire sous forte contrainte

Le développement du fret ferroviaire se voit confronté en Île-de-France, à une tension importante sur les capacités disponibles sur le réseau ferré. Un potentiel de croissance important existe mais le développement d'infrastructures ou d'organisations est nécessaire pour les concrétiser.

Des grands travaux ont été menés sur l'Axe Seine (électrification de la ligne Serqueux / Gisors) pour développer les capacités et ainsi favoriser le transport ferroviaire entre les ports du Havre et de Rouen et l'Île-de-France. La mise en service de ce projet, qui date de 2021, devra porter ses fruits au cours de la prochaine période.

L'intensification des circulations voyageurs et des travaux pour rattraper les retards de régénération et fiabiliser les circulations réduit la capacité disponible pour les circulations de fret et augmente les risques de perturbation du réseau, ce qui contribue à limiter la compétitivité du fret ferroviaire, notamment en comparaison du mode fluvial.

Une organisation des flux routiers à optimiser

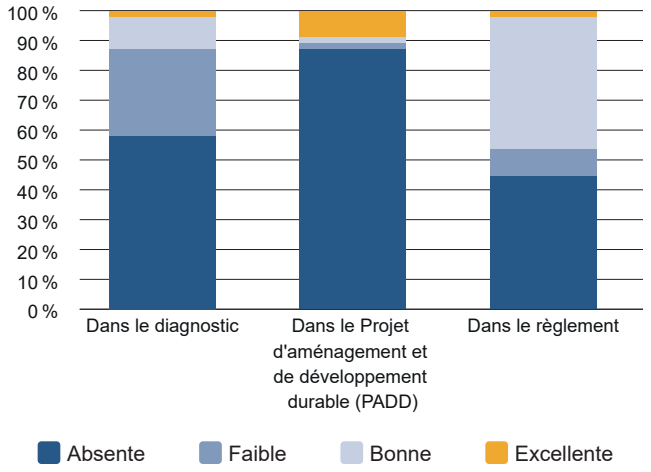
Les flux routiers représentent 90 % du transport de marchandises. Ils génèrent un double enjeu à l'échelle régionale : l'organisation des flux de poids lourds qui traversent des agglomérations, principalement en grande couronne, et la gestion du tout dernier kilomètre et des livraisons en zone dense, où l'utilisation de l'espace public est contrainte.

Au cours de la décennie 2010, des chartes logistiques ont été élaborées par différents niveaux de collectivités (Ville de Paris, Départements de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis, Métropole du Grand Paris). Leur objectif est de mieux coordonner les acteurs publics et privés de la logistique, en particulier pour améliorer l'organisation des flux et de l'utilisation de l'espace public. Le Pacte pour une logistique métropolitaine de la Métropole du Grand Paris fédérait ainsi, en décembre 2020, 82 collectivités et acteurs de la logistique.

Par ailleurs, à l'échelle régionale, la Région Île-de-France a initié un projet de recensement des arrêtés de circulation, livraison et stationnement des véhicules de transport de marchandises en 2020 (projet B.A.C IDF) pour en faciliter la prise de connaissance par les transporteurs. Le projet est à présent porté au niveau national par la DGITM (plateforme DiaLog).

Les effets de ces différentes initiatives restent toutefois à évaluer. La prise en compte de ces deux enjeux (circulation des poids lourds en agglomération, logistique du dernier kilomètre et livraisons) aux échelles locales et régionale peut encore être fortement améliorée.

Prise en compte de l'enjeu des livraisons dans les documents d'urbanisme locaux



Source : Analyse d'un échantillon de 45 PLU et PLUI couvrant 153 communes, Île-de-France Mobilités

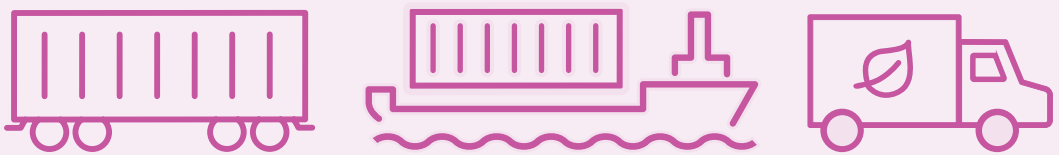
Une transition énergétique engagée mais à un rythme encore trop lent

Les différentes réglementations locales de circulation en cours ou à venir, au premier rang desquelles la zone à faibles émissions métropolitaine, ont entraîné l'initialisation d'une transition du parc de véhicules lourds et utilitaires destinés au transport de marchandises vers des véhicules moins émetteurs de polluants et de gaz à effet de serre. Néanmoins, la tendance de fond de la période a été une augmentation de la part des véhicules diesel au détriment des véhicules à essence, tandis que les véhicules électriques ne représentent qu'1 % du parc immatriculé en Île-de-France.

Malgré les aides financières disponibles pour les professionnels, notamment de la Ville de Paris et de la Région Île-de-France au niveau régional, le surcoût d'un véhicule à faibles émissions reste important pour les entreprises. Le développement des réseaux d'avitaillement (électricité et (bio)gaz naturel pour véhicules) est nécessaire pour faciliter la transition.

>>>

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



L'objectif pour la prochaine période est de poser les fondements d'un système logistique plus vertueux, à la fois sur les plans économique et environnemental.

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

La connaissance des enjeux et des actions possibles pour améliorer l'organisation et réduire l'impact environnemental des activités logistiques n'est pas diffusée uniformément entre collectivités. Il existe donc un enjeu fort d'acculturation des territoires.

Par ailleurs, une vision intégratrice de niveau régional devra être développée pour assurer une cohérence de l'armature logistique et des réglementations de circulation, stationnement et livraison.

La lutte contre l'étalement logistique est nécessaire pour permettre une organisation efficace et réduire les nuisances liées à l'approvisionnement de la région, notamment en réduisant les distances parcourues. Le maintien et le développement d'espaces logistiques en zone dense restent donc indispensables ***(voir ACTION 10.1 « Améliorer la performance de l'armature logistique »).***

Les sites logistiques multimodaux, connectés aux réseaux fluviaux et ferroviaires doivent tout particulièrement être préservés afin de permettre le développement de ces modes ***(voir ACTION 10.2 « Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire »).***

Néanmoins, à horizon 2030, les flux de marchandises resteront essentiellement transportés en poids lourds et en véhicules utilitaires. Ces derniers prennent une place de plus en plus importante dans l'usage des réseaux routiers et de l'espace public. Une organisation repensée des livraisons et du stationnement des véhicules de transport de marchandises doit permettre d'améliorer le partage de ces espaces ***(voir ACTION 10.3 « Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines »).***

L'accélération de la transition énergétique du parc de véhicules, notamment dans le cadre des mesures prévues par la ZFE est également nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ***(voir ACTION 10.4 « Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises »).***

OBJECTIFS

- **Maintenir en fonction 211 sites d'accès multimodal répertoriés par le SDRIF-E**
- **Inverser la tendance d'étalement de la fonction logistique, réintégrer des espaces logistiques en zone dense**

La localisation des entrepôts au sein du territoire régional exerce une influence importante sur la performance économique et environnementale de la fonction logistique et de tous les systèmes de production et de distribution qu'elle supporte.

En effet, la dynamique d'étalement logistique amorcée depuis les années 1980 entraîne une croissance des distances parcourues par les marchandises entre leur dernier point de stockage ou transbordement et leur lieu de distribution finale.

La disparition progressive des fonctions logistiques en zone dense réduit les possibilités d'organisation de tournées de livraison optimisées.

L'organisation d'un tissu logistique cohérent aux différentes échelles, de la grande logistique de portée nationale aux espaces logistiques de proximité est donc un prérequis à l'amélioration de la performance environnementale de la logistique et à la réduction de son impact sur le trafic routier.

Le SDRIF-E a institué deux principes pour structurer une armature logistique régionale :

- la sanctuarisation, la requalification et la densification des sites logistiques bénéficiant d'une desserte multimodale, qui doivent devenir les pivots d'un système logistique francilien plus sobre en consommation de ressources,
- l'incitation à l'anticipation et à la prise en compte explicite des besoins fonciers et fonctionnels du secteur dans les documents d'urbanisme locaux, en particulier dans les projets d'aménagement et de renouvellement urbains dans les zones urbaines denses.

Pour que ces principes trouvent une expression concrète, une armature logistique cible pour la région doit être définie et les Communes et EPCI doivent être accompagnées pour qu'elle se traduise dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement.

MESURE 10.1.1 PLM SCoT PLU Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises intrarégionaux

Le SDRIF-E présente l'armature logistique (localisation des infrastructures de transport de marchandises et des zones logistiques) actuelle de l'Île-de France de niveau macroscopique.

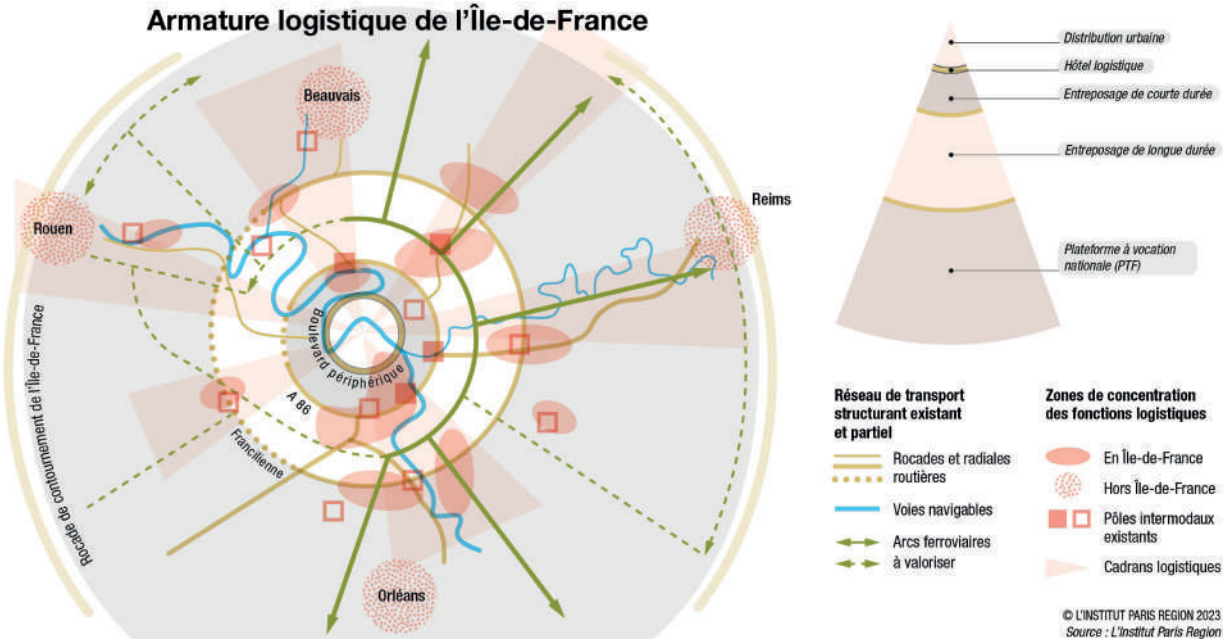
Afin d'orienter les acteurs économiques pour structurer un maillage d'espaces et d'infrastructures logistiques cohérents, il est nécessaire de déterminer une vision régionale cible, qui définisse les localisations préférentielles des différentes fonctions logistiques : surfaces de stockage, de groupage/dégroupage des marchandises, infrastructures de transport et plateformes multimodales.

Cette armature doit répondre à des objectifs de réduction des distances parcourues sur la route par les marchandises au sein de la région notamment par un renforcement des sites multimodaux. Elle doit également tenir compte d'enjeux d'équilibre territorial des fonctions logistiques au niveau régional et s'appuyer sur une compréhension des territoires logistiques dans la diversité de leurs profils et de leurs fonctions. Dans la perspective du développement d'une économie circulaire, la logistique « inverse », traitant de la gestion des déchets, doit y être intégrée. Elle doit enfin tenir compte du transport des marchandises dangereuses afin de limiter les distances parcourues par ces dernières et favoriser leur transport par canalisation plutôt que par voie terrestre pour réduire le risque d'accident associé.

>>>

La définition de cette armature logistique cible fera l'objet d'une large concertation qui associera a minima les acteurs suivants :

- Les EPCI qui devront en particulier en tenir compte et la préciser dans le volet logistique des PLM.
  Ces derniers peuvent d'ailleurs utilement réaliser le travail de définition de l'armature à leur échelle, sans attendre la définition de l'armature régionale, notamment dans le cadre des PLM.
- Les organisations représentatives des acteurs de la logistique (promoteurs immobiliers, transporteurs, chargeurs), afin de confronter la vision cible des besoins de foncier, immobilier et infrastructures logistiques à leur vision du marché.
- Les Départements, en leur qualité de gestionnaires d'infrastructures routières structurantes.
- Les collectivités de l'Axe Seine, afin de tenir compte des enjeux d'aménagement logistique du territoire pour le développement des modes massifiés.



Source : SDRIF-E

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition de l'armature : Région, Institut Paris Region, APUR, État, VNF, HAROPA Port, SNCF Réseau

En concertation avec : EPCI, Départements, CCI Paris Île-de-France, acteurs publics et privés de la logistique francilienne et de l'Axe Seine

Déclinaison et précision de l'armature à l'échelle locale : EPCI via les PLM

FINANCEURS :

Financeurs potentiels de l'étude : Région, État, Métropole du Grand Paris

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Identifier les espaces dans lesquels les fonctions logistiques (entreposage, groupage/dégroupage) doivent être sanctuarisés, développés ou densifiés
- Définir une vision à moyen/long terme d'évolution de l'usage des sites concernés

MESURE 10.1.2 Acculturer les territoires aux enjeux de la logistique et contribuer à l'acceptabilité de la logistique à l'échelle locale

Les acteurs franciliens de la logistique font le constat général d'une connaissance limitée des enjeux de la logistique et du transport de marchandises au sein des collectivités. Si certains EPCI franciliens ont réalisé des diagnostics de l'activité logistique au sein de leur territoire, cela n'est pas encore généralisé.

Cette faible connaissance des enjeux limite les capacités d'action et conduit parfois à une vision de la logistique centrée sur les nuisances qu'elle induit, au détriment des services qu'elle rend aux habitants et aux entreprises.

Il convient donc de mener à l'échelle régionale un travail continu d'acculturation des collectivités aux enjeux de performance économique et environnementale de la logistique, ainsi qu'à ses impacts sur l'espace public. Les EPCI en particulier doivent mieux connaître ces enjeux pour les intégrer de façon adéquate aux PLM.

Il s'agira en particulier de :

- diffuser largement auprès des EPCI, Communes et Départements les travaux de l'Observatoire régional du fret et de la logistique (OFELIF), copiloté par l'État (DRIEAT) et la Région Île-de-France. Cet observatoire doit être le lieu privilégié d'information et de mise à disposition d'études territoriales infrarégionales dans le domaine de la logistique afin de bénéficier, grâce à la mutualisation des travaux, de données plus précises et d'une compréhension des territoires voisins,
- organiser des Assises régionales du fret et de la logistique à échéance régulière pour diffuser les enjeux et les bonnes pratiques en termes de logistique auprès des élus et techniciens des collectivités,
- organiser des visites de sites où se déroulent diverses activités logistiques, ouvertes aux élus et techniciens des EPCI et Communes, afin de donner à voir leur fonctionnement concret,
- relayer auprès des EPCI les bonnes pratiques de mise en œuvre de chartes logistiques qui permettent de construire des programmes d'action concertés pour la logistique urbaine entre collectivités et acteurs économiques du territoire. Le Pacte pour une logistique métropolitaine mis en œuvre par la Métropole du Grand Paris fait partie des initiatives à pérenniser et reproduire.

Les collectivités (EPCI, Communes, Départements) sont par ailleurs encouragées à sensibiliser leurs habitants au sujet des impacts de leurs pratiques de consommation sur les flux de logistique, concernant en particulier l'éclatement des commandes, les livraisons à domicile, les retours de produits et les échecs de livraison.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Région, État, Île-de-France Mobilités, Institut Paris Region, APUR, Cerema, Métropole du Grand Paris, EPCI, Communes, Départements, Logistique Seine Normandie, CCI Région Île-de-France

FINANCEURS :

Financeurs potentiels : Région, État, Métropole du Grand Paris, État et Régions Île-de-France et Normandie (CPIER Vallée de la Seine)

MESURE 10.1.3 PLM SCoT PLU Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification

La raréfaction du foncier disponible, notamment en zone dense, entraîne une concurrence croissante entre fonctions. Pour lutter contre l'étalement de la fonction logistique, qui engendre davantage de nuisances environnementales, il est primordial de maintenir les espaces logistiques déjà existants, tout particulièrement ceux situés à l'intérieur du périmètre délimité par l'A86, qui sont les plus menacés malgré une croissance des besoins sur cette portion du territoire régional.

Il convient ainsi de préserver dans leurs fonctions les espaces actuellement dédiés :

- aux opérations multimodales (sites logistiques bénéficiant d'un accès ferroviaire ou fluvial) : 211 sites ciblés par le SDRIF-E, ***voir liste complète à la fin de l'AXE 10)*** qui seront inscrits à l'armature logistique régionale cible ***(voir MESURE 10.1.1).*** Une relocalisation est possible à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations (orientation réglementaire 116). Cette liste concerne à la fois des sites logistiques multimodaux existants dont il convient de rechercher le développement de l'usage et des sites potentiels sur lesquels de nouvelles fonctions logistiques multimodales pourraient être implantées à court, moyen ou long terme. Pour ces derniers, il s'agit de veiller à y préserver dans les documents d'urbanisme les possibilités d'implantations d'activités logistiques.
- à l'entreposage et au stockage. Une partie de ces entrepôts sont ou deviendront prochainement inadaptés aux activités logistiques actuelles du fait de leur vieillissement. Cette obsolescence ne doit pas conduire à une mutation de leur fonction mais à une réhabilitation de leur fonction logistique en assurant notamment une meilleure intégration écologique et paysagère.

Conformément au SDRIF-E (orientation réglementaire 117), la densification des emprises logistiques existantes doit être privilégiée afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers.

La réhabilitation des entrepôts existants doit s'appuyer sur une démarche d'économie circulaire en favorisant le réemploi de matériaux, l'approvisionnement local et un tri des déchets de chantier, ce qui permet d'en réduire encore l'impact environnemental.

Les implantations d'immobilier logistique doivent être compactes, dans le respect des orientations du SDRIF-E relatives aux espaces urbanisés et aux nouveaux espaces d'urbanisation. La création de nouvelles zones logistiques exclusivement desservies par la route doit être évitée. Elles doivent prioritairement s'intégrer dans des sites d'activités économiques.

Les PLM doivent décliner cette mesure de façon plus précise.

Pour justifier la préservation des sites d'accès multimodal par la perspective d'un développement futur des flux, les gestionnaires d'infrastructure, en partenariat avec les collectivités (EPCI, Communes) et opérateurs de transport mettent en œuvre des actions de mise en visibilité de l'offre disponible sur ces sites et de prospection de chargeurs susceptibles d'y recourir.

Les enjeux de connectivité routière de ces sites doivent être traités en concertation entre les EPCI, les Communes, l'État et les gestionnaires d'infrastructures, notamment lorsque des investissements sont nécessaires pour assurer une capacité satisfaisante d'écoulement des flux.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, Communes, État, HAROPA Port, VNF, SNCF Réseau

FINANCEURS :

EPCI, Communes, Région (soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques), État et Région (CPER)

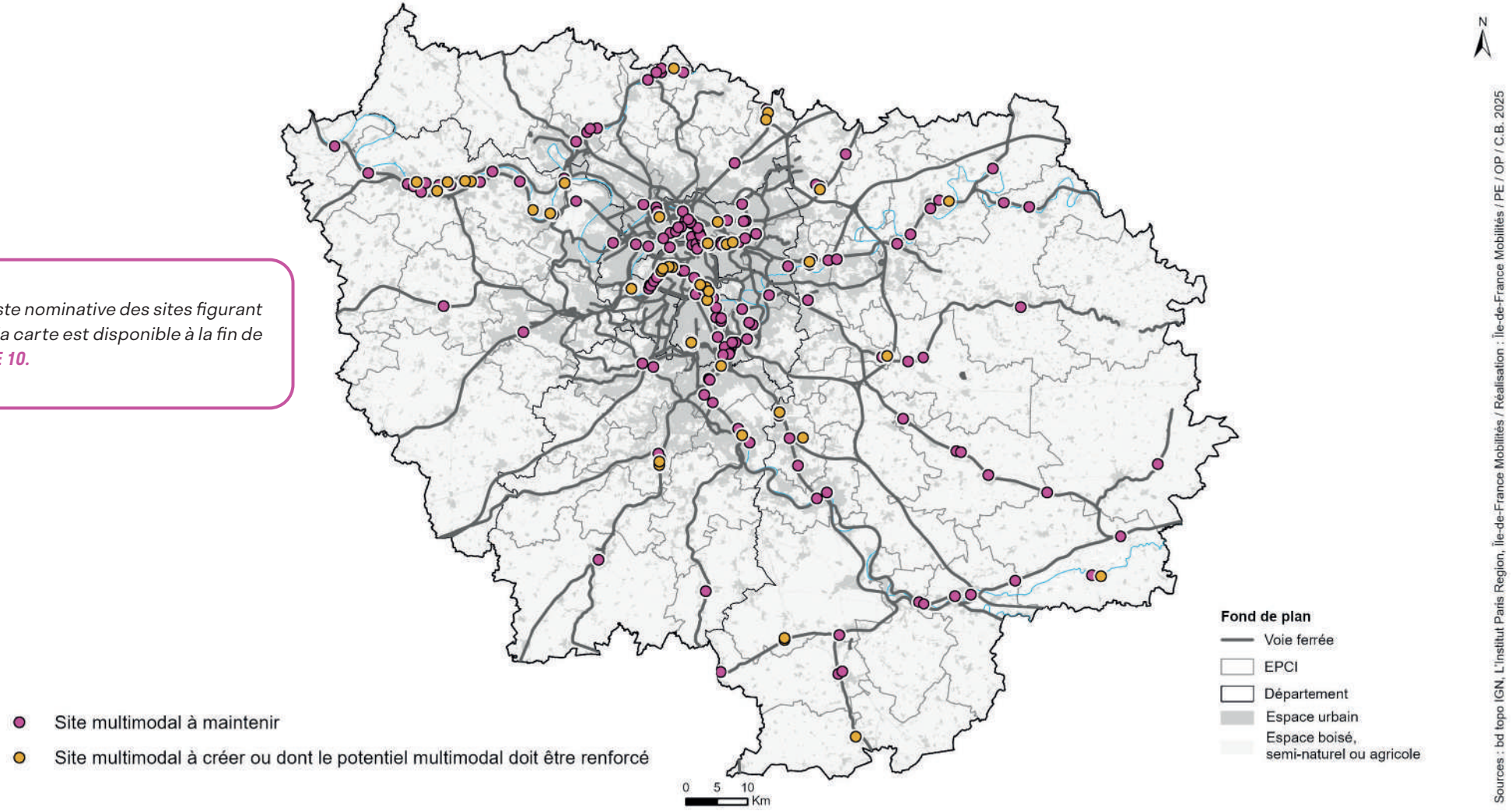
DÉCLINAISON DANS LES PLM

Évaluer les opportunités de développement ou de densification des activités logistiques au sein des sites multimodaux situés sur le territoire et dans les principales zones logistiques.

>>>

La liste nominative des sites figurant sur la carte est disponible à la fin de ***l'AXE 10.***

Sites logistiques multimodaux à préserver en Île-de-France (existants et potentiels)



MESURE 10.1.4 PLM SCoT PLU Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense

Pour contrer le phénomène d'étalement logistique, au-delà du maintien du tissu logistique existant notamment en cœur d'agglomération, il convient de favoriser l'implantation de nouvelles surfaces logistiques dans le cœur d'agglomération.

Ce principe répond également à l'objectif zéro artificialisation nette : des sites déjà construits doivent être privilégiés pour les nouvelles surfaces logistiques.

Ces surfaces doivent répondre aux fonctions de stockage de courte durée, d'éclatement des flux et d'organisation de la desserte finale, conformément à l'armature logistique régionale lorsqu'elle sera définie ***(voir MESURE 10.1.1).*** Il s'agit ainsi d'entrepôts de moyennes et petites tailles, d'hôtels logistiques, d'espaces de logistique urbaine et de consignes.

Dans les zones particulièrement contraintes, une mixité d'activités peut être recherchée, en permettant par exemple des activités logistiques dans des parkings ou rez-de-chaussée d'immeubles, cette mixité ayant déjà fait la preuve de son bon fonctionnement.

Les réserves de capacités dans les parkings en ouvrage sous-utilisés peuvent également être valorisées pour des activités de distribution urbaine, de remisage et de recharge de véhicules électriques.

Il convient que les Communes et EPCI se saisissent de cette mesure en :

- identifiant des espaces pouvant accueillir des activités logistiques dans un contexte de faible disponibilité de foncier,
- organisant des appels à manifestation d'intérêt (AMI) ou appels à projets pour la réalisation d'espaces logistiques exemplaires en termes d'impact environnemental et d'insertion urbaine.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, Communes

FINANCEURS :

EPCI, Communes, Région (soutien à l'aménagement logistique des territoires)

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Définir une vision hiérarchisée des besoins d'espaces logistiques adaptée à la typologie du territoire

Ce travail peut être mené en transversalité au sein des EPCI, en associant les services traitant des mobilités, de l'aménagement de l'espace et de l'urbanisme, de la voirie et du développement économique.

ERC

OBJECTIF

→ **Doubler la part des modes massifiés (en tonnes.kilomètres) pour le transport des marchandises entrant et sortant d'Île-de-France**

Le partage modal du transport de marchandises en France, et en particulier en Île-de-France, est encore très largement favorable au mode routier (plus de 90 % des flux). Le report modal vers des modes massifiés, fluvial et ferroviaire, reste donc un levier à saisir pour diminuer les nuisances du transport de marchandises.

La loi Climat et résilience a introduit un objectif d'augmentation de la part modale du mode fluvial dans le transport intérieur de marchandises de 50 % à l'échelle nationale entre 2021 et 2030. Le potentiel de développement du mode fluvial est important en Île-de-France, pour la logistique des matériaux et la logistique agricole, qui constituent le cœur historique de l'usage de ce mode, mais aussi pour la logistique urbaine, des conteneurs et des déchets, encore faiblement développées mais qui font partie de son domaine de pertinence. Les acteurs publics doivent accompagner ce développement en garantissant des sites portuaires et des infrastructures de qualité, à l'instar du projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Ils doivent tenir compte de l'évolution des risques d'aléas climatiques (notamment des risques de crues) à moyen et long terme, et être adaptés aux activités logistiques qui se développent.

Le développement du mode ferroviaire, encadré par un objectif national porté par l'État de doublement de sa part modale à horizon 2030 (de 9 à 18 %, en tonnes.kilomètres) est plus contraint en Île-de-France, en raison de faibles réserves de capacité sur le réseau ferré du fait de l'importante densité de circulations voyageurs et des besoins élevés de régénération du réseau. Néanmoins, des leviers peuvent être actionnés pour améliorer la pertinence du fret ferroviaire en Île-de-France. En particulier, il existe un potentiel de développement important du segment du fret combiné rail-route, qui consiste à utiliser la voie ferroviaire pour transporter des marchandises en conteneur sur une majorité de la distance, puis à les acheminer par camions, véhicules utilitaires légers ou vélo-cargo pour les derniers kilomètres. Plus globalement, il convient d'améliorer le potentiel de desserte du territoire francilien par le mode ferroviaire.

La multimodalité et la combinaison des avantages de chaque mode, adaptés aux filières, permet d'accompagner l'évolution des usages et des organisations logistiques (fleuve-route, rail-route, rail-fleuve-route, fleuve/vélo-cargos…). La poursuite de la structuration d'un maillage ambitieux en sites multimodaux (à l'instar du Port Seine Métropole Ouest, projet de port trimodal à la confluence de l'Oise et de la Seine qui vise à accompagner le développement des secteurs de la construction et des travaux publics) contribue à l'atteinte de ces objectifs.

MESURE 10.2.1 SCoT PLU Développer les sites logistiques multimodaux pour accompagner le développement du fret combiné rail-route

L'Île-de-France ne compte aujourd'hui plus que quatre chantiers de transport combiné rail-route en activité (Valenton, Bonneuil-sur-Marne, Noisy-le-Sec et Gennevilliers). Or le développement du fret combiné rail-route ou rail-fleuve-route pour la desserte de l'Île-de-France doit être recherché en alternative au seul mode routier pour les segments du transport de marchandises qui s'y prêtent (marchandises conteneurisables).

À cet effet, de nouveaux chantiers de transport combiné devront être créés, notamment pour faire face à une potentielle saturation des chantiers combinés existants.

Les sites prioritairement ciblés par le CPER 2023-2027 sont ceux du MIN de Rungis, de Valenton et de Chelles / Vaires-sur-Marne.

D'autres sites pourront faire l'objet d'études concernant des développements, notamment ceux visés par le Schéma directeur du transport combiné publié par l'État en octobre 2024, en extension ou en création.

L'installation de ces nouveaux sites devra être étudiée en concertation avec les EPCI et Communes ainsi que les Départements afin de s'assurer d'une bonne prise en compte des enjeux d'aménagement et d'évolution du réseau routier, pour lesquels les investissements devront être prévus, en tenant compte des enjeux environnementaux associés.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

État, SNCF Réseau
En concertation avec les Communes, EPCI, Départements

FINANCEURS :

État et Régions Île-de-France et Normandie (CPER et CPIER Vallée de la Seine)

MESURE 10.2.2 Préserver les installations terminales embranchées au réseau ferré national présentant des perspectives de développement

Les installations terminales embranchées (ITE), voies ferrées reliant directement un site industriel ou logistique au réseau ferré national (RFN), sont, pour une large part, non utilisées en Île-de-France. Leur maintien en état de fonctionnement, qui présente un coût, permettrait de conserver des capacités de développement du fret ferroviaire, à mesure que sa pertinence économique s'accroît et que la capacité disponible pour le fret sur le réseau se développe et se régénère. À défaut, ces installations sont démantelées et leur reconstruction en cas d'opportunité nouvelle demande des investissements considérables.

Il convient que les collectivités (EPCI ou Communes), accompagnées de la Région Île-de-France ou de la Métropole du Grand Paris, réalisent des études d'opportunité sur les ITE menacées afin d'identifier les perspectives de développement.

Ces études doivent intégrer une évaluation par SNCF Réseau et l'État de la qualité et de la robustesse de l'offre de sillons que le gestionnaire d'infrastructures est en mesure de proposer dans le cadre d'une utilisation de l'ITE, sans dégradation de l'offre de sillons pour les circulations voyageurs.

Dans le cas d'ITE non utilisées pour lesquelles des perspectives de développement sont identifiées à court ou moyen terme, il convient que les acteurs gestionnaires de l'infrastructure (au sein du RFN et hors RFN) permettent leur maintien en état jusqu'à reprise du trafic afin d'éviter leur démantèlement.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

SNCF Réseau, État, Métropole du Grand Paris, EPCI, Communes, gestionnaires des ITE

FINANCEURS :

Région, État, SNCF Réseau, entreprises embranchées, EPCI, Communes

MESURE 10.2.3 Analyser le potentiel de contournement de l'Île-de-France pour le trafic de fret ferroviaire de transit et initier sa mise en œuvre afin de libérer des capacités pour la desserte francilienne

L'organisation historique du réseau ferroviaire national a fait de l'Île-de-France un nœud du fret ferroviaire, y compris pour des marchandises qui ne sont pas à destination de la région. Ainsi, les flux de transit sont non négligeables, les gares de triage franciliennes, et notamment celle du Bourget, constituant un nœud de plan national pour le groupage/dégroupage des marchandises.

La saturation du réseau francilien du fait de l'intensité des circulations voyageurs et de l'importance des besoins de travaux pour régénérer l'infrastructure conduit à s'interroger sur la possibilité de reporter ces marchandises sur des itinéraires alternatifs, afin que les infrastructures franciliennes soient avant tout utilisées pour l'approvisionnement de la région.

Dans un premier temps, une étude sera menée sur le potentiel réel de contournement, toutes les marchandises transitant par l'Île-de-France ne pouvant être déportées sur d'autres itinéraires en raison de la composition des flux : l'équilibre de certaines liaisons de fret ferroviaire repose en effet sur l'agrégation de flux à destination de l'Île-de-France avec des flux à destination d'autres régions.

Dans un second temps, la mise en œuvre de ce contournement s'appuiera sur l'aménagement des itinéraires adéquats par une requalification d'infrastructures existantes pour les adapter aux circulations de fret (électrification, évolution du gabarit). Les études d'opportunité pour ces requalifications devront être réalisées.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

État, SNCF Réseau

MESURE 10.2.4 Développer la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial dans les ports

En 2021, SNCF Réseau et VNF ont signé une convention de partenariat au niveau national visant à :

- développer la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial, avec pour objectif de mettre en place une offre commune répondant aux besoins de tous types de marchandises,
- communiquer sur les solutions de transport combiné ferroviaire/fluvial,
- définir les solutions de substitution entre ces deux modes en cas d'interruption sur un réseau pour éviter les effets de report sur la route.

Ces complémentarités doivent être développées en Île-de-France, en incluant les flux d'origine maritime transitant par les ports de HAROPA Port. La convention nationale doit donc être déclinée au niveau francilien avec la mise en œuvre de mesures adaptées au territoire.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

VNF, SNCF Réseau, HAROPA Port

FINANCEURS :

VNF, SNCF Réseau, HAROPA Port, État et Régions Île-de-France et Normandie (CPIER Vallée de la Seine)

MESURE 10.2.5 Accompagner l'innovation pour rendre le fret ferroviaire plus adapté aux évolutions de la distribution et réduire ses nuisances

La question des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est traitée ***dans*** *la MESURE 1.1.8* ***« Réduire l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores des transports collectifs ferrés »,*** *portant sur le transport de voyageurs mais s'appliquant également au fret ferroviaire.*

En complément des efforts d'innovation visés par la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire qui concernent l'ensemble du réseau (exploitation des données, digitalisation), des expérimentations seront menées en Île-de-France sur des innovations techniques qui permettent d'accroître le domaine de pertinence du mode ferroviaire, notamment au regard de l'évolution de la nature des flux induite par le e-commerce, ou d'en réduire les nuisances en particulier sonores.

Cela concerne par exemple la mise en circulation de trains de fret autonomes, en particulier des trains automoteurs légers adaptés aux flux du e-commerce ou des trains autonomes capables de faire des demi-tours, facilitant ainsi l'exploitation et augmentant la capacité disponible sans développement de l'infrastructure.

La question de la mixité d'usage des tramways ou trains de voyageurs (trains régionaux, RER ou TGV) est régulièrement évoquée comme une innovation qui permettrait d'optimiser l'usage du réseau.

Néanmoins, les études et expérimentations réalisées au cours de la décennie passée sur le tram-fret en particulier ont montré une absence d'opportunité de développement de tels services.

D'autres expérimentations pourraient toutefois être étudiées, à condition qu'il soit fait la démonstration de l'intérêt de chargeurs et de l'absence d'impacts négatifs sur les services voyageurs.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE :

SNCF Réseau

FINANCEURS :

Région, SNCF Réseau, État et Régions Île-de-France et Normandie (CPIER Vallée de la Seine)

MESURE 10.2.6 Poursuivre la valorisation du recours au mode fluvial dans les appels d'offres des chantiers publics

Dans le contexte de l'objectif « Zéro artificialisation nette » (ZAN) porté par le SDRIF-E, les besoins de reconstruction de la ville sur la ville en zone dense vont croître. Il est primordial que le mode fluvial soit privilégié pour l'approvisionnement et l'évacuation des déchets de ces chantiers.

À cette fin, les collectivités, et plus largement l'ensemble des maîtres d'ouvrage publics, peuvent inscrire dans les marchés publics de construction des critères d'évaluation des offres portant sur le recours à la voie fluviale (fleuves et canaux) pour la livraison des matériaux de construction, du second œuvre et l'évacuation des déchets de chantier.

Par ailleurs, les collectivités doivent autant que possible favoriser le recours au mode fluvial pour l'approvisionnement et l'évacuation des déchets des chantiers se tenant sur leur territoire en en faisant la promotion auprès des maîtres d'ouvrage.

Le même type de mesure peut être envisagé concernant les marchés de fournitures.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Ensemble des maîtres d'ouvrages publics

MESURE 10.2.7 SCoT PLU Préserver les fonctions logistiques dans les ports franciliens urbains mixtes

La promotion de la mixité des usages des ports par le développement de quais à usages partagés entre activités logistiques et de loisirs en zone urbaine se fait parfois au détriment des activités logistiques dont certaines peuvent s'avérer incompatibles avec les autres activités, pour des raisons de sécurité en particulier.

Il est donc nécessaire de réaffirmer la vocation première du mode fluvial pour le développement des activités logistiques, en particulier pour l'approvisionnement de la zone dense, et de veiller ainsi à préserver en priorité ces activités dans les sites portuaires franciliens.

Les expérimentations de mutualisation des quais dans l'espace et le temps doivent se poursuivre afin d'évaluer finement leurs impacts sur les activités logistiques.

Pour favoriser cette mixité d'activités, l'acceptabilité locale et l'insertion environnementale de la fonction logistique dans les ports doit être garantie en particulier par :

- l'acculturation des territoires au fonctionnement et services rendus par l'activité logistique, en particulier fluviale ***(voir MESURE 10.1.2),***
- une meilleure insertion paysagère,
- une désimperméabilisation des berges, lorsque cela est pertinent, permettant une meilleure gestion des crues et pluies fortes conformément à l'orientation réglementaire 33 du SDRIF-E. Elle doit néanmoins être conçue de façon à ne pas obérer le fonctionnement et le développement de l'activité logistique,
- une attention portée au traitement des nuisances sonores générées par l'activité logistique portuaire.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Préservation des fonctions dans les ports :
HAROPA Port, VNF, Ville de Paris (canaux)

Préservation de la fonction dans les PLU(i) :
EPCI et Communes

FINANCEURS :

État et Régions Île-de-France et Normandie
(CPER et CPIER Vallée de la Seine)

ERC

OBJECTIFS

- **100 % d'arrêtés de livraison franciliens collectés** dans la base de données nationale et rendus cohérents à l'échelle régionale
- **Un diagnostic des aires et des besoins d'espaces de livraisons** réalisé par chaque EPCI soumis à PLM obligatoire

L'organisation de l'approvisionnement des zones urbaines, c'est-à-dire le dernier maillon de la chaîne logistique, pose des défis de partage de l'espace public importants. Les livraisons en particulier nécessitent des espaces dédiés, en général matérialisés dans les villes par les aires de livraison, dont la réglementation est complexe et peu lisible et la configuration parfois inadaptée aux besoins.

Dans un certain nombre de territoires, les aires de livraison et leurs usages réels sont mal connus. Leur utilisation est dans de nombreux cas mal contrôlée, si bien qu'elles sont souvent inutilisables par les véhicules de livraison car occupées par d'autres types de véhicules. Les véhicules de livraison stationnent alors sur l'espace public qui ne leur est pas dédié, créant des situations gênantes voire dangereuses pour les autres usagers. Le développement important du e-commerce et de la livraison à domicile fait en outre évoluer les pratiques et l'occupation de l'espace public. Il existe donc un enjeu important de connaissance des usages et d'adaptation des aménagement dédiés aux livraisons.

À motorisation équivalente, l'approvisionnement de certaines activités situées en zone urbaine par le mode routier est plus efficace sur les plans économique, environnemental et énergétique lorsqu'il est réalisé au moyen de poids lourds plutôt que de véhicules utilitaires légers. C'est en particulier le cas de la grande distribution qui génère de nombreux flux pouvant être massifiés. À titre d'illustration, un camion porteur 19 tonnes peut transporter environ trois fois plus de marchandises (en volume) qu'une camionnette en un seul mouvement.

La massification des flux réduit ainsi le nombre de circulations de véhicules et réduit la congestion et les nuisances, à condition que la flotte de véhicules lourds accélère sa transition énergétique au même rythme que la flotte de véhicules utilitaires légers ***(voir AXE 11 « Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules » et voir ACTION 10.4 « Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises »).***

Le développement accéléré de l'offre de poids lourds à motorisation décarbonée (électrique, bioGNV, hydrogène) doit donc être saisi comme une opportunité pour permettre cette massification.

Le stationnement des poids lourds constitue également un enjeu. En l'absence de parkings adaptés, le stationnement désorganisé ou illicite peut se développer en inadéquation avec les objectifs de partage de l'espace public et de sécurité routière. Par ailleurs, l'absence de sécurisation du stationnement expose les chauffeurs de poids lourds et les marchandises à des risques criminels.

Les livraisons en horaires décalés constituent un outil à saisir pour améliorer le partage de l'espace public et réduire les impacts de la logistique sur la congestion routière.

Néanmoins, la gestion des nuisances sonores associées doit faire l'objet d'un traitement spécifique pour garantir l'acceptabilité de ces pratiques par les riverains.

MESURE 10.3.1 PLM Rendre cohérentes à l'échelle régionale les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises

Le projet BAC IDF (Base des Arrêtés Circulation d'Île-de-France) avait pour objectif de concevoir, développer et exploiter une plateforme numérique centralisant les arrêtés de circulation et de stationnement des véhicules de livraison sur tout le territoire de l'Île-de-France. Il s'agit de faciliter l'accès à l'information réglementaire grâce à une base de données exhaustive accessible en open data.

La plateforme DiaLog (base de données des arrêtés de circulation exploitable par des logiciels d'itinéraire), de niveau national, a pris le relais de ce travail.

Il convient que l'ensemble des Communes franciliennes saisissent leurs arrêtés de circulation et de stationnement des véhicules de livraison pour alimenter la plateforme.

Il convient également que le projet mène à la publication d'un arrêté type afin qu'il puisse être repris par l'ensemble des Communes, dans une perspective de simplification et/ou d'harmonisation des contenus.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Arrêtés de circulation et de stationnement :
EPCI, Communes

Association en tant que gestionnaires de voirie urbaine : Départements

Accompagnement des EPCI :
Métropole du Grand Paris

Gestion de la plateforme DiaLog :
État (DGITM)

FINANCEUR :

État (DGITM - plateforme DiaLog)

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Tenir une réflexion quant à :

- La coordination à l'échelle intercommunale des règles de circulation et de stationnement des véhicules de livraison,
- L'harmonisation des règles (gabarit des véhicules autorisés, horaires de livraisons), qui offre davantage de lisibilité pour les acteurs du transport de marchandises,
- La bonne diffusion et l'accessibilité simplifiée aux réglementations, notamment via des outils offrant des informations en temps réel pour organiser les tournées.

MESURE 10.3.2 PLM SCoT PLU Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle

Il convient de réaliser des diagnostics des aires de livraison et de leurs usages, puis d'analyser l'adéquation entre l'offre et la demande afin de déterminer les besoins de création d'aires de livraison. Ce travail peut être utilement réalisé à l'échelle intercommunale, en particulier dans le cadre d'un PLM. Les Départements doivent être associés à ce travail en tant que gestionnaires de voirie.

Ces aires de livraison doivent idéalement avoir une longueur comprise entre 12 et 15 m (l'équivalent de trois places de stationnement pour voiture) et une largeur comprise entre 2,20 et 2,50 m. Il est préconisé d'implanter une aire de livraison pour 90 mouvements de marchandises par semaine *(recommandations du Cerema)*.

Les constructions neuves à destination de commerces, de bureaux et d'activités ainsi que les équipements publics doivent intégrer des espaces pour la livraison afin de limiter l'emprise de celles-ci sur la voie publique ***(voir les recommandations de normes à inscrire dans les PLU(i) dans l'encart « DÉCLINAISON DANS LES PLU » ci-après).***

L'opportunité de développer des aires de livraison adaptées à la cyclologistique doit également être étudiée.

Par ailleurs, les solutions de consignes, sur l'espace public ou en dehors, sont une réponse adéquate aux enjeux de livraison du e-commerce, en permettant une massification des flux lors du dernier maillon.

Il convient donc que les collectivités (Communes et/ou EPCI) connaissent l'offre de consignes sur le territoire, complémentaire à l'offre de points relais hébergés par des commerces de proximité, et orientent leur développement en fonction des besoins du territoire. Elles peuvent ainsi élaborer un schéma directeur des consignes de retrait de colis d'accès public sur lesquels s'appuyer pour décider des attributions de droits d'utilisation de l'espace public par les opérateurs souhaitant les développer sur leur territoire.

Les consignes doivent être positionnées à proximité d'aires de livraison pour faciliter leur approvisionnement et à proximité de polarités pour faciliter l'accès des usagers (pôle d'échanges multimodal, pôle administratif, zone d'activités, pôle d'enseignement etc.).

La meilleure connaissance des mouvements et usages de l'espace public générés par les entreprises du territoire peut également permettre d'étudier l'opportunité de tarifications du stationnement adaptées aux besoins des entreprises, et en particulier des artisans et commerçants, y compris à l'échelle intercommunale ***(voir ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »).***

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Diagnostic et suivi : EPCI, Communes

Soutien aux Communes pour la réalisation du diagnostic et mise à disposition d'un outil de cartographie des aires de livraison : Métropole du Grand Paris

Appui technique : Cerema

En association avec les Départements en tant que gestionnaires de voirie

FINANCEUR :

Diagnostics dans le cadre des PLM : EPCI

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Réaliser un diagnostic des aires de livraison et de leurs usages, avec pour objectif d'identifier les localisations précises des aires de livraison à créer ou déplacer au sein du territoire.

>>>

DÉCLINAISON DANS LES SCoT PLU

RECOMMANDATIONS - Normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles de commerces, bureaux, activités et équipements publics.

Il est recommandé aux Communes ou EPCI d'inscrire dans leur PLU(i) des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles. Ces normes tiendront compte de la nature et de la destination des bâtiments.

Il est recommandé de retenir *a minima* les normes suivantes :

- **Pour les commerces :** une aire de livraison pour 1 000 m² de surface de vente et stockage. Cette aire doit permettre l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large, d'au moins 6 m de long et 4,20 m de haut, y compris le débattement de ses portes et d'un hayon élévateur. En outre, elle doit disposer d'une zone de manutention (de l'ordre de 10 m²).
  Ces dimensions pourraient être diminuées sur justification.
- **Pour les bureaux et activités ainsi que pour les équipements publics :** une aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.

Il est également possible d'inscrire dans les OAP sectorielles des objectifs de surfaces d'aires de livraison au sein de l'espace public en fonction des surfaces commerciales prévues.

MESURE 10.3.3 PLM Tenir compte de la circulation des véhicules lourds dans le partage de la voirie pour permettre la massification des flux de marchandises

Afin de permettre un approvisionnement efficace des territoires jusqu'en cœur d'agglomération, il convient de prévoir des aménagements de voirie ne contraignant pas la circulation des poids lourds sur des itinéraires ciblés qui desservent les centres de consommation et de production. Les aires de livraison et les autorisations de circulation et de livraison adaptées doivent également être prévues.

Les opérations d'aménagement de la voirie entraînant une évolution de la hiérarchisation du réseau, la définition des plans de circulation et des jalonnements poids lourds doivent tenir compte de cet enjeu.

Il s'agit également de prévoir les bornes de recharge électrique et stations d'avitaillement GNV et hydrogène adaptées ***(voir ACTION 10.4 « Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises »).***

Enfin, pour limiter l'impact sur la sécurité routière, des dispositifs anti angles-morts doivent être développés pour les poids lourds.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

EPCI, Communes, État, Départements (en tant que gestionnaires de voiries structurantes)

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Tenir compte de la circulation des poids lourds lors de la définition de la hiérarchisation de la voirie, de la planification de travaux de voirie et de jalonnements poids lourds.

MESURE 10.3.4 Développer des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services

Au-delà des espaces nécessaires aux opérations logistiques, une armature logistique performante repose également sur la mise à disposition d'espaces permettant le stationnement des véhicules routiers de transport de marchandises de façon organisée et sécurisée, en particulier pour les poids lourds qui ont besoin d'espaces de stationnement spécifiques.

Il convient ainsi de soutenir financièrement la création d'un maillage régional de places de stationnement sécurisées destinées aux poids lourds qui soit adapté aux besoins de la filière.

L'implantation de services à destination des chauffeurs (restauration, sanitaires) doit également être recherchée pour leur permettre d'effectuer leurs pauses réglementaires dans des conditions optimales.

Par ailleurs, conformément à l'orientation réglementaire 105 du SDRIF-E, dans les sites d'activité économique, des espaces de stationnement pour les véhicules utilitaires, légers et lourds, doivent être intégrés dans des espaces mutualisés et le cas échéant dans les emprises privées.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Gestionnaires de voiries et d'aires de stationnement dans les territoires identifiés pour le maillage régional : Communes, EPCI, Départements, État, sociétés concessionnaires d'autoroutes

FINANCEURS :

Gestionnaires de voiries et d'aires de stationnement : Communes, EPCI, Départements, État, sociétés concessionnaires d'autoroutes
Région (soutien financier à l'aménagement logistique des territoires, en particulier le dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques)

MESURE 10.3.5 Accompagner la réduction des nuisances sonores pour les livraisons en horaires décalés

La flotte de fret fluvial francilienne était, en 2020, presque entièrement équipée de moteurs à combustion interne alimentés au gasoil (GNR). Il convient d'accélérer la transition énergétique de cette flotte afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions locales de polluants atmosphériques liées au fret fluvial. Cette transition s'appuiera sur la diversification des vecteurs énergétiques (GNV, biocarburants, électricité, hydrogène) et l'évolution des systèmes de propulsion (thermique, électrique, hybride, pile à combustible).

Étant donnée la durée de vie des moteurs des bateaux fluviaux, la décarbonation s'appuiera à horizon 2030 sur deux leviers principaux :

l'usage accru de carburants alternatifs (biocarburants, GNV) utilisables dans les chaînes de propulsion thermique existantes, sans modification majeure ;

le développement de systèmes de propulsion innovants, tels que la propulsion hybride électrique permettant des phases de navigation sans émissions ou la propulsion utilisant une pile à combustible.

La remotorisation (rétrofit) de la flotte interviendra de façon plus importante dans une seconde phase post-2035, privilégiant les systèmes de propulsion hybrides, incluant notamment une pile à combustible hydrogène, ainsi que l'utilisation d'e-carburants (carburants de synthèse produits avec de l'électricité décarbonée) dans les moteurs thermiques.

Par ailleurs, dans le cadre du projet Borne et Eau sur le bassin de la Seine, VNF et HAROPA Port ont effectué un premier déploiement du réseau de bornes de raccordement électrique en 2019 avec treize bornes pour les bateaux de fret. À la fin 2026, 110 bornes seront installées sur les quais pour permettre aux bateaux, notamment de fret, de se raccorder au réseau électrique lorsque ceux-ci sont arrêtés et ainsi ne pas utiliser leur moteur thermique pendant les escales.

Un soutien financier public doit se poursuivre afin de pallier les capacités d'investissement limitées des opérateurs fluviaux.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Régions Île-de-France et Normandie, VNF, HAROPA Port, ADEME

ERC

OBJECTIFS

→ Voir AXE 11 « Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules »

Le mode routier étant amené à rester dominant pour le transport de marchandises à horizon 2030, l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques repose en grande partie sur la transition énergétique du parc de véhicules routiers. Les poids lourds et les véhicules utilitaires légers doivent ainsi évoluer vers des motorisations à faibles ou très faibles émissions.

De même, le report vers la cyclologistique via les vélos-cargos ou triporteurs électriques contribue à l'atteinte de ces objectifs. Enfin, si le report vers le fret fluvial permet une réduction des émissions, le bilan de ce mode peut être amélioré par un verdissement des motorisations des bateaux, qui permet notamment de réduire la pollution atmosphérique locale générée par l'activité fluviale.

L'AXE 11 ***« Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules »*** *inclut les véhicules utilitaires légers et les poids lourds. Cette action rassemble quelques mesures complémentaires orientées spécifiquement en faveur de la transition énergétique du parc de véhicules de transport de marchandises.*

MESURE 10.4.1 SCoT PLU Développer les réseaux d'avitaillement GNV, électrique et hydrogène aux abords des zones logistiques

Le développement des stations multi-énergies (électrique, GNV, hydrogène), inscrit ***dans l'AXE 11 « Transition énergétique »,*** devra en particulier viser la proximité des zones logistiques franciliennes telles que ciblées par l'armature logistique régionale cible à construire.

Il convient en outre de favoriser les stations accessibles à plusieurs modes, en particulier routier et fluvial, lorsque cela est pertinent.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Développement du réseau :
Porteurs de projets privés, SEM Sigeif Mobilités, syndicats d'énergie, EPCI, Communes
Étude du besoin des logisticiens : Métropole du Grand Paris

FINANCEURS :

Région, EPCI, Communes, HAROPA Port, VNF, État (ADEME)

MESURE 10.4.2 Favoriser l'électrification du parc de véhicules utilitaires légers

La transition énergétique du parc de véhicules utilitaires légers diffus, pour lesquels une offre adaptée de véhicules électriques existe, doit s'accélérer.

Outre les aides financières à destination des professionnels et la diffusion d'une information exhaustive sur ces dernières dans des supports adaptés ***(voir ACTION 11.4 « Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules »),*** il s'agit de faciliter cette transition en :

- soutenant le déploiement de solutions d'autopartage et de plateformes numériques de mise en relation d'entreprises et de services leur permettant de bénéficier de véhicules mutualisés. Le déploiement de ces solutions devra être précédé d'une concertation avec les organisations représentant les professionnels afin de les adapter au mieux à leurs besoins,
- assurant que des bornes de recharge électrique sont positionnées sur des places de stationnement dont les dimensions sont adaptées aux véhicules utilitaires légers qui pourront en bénéficier notamment lors des tournées de livraisons.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Métropole du Grand Paris, Région, Communes, syndicats d'énergie en tant que gestionnaires de réseau de bornes de recharge électriques, opérateurs d'autopartage

FINANCEURS :

Aide à une expérimentation : Métropole du Grand Paris
Mise à disposition d'emplacements équipés de bornes de recharge électriques : Syndicats d'énergie

MESURE 10.4.3 Accompagner le développement de la cyclologistique

Les collectivités locales, l'État et leurs établissements peuvent accompagner le développement de la filière de cyclologistique, en particulier dans les zones denses, en mettant en œuvre les mesures suivantes :

- Rendre la sphère publique exemplaire : les collectivités locales (Communes, EPCI, Départements, Région) et plus largement l'ensemble des maîtres d'ouvrages publics sont d'importants consommateurs de plis et de colis. Elles peuvent agir via leurs marchés publics, en incluant dans les critères d'évaluation des appels d'offres intégrant un volet logistique une valorisation du recours à la cyclologistique,
- Faciliter la mise à disposition de locaux en ville pour des hubs logistiques vélo permettant d'organiser le tri et la distribution des colis entre coursiers et d'offrir des conditions de travail satisfaisantes aux livreurs. Les collectivités, l'État et leurs établissements, en particulier les Communes, les établissements publics fonciers ou les aménageurs, peuvent favoriser l'expérimentation plus large de ce mode de livraison par la signature de conventions d'occupation temporaire de locaux vacants en zone dense.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Communes, EPCI, Départements, Région,
État et leurs établissements, Métropole du Grand Paris

MESURE 10.4.4 Favoriser la transition énergétique des flottes de fret fluvial

La flotte de fret fluvial francilienne était, en 2020, presque entièrement équipée de moteurs à combustion interne alimentés au gasoil (GNR). Il convient d'accélérer la transition énergétique de cette flotte afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions locales de polluants atmosphériques liées au fret fluvial. Cette transition s'appuiera sur la diversification des vecteurs énergétiques (GNV, biocarburants, électricité, hydrogène) et l'évolution des systèmes de propulsion (thermique, électrique, hybride, pile à combustible).

Étant donnée la durée de vie des moteurs des bateaux fluviaux, la décarbonation s'appuiera à horizon 2030 sur deux leviers principaux :

- l'usage accru de carburants alternatifs (biocarburants, GNV) utilisables dans les chaînes de propulsion thermique existantes, sans modification majeure ;
- le développement de systèmes de propulsion innovants, tels que la propulsion hybride électrique permettant des phases de navigation sans émissions ou la propulsion utilisant une pile à combustible.

La remotorisation (rétrofit) de la flotte interviendra de façon plus importante dans une seconde phase post-2035, privilégiant les systèmes de propulsion hybrides, incluant notamment une pile à combustible hydrogène, ainsi que l'utilisation d'e-carburants (carburants de synthèse produits avec de l'électricité décarbonée) dans les moteurs thermiques.

Par ailleurs, dans le cadre du projet Borne et Eau sur le bassin de la Seine, VNF et HAROPA Port ont effectué un premier déploiement du réseau de bornes de raccordement électrique en 2019 avec treize bornes pour les bateaux de fret. À la fin 2026, 110 bornes seront installées sur les quais pour permettre aux bateaux, notamment de fret, de se raccorder au réseau électrique lorsque ceux-ci sont arrêtés et ainsi ne pas utiliser leur moteur thermique pendant les escales.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Régions Île-de-France et Normandie,
VNF, HAROPA Port, ADEME

>>>

COMPLÉMENT À LA MESURE 10.1.3 **Liste des sites logistiques multimodaux à préserver** (existants et potentiels)

Nom du site	État	Commune	Dépt.
Port du Pont Neuf rive droite	Existant	Paris 1er Arrondissement	75
Port Henri IV	Existant	Paris 4e Arrondissement	75
Port des Saints-Pères	Existant	Paris 6e Arrondissement	75
Port de la Bourdonnais	Existant	Paris 7e Arrondissement	75
Port de Suffren	Potentiel	Paris 7e Arrondissement	75
Port des Invalides	Potentiel	Paris 7e Arrondissement	75
Port du Gros Caillou	Existant	Paris 7e Arrondissement	75
Port de Conférence	Potentiel	Paris 8e Arrondissement	75
Port des Champs-Elysées	Existant	Paris 8e Arrondissement	75
ITE Bercy - La Rapée	Potentiel	Paris 12e Arrondissement	75
ITE Bercy Charenton	Potentiel	Paris 12e Arrondissement	75
Gabriel Lamé	Existant	Paris 12e Arrondissement	75
Port La Gare	Potentiel	Paris 12e Arrondissement	75
Port de Bercy amont	Existant	Paris 12e Arrondissement	75
Port de Bercy aval	Existant	Paris 12e Arrondissement	75
Port de la Rapée	Existant	Paris 12e Arrondissement	75
Site logistique urbain Les Gobelins	Existant	Paris 13e Arrondissement	75
Site logistique urbain Paris-Tolbiac	Existant	Paris 13e Arrondissement	75
Port d'Austerlitz	Existant	Paris 13e Arrondissement	75
Port de Tolbiac	Existant	Paris 13e Arrondissement	75
Port National	Existant	Paris 13e Arrondissement	75
Port de Grenelle	Existant	Paris 15e Arrondissement	75
Port de Javel-bas	Existant	Paris 15e Arrondissement	75
Port de Javel-haut	Existant	Paris 15e Arrondissement	75
Port Victor	Existant	Paris 15e Arrondissement	75
Port de Debilly	Potentiel	Paris 16e Arrondissement	75
Port du Point du jour	Existant	Paris 16e Arrondissement	75
ITE Batignolles	Existant	Paris 17e Arrondissement	75
ITE Chapelle Charbon	Existant	Paris 18e Arrondissement	75
ITE et site logistique urbain Chapelle International	Existant	Paris 18e Arrondissement	75
ITE et site logistique urbain Est Pierre (Tafanel)	Existant	Paris 18e Arrondissement	75
ITE Pantin Villette Bertrand	Potentiel	Paris 19e Arrondissement	75
Port de l'Allier	Existant	Paris 19e Arrondissement	75
Port Serrurier	Existant	Paris 19e Arrondissement	75

Nom du site	État	Commune	Dépt.
Port d'Asnières - haut	Existant	Asnières-sur-Seine	92
Port de Boulogne - Legrand	Existant	Boulogne-Billancourt	92
Port de Clichy	Existant	Clichy	92
Site logistique urbain Enertherm	Existant	Courbevoie	92
Port de Courbevoie	Existant	Courbevoie	92
Port de Gennevilliers	Existant	Gennevilliers	92
Port de Gennevilliers	Potentiel	Gennevilliers	92
Zone de stationnement fluvial Gennevilliers	Existant	Gennevilliers	92
Port d'Issy-les-Moulineaux	Existant	Issy-les-Moulineaux	92
Zone d'activité des Guilleraies	Existant	Nanterre	92
Port de Sèvres	Potentiel	Sèvres	92
Port de Aubervilliers	Existant	Aubervilliers	93
Port de Soissons - rive droite	Existant	Aubervilliers	93
Port de Soissons - rive gauche	Existant	Aubervilliers	93
Port Gambetta - rive droite	Existant	Aubervilliers	93
Port Gambetta - rive gauche	Existant	Aubervilliers	93
Port Lucien Lefranc Nord	Existant	Aubervilliers	93
Port Lucien Lefranc Sud	Existant	Aubervilliers	93
ITE Garonor	Existant	Aulnay-sous-Bois	93
ITE Chemin des Vignes	Existant	Bobigny	93
Port de l'Ecoparc Bobigny	Potentiel	Bobigny	93
Port de Bobigny	Potentiel	Bobigny	93
Port de Bondy	Existant	Bondy	93
Triage du Bourget	Existant	Drancy	93
Port d'Épinay - la Briche	Existant	Épinay-sur-Seine	93
Port de Gournay-sur-Marne	Existant	Gournay-sur-Marne	93
ITE ZA Jean Mermoz	Potentiel	La Courneuve	93
ITE SNCF Halle sidérurgique	Existant	Le Blanc-Mesnil	93
ITE / Cours de marchandises Le Blanc-Mesnil	Existant	Le Blanc-Mesnil	93
Port de Pavillons-sous-Bois	Existant	Les Pavillons-sous-Bois	93
Chantier combiné de Noisy-le-Sec	Existant	Noisy-le-Sec	93
Pantin Logistique	Existant	Pantin	93
Port de Pantin	Existant	Pantin	93
Cours de marchandises La Plaine	Existant	Saint-Denis	93

>>>

Nom du site	État	Commune	Dépt.
Port Christofle	Existant	Saint-Denis	93
Port Croizat	Existant	Saint-Denis	93
Port Saint Denis de l'Étoile	Existant	Saint-Denis	93
Port du Bassin Carré	Existant	Saint-Denis	93
Port de Saint Ouen	Existant	Saint-Ouen	93
Zone de stationnement fluvial Saint-Ouen	Existant	Saint-Ouen	93
Port d'Alfortville	Existant	Alfortville	94
Port d'Alfortville - Morville	Existant	Alfortville	94
Chantier combiné du port de Bonneuil-sur-Marne	Existant	Bonneuil-sur-Marne	94
Chantier combiné de Valenton	Existant	Bonneuil-sur-Marne	94
Port de Bonneuil-sur-Marne	Existant	Bonneuil-sur-Marne	94
Port de Charenton - Ile Martinet	Existant	Charenton-le-Pont	94
Port de Choisy-le-Roi	Existant	Choisy-le-Roi	94
Cours de marchandises d'Ivry Champ Dauphin	Potentiel	Ivry-sur-Seine	94
Port d'Ivry-sur-Seine	Existant	Ivry-sur-Seine	94
Port d'Orly	Existant	Orly	94
MIN de Rungis 1	Existant	Rungis	94
MIN de Rungis 2	Existant	Rungis	94
MIN de Rungis 3 renforcement	Potentiel	Rungis	94
Port de St-Maur-des-Fossés	Existant	Saint-Maur-des-Fossés	94
ITE Valenton	Existant	Valenton	94
ITE La Carelle	Existant	Villeneuve-le-Roi	94
Port de Villeneuve-le-Roi	Existant	Villeneuve-le-Roi	94
Les graviers-Eqiom	Existant	Villeneuve-Saint-Georges	94
Port de Villeneuve-Saint-Georges	Existant	Villeneuve-Saint-Georges	94
Triage de Villeneuve St Georges	Existant	Villeneuve-Saint-Georges	94
ITE Bry-Villiers	Existant	Villiers-sur-Marne	94
Port de Vitry-sur-Seine	Existant	Vitry-sur-Seine	94
Zone industrielle Les Ardoines	Existant	Vitry-sur-Seine	94
Boréalis Granpuits	Existant	Aubepierre-Ozouer-le-Repos	77
Raffinerie Granpuits	Existant	Aubepierre-Ozouer-le-Repos	77
ITE Bourron-Marlote-Grez Sibelco	Existant	Bourron-Marlotte	77
Port de Bray-sur-Seine	Existant	Bray-sur-Seine	77
ITE Chelles - Source Chantereine	Existant	Brou-sur-Chantereine	77
ITE Samin Buthiers	Existant	Buthiers	77
ITE Val Bréon	Existant	Châtres	77
ITE Chelles - Vaires-sur-Marne	Existant	Chelles	77
Chantier combiné Chelles - Vaires-sur-Marne	Potentiel	Chelles	77

Nom du site	État	Commune	Dépt.
Chantier combiné Sénart	Potentiel	Combs-la-Ville	77
ITE Parc logistique du Levant Parissud	Existant	Combs-la-Ville	77
Coulommiers	Existant	Coulommiers	77
Courcelles-en-Bassée	Existant	Courcelles-en-Bassée	77
Port de Dammarie les Lys	Existant	Dammarie-les-Lys	77
ITE Emerainville carrières du Boulonnais	Existant	Émerainville	77
Port d'Esbly Coupvray	Existant	Esbly	77
Flambouin-Gouaix	Existant	Gouaix	77
ITE Lizy-sur-Ourcq	Existant	Isles-les-Meldeuses	77
ITE Carrière Isles-lès-Villenoy	Existant	Isles-lès-Villenoy	77
Port de Bray/Jaulnes	Potentiel	Jaulnes	77
ITE Beissier	Potentiel	La Chapelle-la-Reine	77
ITE Terre Bocage Gâtinais	Potentiel	La Chapelle-la-Reine	77
Grande Paroisse - Invivo	Existant	La Grande-Paroisse	77
Vernou-sur-Seine	Existant	La Grande-Paroisse	77
ITE La Houssaye-en-Brie	Existant	La Houssaye-en-Brie	77
Port de Lagny-sur-Marne	Existant	Lagny-sur-Marne	77
ITE Léchelle	Existant	Léchelle	77
Maison Rouge En Brie	Existant	Maison-Rouge	77
ITE Meaux ZA L'Epinete	Existant	Meaux	77
Port de Meaux	Existant	Meaux	77
Port de Melun	Existant	Melun	77
ITE Nord ZA Mitry Compans	Existant	Mitry-Mory	77
Chantier combiné Mitry-Mory	Potentiel	Mitry-Mory	77
ITE Centre ZA Mitry Compans	Existant	Mitry-Mory	77
Moissy - Parc du Levant (Air Liquide)	Existant	Moissy-Cramayel	77
Port de Montereau - Darse	Existant	Montereau-Fault-Yonne	77
Nangis Lesaffre - Valfrance	Existant	Nangis	77
ITE Meaux ZI Nord	Potentiel	Poincy	77
Chantier combiné Réau Parc A5	Potentiel	Réau	77
Saint Mard - Valfrance	Existant	Saint-Mard	77
ITE St-Pierre-lès-Nemours Sibelco	Existant	Saint-Pierre-lès-Nemours	77
Port de Nemours les Buttes	Existant	Saint-Pierre-lès-Nemours	77
ITE ID Logistics	Existant	Savigny-le-Temple	77
Port de Souppes-sur-Loing	Potentiel	Souppes-sur-Loing	77
Accès fluvial Souppes - Sucrerie	Existant	Souppes-sur-Loing	77
ITE Tournan Closeau-Terre rouge	Existant	Tournan-en-Brie	77
Chantier combiné Tournan	Potentiel	Tournan-en-Brie	77

>>>

Nom du site	État	Commune	Dépt.
ITE et site logistique Changis-St-Jean	Existant	Ussy-sur-Marne	77
ITE Ussy Sur Marne Valfrance	Existant	Ussy-sur-Marne	77
ITE Chelles - La Trentaine	Existant	Vaires-sur-Marne / Chelles	77
ITE Vaires sur Marne (EDF Gué de Launay)	Existant	Vaires-sur-Marne	77
Port de Varennes-sur-Seine	Existant	Varennes-sur-Seine	77
ITE Verneuil l'Étang	Existant	Verneuil-l'Étang	77
Port Seine Métropole Ouest	Potentiel	Achères	78
Renault Flins (Potentiel fluvial)	Potentiel	Aubergenville	78
ITE Bonnières-sur-Seine RIVA	Existant	Bonnières-sur-Seine	78
Port de Conflans Fin d'Oise	Existant	Conflans-Sainte-Honorine	78
ITE et chantier ferroviaire Flins-sur-Seine	Potentiel	Flins-sur-Seine	78
ITE Méré Galluis Coopérative céréalière	Existant	Galluis	78
ITE Gargenville Total	Existant	Gargenville	78
Juziers - ITE Calcia Potentiel	Potentiel	Gargenville	78
Accès fluvial Total	Potentiel	Issou	78
Desserte fluviale Juziers Calcia	Existant	Juziers	78
ITE Les Mureaux	Existant	Les Mureaux	78
Port des Mureaux	Existant	Les Mureaux	78
Port de Limay	Existant	Limay	78
Port de Limay extension	Potentiel	Limay	78
ITE Guerville	Existant	Mantes-la-Ville	78
Desserte fluviale Poissy	Potentiel	Poissy	78
Site de PSA Poissy - ITE	Existant	Poissy	78
Centrale thermique Limay Porcheville	Potentiel	Porcheville	78
ITE Porcheville - Alpa Aciérie	Existant	Porcheville	78
ITE Rosny-sur-Seine	Existant	Rosny-sur-Seine	78
Triage d'Achères	Existant	Saint-Germain-en-Laye	78
ITE Trappes Elancourt	Existant	Trappes	78
Desserte fluviale Triel-sur-Seine	Potentiel	Triel-sur-Seine	78
Desserte fluviale Triel-sur-Seine	Existant	Triel-sur-Seine	78
ITE Verneuil-sur-Seine	Existant	Verneuil-sur-Seine	78
ITE Athis-Mons	Existant	Athis-Mons	91
Port d'Athis Mons	Existant	Athis-Mons	91
ITE Maison Neuve Geodis	Existant	Brétigny-sur-Orge	91
Port Apport Paris	Existant	Corbeil-Essonnes	91
Corbeil-Essonnes (Cours Marchandises)	Potentiel	Corbeil-Essonnes	91
Port de Corbeil Saint Nicolas	Existant	Corbeil-Essonnes	91
ITE Étampes	Existant	Étampes	91

Nom du site	État	Commune	Dépt.
Port d'Évry	Existant	Évry-Courcouronnes	91
Desserte fluviale Grigny Soufflet	Existant	Grigny	91
ITE La Norville Les Loges sud	Existant	La Norville	91
Triage Brétigny	Potentiel	La Norville	91
ITE Maisse	Existant	Maisse	91
ITE Marolles Enviris	Existant	Marolles-en-Hurepoix	91
ITE Marolles PGS	Existant	Marolles-en-Hurepoix	91
ITE Massy unité valorisation énergétique	Existant	Massy	91
ITE Palaiseau Cemex	Existant	Palaiseau	91
Cours de marchandises de Brétigny	Existant	Saint-Germain-lès-Arpajon	91
ITE Les Loges nord	Existant	Saint-Germain-lès-Arpajon	91
Port de Vigneux (potentiel)	Potentiel	Vigneux-sur-Seine	91
Port de Viry Châtillon	Existant	Viry-Châtillon	91
Port d'Argenteuil	Existant	Argenteuil	95
Site ferroviaire d'Argenteuil	Existant	Argenteuil	95
Port de Bruyères-sur-Oise	Existant	Bruyères-sur-Oise	95
Port de Bruyères-sur-Oise ZI Bernes-sur-Oise	Potentiel	Bruyères-sur-Oise / Bernes-sur-Oise	95
ITE Champagne EDF	Existant	Champagne-sur-Oise	95
ITE Goussainville	Existant	Goussainville	95
ITE Moimont nord GXO	Potentiel	Marly-la-Ville	95
ITE Moimont nord Gefco	Existant	Marly-la-Ville	95
ITE Moimont sud	Potentiel	Marly-la-Ville	95
ITE Persan (2)	Existant	Persan	95
ITE Persan	Existant	Persan	95
Port de Persan	Existant	Persan	95
Port de Pontoise	Existant	Pontoise	95
ITE Parc d'activités d'Épluches ex site MGF	Existant	Saint-Ouen-l'Aumône	95
ITE Parc d'activités d'Épluches site CSS	Existant	Saint-Ouen-l'Aumône	95
Port de St-Ouen-l'Aumône	Existant	Saint-Ouen-l'Aumône	95

AXE

11

Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules



ACTION **11.1** DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

ACTION **11.2** DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'AVITAILLEMENT D'ACCÈS PUBLIC EN BIOGNV À DESTINATION DES POIDS LOURDS

ACTION **11.3** DÉVELOPPER LA MOBILITÉ HYDROGÈNE BAS CARBONE

ACTION **11.4** ACCOMPAGNER LA MUTATION TECHNOLOGIQUE DU PARC DE VÉHICULES

Évaluation du PDUIF 2010-2020et enjeux pour le Plan des mobilités

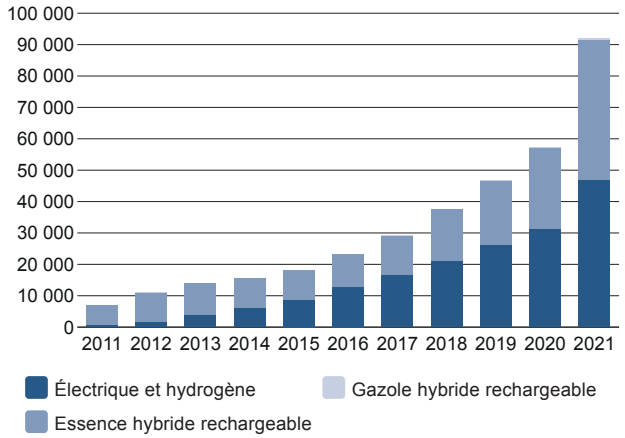
Afin de contribuer à la réduction des nuisances environnementales générées par les systèmes de transport, le PDUIF portait des mesures spécifiques pour améliorer la performance environnementale des réseaux et des véhicules. Les réseaux de recharge et d'avitaillement pour les véhicules à faibles émissions (électrique, bioGNV ou hydrogène) se sont développés, mais à un rythme insuffisant qui doit maintenant s'accélérer.

Une forte croissance du nombre de véhicules à faibles émissions, dont le rythme doit s'accélérer

Le nombre de véhicules électriques ou hybrides rechargeables circulant en Île-de-France a très fortement augmenté au cours de la période, avec une accélération marquée entre 2020 et 2021, traduisant potentiellement le début d'une nouvelle période. La conjonction des aides financières disponibles et des restrictions de circulation en place ou annoncées pour les véhicules les plus polluants a très probablement fortement influencé cette évolution.

Néanmoins, la part des véhicules à faibles ou très faibles émissions dans le parc roulant reste encore limitée : seulement 1,7 % début 2021. La Zone à faibles émissions métropolitaine (ZFE-m) portée par la Métropole du Grand Paris, qui applique depuis le 1er janvier 2025 des restrictions de circulation dans le périmètre intra-A86 à l'ensemble des véhicules de Crit'air 3 et plus, poursuit l'objectif d'un parc roulant composé uniquement de véhicules à faibles ou très faibles émissions à horizon 2030 dans ce périmètre. La poursuite de cet objectif devra donc s'accompagner d'efforts très importants de renouvellement du parc, ce qui pose la question de l'accompagnement financier des particuliers et des professionnels.

Nombre de véhicules électriques, hydrogène et hybrides dans le parc circulant en Île-de-France au premier janvier de l'année



Source : Ministère de la transition écologique

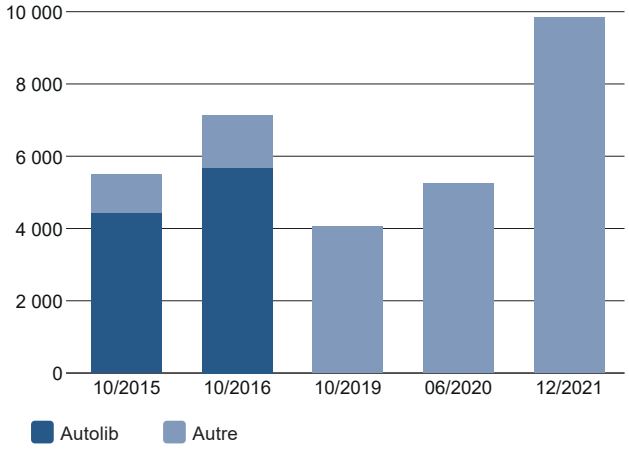
Un réseau de recharge électrique en accès public à mailler davantage, en particulier en petite couronne

Un objectif important du PDUIF pour accompagner la transition énergétique du parc de véhicules circulant en Île-de-France était l'installation de 40 000 points de recharge électrique en accès public à horizon 2020. Cet objectif est loin d'être atteint puisqu'on comptabilisait environ 10 000 points de recharge fin 2021.

Néanmoins, la fin du service Autolib' et la réactivation progressive des points de charge qui lui étaient associés pour les ouvrir au public a permis un rattrapage important en fin de période et un quasi doublement du nombre de points entre 2020 et 2021.

Cette tendance de fin de période traduit notamment une accélération en petite couronne, jusqu'à présent faiblement dotée, notamment au regard des besoins d'une partie des habitants de la zone dense qui ne peuvent accéder à une recharge à domicile.

Nombre de points de recharge ouverts au public en Île-de-France



Source : Données GIREVE

>>>

Un réseau d'avitaillement en GNV en cours de développement

Les véhicules roulant au (bio)gaz constituent une alternative pertinente à l'électricité pour les véhicules lourds (bus, poids lourds). Un réseau d'avitaillement bien maillé est nécessaire pour permettre un recours accru à ces véhicules. En Île-de-France, on comptait 30 stations en 2021 contre seulement quatre en 2012. Le réseau est donc en croissance rapide et les efforts doivent se poursuivre pour le développer dans les lieux pertinents pour les véhicules concernés (abords des grands axes routiers et des zones logistiques).

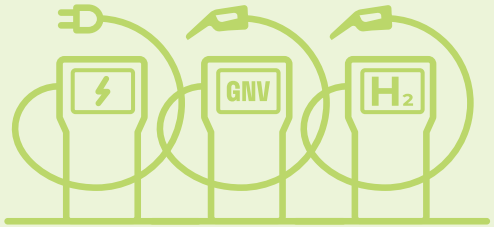
Le développement d'une filière hydrogène en phase d'amorçage

Un véhicule à hydrogène présente l'avantage d'être adapté à des usages intensifs, grâce à une meilleure autonomie qu'un véhicule électrique à batterie tout en n'émettant aucun gaz à effet de serre ou polluant atmosphérique à l'échappement. La technologie hydrogène constitue donc une alternative complémentaire aux technologies à batterie électrique ou au bioGNV pour des usages spécifiques (taxis, ambulances, poids lourds etc.).

Le déploiement de cette technologie dans le secteur des transports est une volonté affirmée au niveau européen (Fit-for-55) et national (Plan de Relance, France 2030, Stratégie Hydrogène). La Région Île-de-France l'a introduit dans sa stratégie Energie-Climat en 2018 et, en 2019, a voté sa stratégie Île-de-France Territoire hydrogène.

La mobilité hydrogène n'en est toutefois qu'à ses débuts (600 véhicules en France). En Île-de-France, 400 véhicules hydrogène, soit deux tiers de la flotte française, sont en circulation. Le réseau d'avitaillement est en cours de déploiement au niveau régional, avec huit stations ouvertes, mais presque 50 en projets en 2023, dont les deux tiers sont financés par l'ADEME et la Région Île-de-France ou l'Europe via le CEF (Connecting Europe Facility).

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



Les progrès technologiques des véhicules ont contribué à la majeure partie de la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au cours de la décennie 2010.

Bien qu'elle ne doive pas se substituer aux efforts de réduction du trafic automobile qui seul permet une élimination des émissions de particules fines, accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules est ainsi une mesure efficace à brève échéance pour réduire l'empreinte carbone et la pollution atmosphérique locale liée aux déplacements.

Aujourd'hui, le déploiement de bornes de charge sur l'espace public en Île-de-France se fait de façon très locale, sans coordination entre les multiples intervenants privés ou publics (syndicats mixtes), et il se fait très lentement dans les espaces privés (habitat collectif notamment).

Le Plan des mobilités porte une stratégie à l'échelle régionale pour le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques dans l'optique d'une meilleure coordination de l'offre, notamment en termes de localisation ***(voir ACTION 11.1 « Développer le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques »).*** Il porte également une poursuite du développement du réseau d'avitaillement GNV ***(voir ACTION 11.2 « Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds »)*** et hydrogène ***(voir ACTION 11.3 « Développer la mobilité hydrogène bas carbone »)*** à un rythme accéléré grâce à la mobilisation des acteurs publics, notamment à proximité des zones de circulation intense de poids lourds. Il vise enfin l'accélération de la transition technologique des véhicules circulant en Île-de-France par la poursuite de l'accompagnement public ***(voir ACTION 11.4 « Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules »).***

ERC

OBJECTIF

→ **Atteindre 100 000 points de charge d'accès public en Île-de-France en 2030 (équivalents 24kW) soit une multiplication par 5,5 par rapport à mai 2023.**

Il conviendra que cet objectif soit décliné jusqu'au niveau communal dans les PLM et que les maîtres d'ouvrage réalisant des Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) en tiennent compte.

AVERTISSEMENT & NOTICE DE LECTURE

Cet objectif a été calculé au moyen d'une modélisation réalisée par Enedis dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités, via un modèle éprouvé tenant compte :

- **des projections de véhicules électriques et hybrides rechargeables** dans le parc francilien en 2030,
- **du taux d'usage des véhicules,**
- **du taux de recharge à domicile ou sur le lieu de travail possible** en fonction de la typologie du bâti.

Il porte sur l'ensemble des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) d'accès public, **qu'ils soient sous maîtrise d'ouvrage publique ou privée.**

Il est donné pour des points de charge de 24kW en moyenne.

Ainsi, si des points de charge de puissance plus élevée sont installés, en particulier des bornes de recharge rapide, alors une quantité moindre est nécessaire. L'objectif peut ainsi être traduit en puissance de recharge à installer et réalloué en différents niveaux de recharge.

Cet objectif est décliné au niveau intercommunal en tenant compte des disparités territoriales (population, densité, motorisation, revenus). Le tableau (EPCI cités par ordre alphabétique) et la carte ci-après rendent compte de cette territorialisation.

Il répond aux besoins de recharge d'accès public pour permettre un développement de l'électromobilité conforme aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Cet objectif n'a pas valeur de prescription mais de guide pour l'action. Le Plan des mobilités en Île-de-France ne tient pas lieu de SDIRVE. En effet, en Île-de-France, les SDIRVE sont élaborés par les maîtres d'ouvrage des réseaux d'IRVE d'accès public, c'est-à-dire en premier lieu les syndicats d'énergie, mais aussi des EPCI ou communes. La Métropole du Grand Paris souhaite également élaborer un SDIRVE en tant que responsable de la mise en oeuvre de la ZFE.

>>>

ACTION 11.1 DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

La transition énergétique du parc de véhicules vers des motorisations moins émettrices de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques passera au cours de cette décennie par une croissance importante de la part de véhicules électriques circulant en Île-de-France.

Les capacités de recharge, en particulier d'accès public, ne sont à ce jour pas suffisamment développées. Le développement du réseau de recharge électrique doit maintenant s'accélérer pour répondre aux besoins à horizon 2030. L'éclatement actuel des maîtrises d'ouvrage pour le développement du réseau de recharge électrique d'accès public francilien n'est pas propice à la construction d'un réseau adapté à l'ensemble des contextes territoriaux. Les réseaux développés par les différents syndicats d'énergie, par des EPCI ou des Communes ainsi que l'initiative de la Métropole du Grand Paris se cumulent, avec des stratégies différentes et sans couvrir l'ensemble de la région.

Par ailleurs, une part importante des recharges électriques sont réalisées à domicile et il est d'intérêt général que la recharge privée se développe afin de ne pas faire porter une part trop importante de ce besoin à l'espace public, dans un souci de partage de cet espace avec l'ensemble des modes de déplacement et des activités ***(voir AXE 8 « Mieux partager de la voirie urbaine »).*** Franchir le cap de cette installation n'est pas toujours aisé, d'autant plus pour les résidents de bâtiments collectifs. La recharge privée doit être favorisée dès qu'elle est possible, en facilitant les démarches d'installation de bornes de recharge dans les espaces privés.

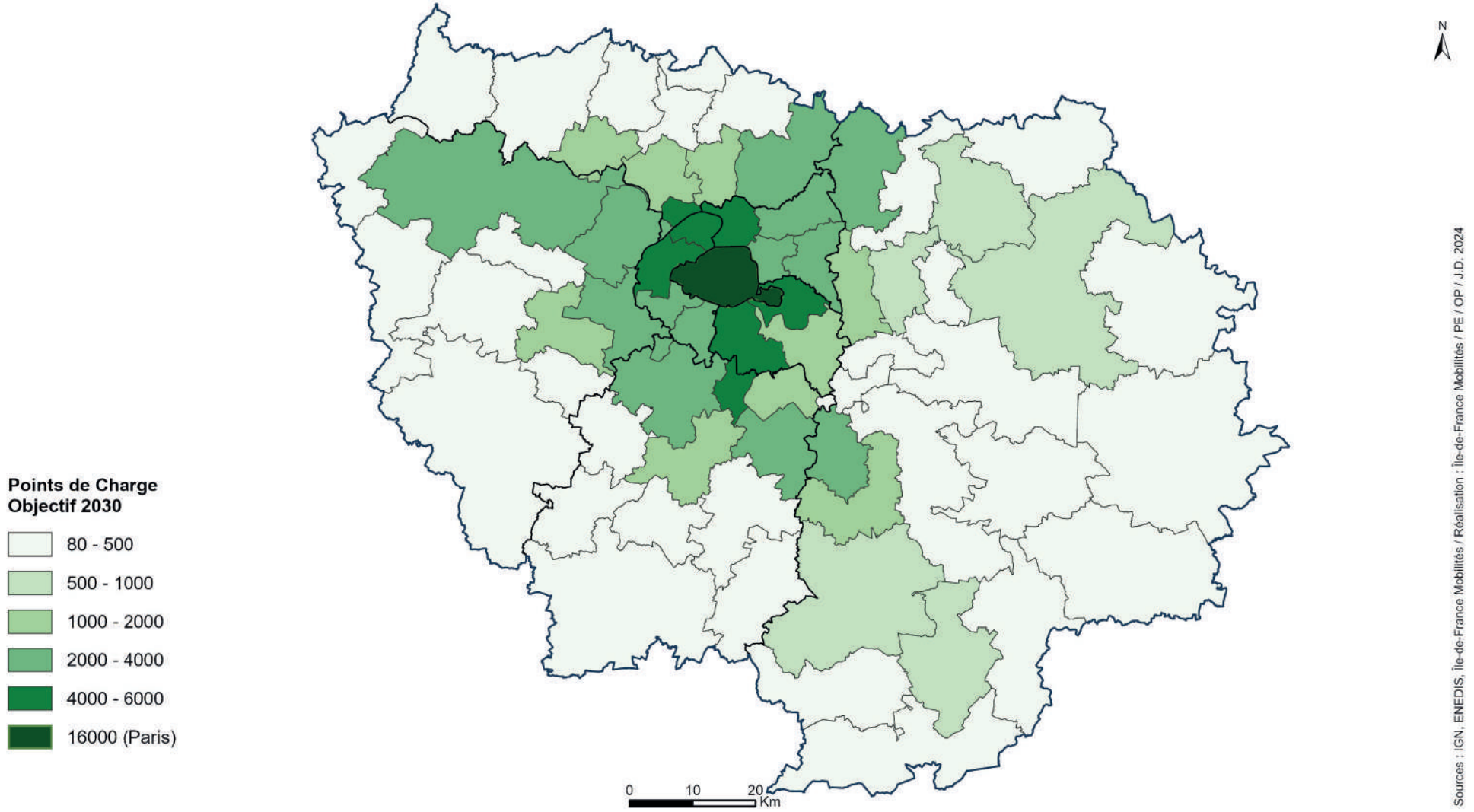
Il convient enfin de rappeler que le développement de l'électromobilité doit s'accompagner à l'échelle nationale de la poursuite d'un objectif de décarbonation complète du mix électrique.

Nombre de points de charge (équivalents 24kW) cibles à horizon 2030

CA Cœur d'Essonne Agglomération	1 250
CA Communauté Paris-Saclay	2 100
CA Coulommiers Pays de Brie	650
CA de Cergy-Pontoise	1 500
CA de Saint Quentin en Yvelines	1 600
CA du Pays de Fontainebleau	600
CA du Pays de Meaux	850
CA Etampois Sud Essonne	500
CA Grand Paris Sud Seine -Essonne Sénart	2 400
CA Marne et Gondoire	550
CA Melun Val de Seine	1 050
CA Paris - Vallée de la Marne	1 700
CA Plaine Vallée	1 400
CA Rambouillet Territoires	500
CA Roissy Pays de France	4 000
CA Saint Germain Boucles de Seine	3 000
CA Val d'Europe Agglomération	400
CA Val d'Yerres Val de Seine	1 550
CA Val Parisis	2 000
CA Versailles Grand Parc	3 000
CC Bassée-Montois	200
CC Brie des Rivières et Châteaux	200
CC Brie Nangissienne	200
CC Carnelle Pays-de-France	175
CC Cœur d'Yvelines	250
CC de la Haute Vallée de Chevreuse	125
CC de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts	200
CC des 2 Vallées	125
CC des Deux Morin	200
CC du Haut Val d'Oise	300
CC du Pays de Limours	100
CC du Pays de l'Ourcq	175
CC du Pays Houdanais	150
CC du Provinois	350
CC du Val d'Essonne	300
CC du Vexin-Val de Seine	150
CC Entre Juine et Renarde	150
CC Gally Mauldre	125
CC Gâtinais Val de Loing	150
CC le Dourdannais en Hurepoix	200
CC Les Portes Briardes Entre Villes et Forêts	300
CC Les Portes de l'Ile de France	175
CC l'Orée de la Brie	125
CC Morêt Seine et Loing	550
CC Pays de Montereau	450
CC Pays de Nemours	250
CC Plaines et Monts de France	80
CC Sausseron Impressionnistes	100
CC Val Briard	150
CC Vexin Centre	150
CU Grand Paris Seine et Oise	3 500
EPT Boucle Nord de Seine	4 500
EPT Est Ensemble	4 000
EPT Grand Paris - Grand Est	2 400
EPT Grand Paris Seine Ouest	3 000
EPT Grand Paris Sud Est Avenir	2 000
EPT Grand-Orly Seine Bièvre	6 000
EPT Paris Ouest La Défense	5 000
EPT Paris Terres d'Envol	2 800
EPT Paris-Est-Marne et Bois	4 500
EPT Plaine Commune	4 500
EPT Vallée Sud Grand Paris	3 000
Ville de Paris	16 000

>>>

Nombre cible de points de charge à l'horizon 2030 par EPCI (équivalents 24kW)



MESURE 11.1.1 Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public

Le réseau d'IRVE francilien devra être développé afin d'atteindre les objectifs par EPCI présentés ci-avant. Ces objectifs devront en particulier être déclinés au niveau communal dans le cadre de l'élaboration des PLM. Les Schémas directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) réalisés par les différents maîtres d'ouvrage de réseaux d'IRVE devront prendre en compte ces objectifs.

L'initialisation du développement du réseau de bornes de recharge électrique d'accès public, dans un contexte de faible rentabilité économique, a bénéficié de subventions de la part de la Région Île-de-France. Ce dispositif de financement va se poursuivre pour accompagner tout particulièrement le développement du réseau dans les territoires dans lesquels un modèle économique satisfaisant n'existe pas encore du point de vue des opérateurs.

Toutefois, ce dispositif a vocation à évoluer à mesure que la rentabilité économique des réseaux de recharge progresse et que le parc de véhicules électriques se développe, l'objectif à terme étant un autofinancement de la filière.

Les bornes de recharge rapides, dont l'installation est plus coûteuse et qui ont des incidences plus importantes sur le réseau électrique, doivent préférentiellement être réservées aux zones de transit, en particulier les aires d'autoroutes.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Maîtrise d'ouvrage de réseaux d'IRVE :
Communes, EPCI, Syndicats d'énergie

FINANCEURS :

Région (subventions), Communes, EPCI, Syndicats d'énergie

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Décliner les objectifs de déploiement des IRVE au niveau communal en lien avec les SDIRVE existant sur le territoire
- Préciser des objectifs intermédiaires avant 2030

MESURE 11.1.2 Suivre l'offre et l'usage du réseaux de bornes de recharges francilien pour piloter un développement adapté à tous les territoires

La LOM (par modification de l'article L. 1115-1 du Code des transports) a rendu obligatoire pour les collectivités locales porteuses d'un projet d'installation d'IRVE la publication, sur une plateforme nationale, des données relatives à la localisation et aux caractéristiques techniques de ces installations, conformément à un schéma de données prédéfini, au fur et à mesure du développement de leur réseau.

Les caractéristiques techniques concernent leur puissance, leur tarification, leurs modalités de paiement, leur accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, leur disponibilité et les éventuelles restrictions d'accès liées au gabarit du véhicule.

Il convient de s'assurer d'un respect complet de cette obligation en Île-de-France. Par ailleurs, lorsque les collectivités ont connaissance de l'existence d'infrastructures de recharge d'accès public mais sous maîtrise d'ouvrage privée déployées sur leur territoire, elles doivent inciter les gestionnaires de ces réseaux à partager les données de localisation et de caractéristiques techniques des bornes sur la plateforme nationale.

L'objectif d'une connaissance exhaustive du réseau d'IRVE francilien d'accès public (localisation précise et caractéristiques techniques), diffusée et ouverte à tous doit être visé à horizon 2030.

Il convient enfin qu'une analyse de ces données soit réalisée à intervalle régulier afin d'évaluer l'adéquation entre l'offre et les besoins.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Publication des données :
Ensemble des maîtres d'ouvrage de réseaux d'IRVE
Garant de la diffusion des données : État
Suivi et analyse : Institut Paris Region, Métropole du Grand Paris

MESURE 11.1.3 Harmoniser l'expérience usager au sein des différents réseaux de bornes de recharge publics

La diversité des réseaux actuellement déployés sur le territoire francilien se traduit en particulier par une hétérogénéité des processus de recharge pour les usagers lorsqu'ils passent d'un réseau à l'autre. Ceci nuit à la lisibilité des services de recharge.

Outre l'interopérabilité des bornes, désormais rendue obligatoire (décret du 3 décembre 2021 n° 2021-1561), il convient que les procédures de branchement et de paiement soient harmonisées entre les différents réseaux de recharge publics.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Ensemble des maîtres d'ouvrage publics de réseaux d'IRVE

MESURE 11.1.4 (PLM) Mieux informer et accompagner les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée

Des dispositifs d'accompagnement technique et financier à l'installation de la recharge électrique à domicile ou au sein des entreprises ont été développés par l'État (programme Advenir), par Enedis (guide technique et avancement du financement pour les copropriétés) ou encore par l'AVERE (guide technique).

En raison de leur plus grande proximité avec les particuliers et les entreprises, les collectivités locales peuvent également développer des dispositifs de financement ou, a minima, se faire le relais des dispositifs nationaux par le biais d'actions de communication pour faciliter le parcours des usagers. Les PLM sont le lieu privilégié de définition d'actions en ce sens.

Il est par ailleurs rappelé les obligations réglementaires d'équipement dans les constructions neuves ou en rénovation :

- **Dans les bâtiments non résidentiels neufs :** lorsque le parc de stationnement comporte plus de dix places, au moins un emplacement de stationnement sur cinq doit être pré-équipé et 2 % de ces emplacements (et au minimum un emplacement), sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

  Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents places de stationnement, au moins deux emplacements doivent être équipés, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite.

- Les obligations sont les mêmes pour les parcs de stationnement situés à l'intérieur ou jouxtant des **bâtiments non résidentiels qui font l'objet d'une rénovation importante** incluant le parc de stationnement ou son installation électrique.

- **Dans les bâtiments résidentiels neufs :** lorsque le parc de stationnement situé à l'intérieur ou jouxtant le bâtiment comprend plus de dix emplacements de stationnement, la totalité des emplacements doivent être prééquipés.

- Les obligations sont les mêmes pour les parcs de stationnement situés à l'intérieur ou jouxtant des **bâtiments résidentiels qui font l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement** ou son installation électrique.

Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain. Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

État, Enedis, EPCI, Communes

DÉCLINAISON DANS LES (PLM)

Définir des actions d'accompagnement des usagers pour l'installation de bornes de recharge à domicile ou en entreprise

ACTION 11.2 DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'AVITAILLEMENT D'ACCÈS PUBLIC EN BIOGNV À DESTINATION DES POIDS LOURDS

ERC

OBJECTIFS

→ **Atteindre 100 stations GNV** en Île-de-France en 2030

→ **Garantir une part de bioGNV d'au moins 50 % délivrée** dans ces stations

Pour la transition énergétique des centres opérationnels bus au bioGNV, ***(voir ACTION 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »).***

Bien qu'elle tende à se développer rapidement, l'offre commerciale de véhicules électriques lourds reste aujourd'hui limitée. Aussi, la transition énergétique de ce parc (camions, bus et cars, bennes à ordures, engins de chantier) doit s'appuyer au moins à horizon 2030 sur des énergies alternatives faiblement carbonées.

Le bioGNV, issu de la production de biométhane à partir de déchets et sous-produits organiques (agricoles, ménagers, de l'industrie agro-alimentaire, de boues d'épuration etc.), constitue un gaz renouvelable qui possède les mêmes propriétés que le gaz d'origine fossile et peut donc être injecté très facilement sur le réseau de distribution de gaz tout en réduisant les émissions nettes de gaz à effet de serre induites par sa combustion de l'ordre de 80 à 90 %.

Par ailleurs, il existe un potentiel important de développement de la production francilienne via le gisement de déchets et sous-produits organiques ménagers et agricoles. Son usage participe ainsi au développement d'une économie circulaire.

La transition de la flotte de véhicules lourds vers cette motorisation dépend de l'existence d'un maillage suffisant de stations GNV au sein de la région, et tout particulièrement à proximité des plateformes logistiques et des zones industrielles ou d'activités. La disponibilité de foncier adapté pour installer ces stations est un frein important à leur développement.

MESURE 11.2.1 SCoT PLU Faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire à la construction de stations bioGNV et à la transformation des stations-services existantes et favoriser les stations multi-énergies

Pour favoriser le déploiement de nouvelles stations de distribution de bioGNV sur le territoire, il convient d'identifier et sanctuariser du foncier adapté à leur installation :

- réservation de foncier sous maîtrise publique pour le développement de stations bioGNV et plus généralement multi-énergie,
- acquisition de friches à réserver à cet usage.

Des terrains à proximité de nœuds routiers ou de zones industrielles, d'activités et logistiques doivent être privilégiés.

Cette identification doit se faire en coordination entre la SEM Sigeif Mobilités qui porte le développement du réseau de stations bioGNV à l'échelle régionale et les Communes, EPCI ou les aménageurs publics.

Ces terrains doivent être préférentiellement destinés à l'installation de stations multi-énergies à destination des véhicules lourds : bioGNV, électricité, hydrogène.

Plusieurs Communes peuvent rechercher la mutualisation de foncier pour permettre la constitution de parcelles de taille suffisante pour accueillir ces stations.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Identification du foncier : SEM Sigeif Mobilités, Communes, EPCI, Départements, aménageurs

Maîtrise du foncier : Communes, EPCI, aménageurs, EPFIF, gestionnaires de parcs d'activité, énergéticiens

FINANCEURS :

Maîtrise du foncier (selon les cas) : Communes, EPCI, aménageurs, EPFIF

MESURE 11.2.2 Développer le réseau de stations bioGNV au sein des sites portuaires

Les sites portuaires, en tant qu'espaces logistiques multimodaux, sont un lieu privilégié pour développer le réseau d'avitaillement permettant la transition énergétique du mode routier de transport de marchandises.

L'avitaillement en bioGNV peut en outre y être mutualisé avec celui de bateaux. Plusieurs stations sont déjà implantées sur les ports de Gennevilliers, Bonneuil et Limay.

Il convient de poursuivre cette dynamique en développant de nouvelles stations, en développant les capacités des stations existantes et en encourageant la mutation des stations essence existantes.

L'avitaillement du Port d'Achères (Port Seine Métropole Ouest), en travaux au cours de la période, doit également être anticipé.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

HAROPA Port, SEM Sigeif Mobilités

MESURE 11.2.3 Faciliter l'intégration de l'avitaillement en bioGNV dans les stations-services existantes dans les secteurs de circulation importante de poids lourds

L'intégration d'avitaillement en GNV au sein de stations-services existantes délivrant des hydrocarbures est possible à condition que les distances de sécurité entre distributeurs (pompes) des différents carburants puissent être respectées (cinq mètres).

Si cette condition peut être respectée, il convient alors d'encourager et faciliter l'intégration de ce carburant dans les stations-services existantes, en particulier celles situées près des nœuds routiers, des zones industrielles, d'activités et logistiques, notamment les secteurs aéroportuaires ou du MIN de Rungis.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Animation de la filière : Région, AREC Île-de-France, Départements

MESURE 11.2.4 Soutenir la filière régionale de production de biogaz

La production locale de biométhane, injectée dans le réseau existant de gaz naturel, doit être favorisée pour répondre aux besoins des poids lourds et bateaux circulant sur le territoire.

Cette production doit s'appuyer sur la valorisation de déchets, sous-produits et de cultures intermédiaires à vocation énergétique (CIVE) et non sur l'utilisation de la production de cultures alimentaires dédiées.

À cette fin, la mise en œuvre de projets de production de biométhane est encouragée par un soutien financier de la Région Île-de-France et de l'ADEME aux projets de méthanisation agricole, non agricole ou de micro-méthanisation et par la promotion et l'animation de la filière (agriculteurs, collectivités organisant la collecte et le traitement des déchets, transporteurs et distributeurs de gaz, exploitants d'unités de méthanisation etc.). Le soutien financier est apporté aux projets de production et aux raccordements au réseau de gaz.

L'animation de la plateforme PROMETHA, plateforme de diffusion d'informations, d'actualités et de ressources au service de la filière francilienne, doit par ailleurs se poursuivre.

D'autres filières à ce jour peu développées permettant une production locale de gaz bas carbone et contribuant au développement d'une économie circulaire doivent être soutenues :

- la filière de méthanation (ou power-to-gas) qui permet la conversion en gaz d'électricité d'origine renouvelable en surplus,
- les filières de pyrogazéification et gazéification thermale, techniques alternatives à la méthanisation permettant la production de biogaz à partir de déchets, dont le développement industriel doit être favorisé.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Animation de la filière : Région, AREC Île-de-France, Départements

FINANCEURS :

Soutien financier à la filière : Région, Métropole du Grand Paris (Fonds énergies), ADEME

ERC

OBJECTIFS

→ **Atteindre 100 stations hydrogène** en Île-de-France

→ **Atteindre dans le parc immatriculé** en Île-de-France :

- **25 000 véhicules utilitaires légers** à hydrogène
- **1 300 poids lourds** à hydrogène
- **6 000 véhicules légers** à usage intense à hydrogène

→ **100 % d'hydrogène décarboné** pour approvisionner les véhicules hydrogène Franciliens

La motorisation hydrogène constitue l'une des solutions énergétiques pour décarboner la mobilité terrestre lourde et intensive (poids lourd, bus, benne à ordure ménagère, taxis…), mais aussi le transport fluvial, ferroviaire ou aérien, à condition que l'hydrogène utilisé soit produit de façon décarbonée.

Avec une offre de véhicules de plus en plus mature (berlines, utilitaires, bus, poids lourds), l'essor de la mobilité hydrogène reste conditionnée à des infrastructures de production et d'avitaillement opérationnelles et à un maillage cohérent sur le territoire francilien.

En Île-de-France, la production d'hydrogène s'opère par électrolyse de l'eau. L'électricité nécessaire provient du mix électrique français bas carbone. L'hydrogène est renouvelable quand il est produit à partir d'électricité renouvelable locale ou quand des contrats de garanties d'origine renouvelable de l'électricité ont été signés.

Avec la présence de nombreuses flottes captives publiques et privées, de pôles logistiques majeurs et des aéroports, l'Île-de-France est actuellement la première région française en quantité d'hydrogène produit et en besoins d'infrastructures d'avitaillement, et le demeurera assurément.

Les demandes, pour le moment faibles, mais grandissantes, d'hydrogène dans les mobilités terrestres, fluviales à court terme et aériennes à plus long terme, nécessiteront des productions massives d'hydrogène renouvelable et bas carbone.

L'évolution du domaine de pertinence de la technologie hydrogène doit cependant être observée au cours de la prochaine décennie, au regard notamment de l'amélioration rapide des technologies de véhicules lourds à batterie électrique.

MESURE 11.3.1 SCoT PLU Développer le réseau régional de stations de production et d'avitaillement hydrogène

Au 1er juin 2023, on compte en Île-de-France 8 stations pour un total de 54 stations au niveau national. Historiquement concentré à Paris et dans quelques zones logistiques d'importance (MIN de Rungis, aéroports), et pour des usages pour les taxis et les bus (expérimentation par Île-de-France Mobilités), le maillage du territoire francilien se dessine avec une cinquantaine de stations en projet et un déploiement attendu des flottes logistiques (utilitaires légers et poids lourds).

L'extension de ce réseau pour permettre le développement de cette motorisation au-delà de ces usages très spécifiques doit être soutenue par la puissance publique, le modèle économique des porteurs de projets étant en cours de consolidation.

La coopération public-privé apparaît nécessaire pour soutenir l'industrialisation de la filière, la sécurisation du foncier et des premiers usages (transport de personnes et services techniques notamment), via notamment des appels à projets de l'État et des collectivités locales.

Les acteurs publics (État, Région, EPCI, Communes) contribuent au développement du réseau d'avitaillement en hydrogène en :

- favorisant le développement de stations hydrogène ou multi-énergies (électricité, bioGNV, hydrogène) notamment en identifiant et réservant du foncier pour ces projets ***(voir MESURE 11.2.1),*** à proximité de nœuds routiers ou de zones industrielles, d'activités et logistiques, et le long du réseau transeuropéen de transport RTE-T (qui, à travers la réglementation AFIR, prévoit un maillage de stations hydrogène sur les nœuds routiers et tous les 200 km au moins le long des corridors d'ici 2031),
- encourageant, dans le cadre de l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette), la reconversion des stations existantes poids lourds vers l'hydrogène et les nouvelles énergies ***(voir MESURE 11.2.3),*** des stations-services sur les concessions autoroutières, et des stations-services sur concession publique,
- développant des stations multimodales sur les connexions intermodales (fleuve, fer, route, logistique hors route) pour mutualiser les investissements et équipements et le développement de hubs hydrogène,
- soutenant financièrement les projets de production/distribution d'hydrogène bas carbone et renouvelable et de stations multi-énergies via des appels à projets ou des dispositifs de subvention,
- développant des techniques et processus adaptés pour un transport sécurisé de l'hydrogène, qui constitue une matière dangereuse.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Identification du foncier : Communes, EPCI, SEM Sigeif Mobilités, Union européenne (réseau européen de transport RTE-T), EPFIF, EPA

Maîtrise du foncier : Communes, EPCI, EPFIF

FINANCEURS :

Maîtrise du foncier : Communes et EPCI, HAROPA Port, EPFIF, aménageurs

Financement des investissements : État, Région (CPER), Communes, Europe (CEF), Métropole du Grand Paris (Fonds énergies), Banque des Territoires, Hy24 et autres fonds privés, SEM Île-de-France Investissements et territoires, SEM Sigeif Mobilités

MESURE 11.3.2 Déployer l'usage de l'hydrogène pour les usages intensifs et les mobilités lourdes

L'hydrogène étant complémentaire des solutions électriques à batteries, il convient d'adresser cette solution aux acteurs du transport de personnes et de marchandises auxquels la solution à batterie ne convient pas. Estimés à 10 à 15 % des usages, ces véhicules sont à identifier (kilométrage parcouru, contrainte d'avitaillement, besoin de froid, charge utile etc.) et à prioriser dans l'appui public à l'achat ou conversion des véhicules.

Au-delà des voitures, camionnettes, fourgons et camions, d'autres véhicules hydrogène vont se déployer : péniches, bateaux et pousseurs hydrogène, vélos triporteurs, chariots élévateurs, engins spéciaux de chantier ou d'assistance en escale sur les aéroports.

Pour accompagner ce développement des usages de l'hydrogène dans les mobilités lourdes et intensives, il convient de mettre en place plusieurs mécanismes de soutien :

- soutenir l'acquisition de véhicules neufs, ou la transformation de véhicules thermiques existants, répondant à des cas d'usages pertinents pour l'hydrogène,
- accompagner les gestionnaires de flottes publiques et privés au verdissement de leur flotte par des études d'opportunité et de faisabilité sur les différentes solutions techniques et les transformations des dépôts vers les nouvelles énergies, puis par des aides dans des plans de déplacement d'entreprises ou interentreprises,
- favoriser la mutualisation et la coopération entre les projets de transformation de flotte ainsi que de production et de distribution d'hydrogène (logique des écosystèmes territoriaux hydrogène) pour renforcer la cohérence et une logique de proximité,
- accompagner l'acquisition de compétences de maintenance des véhicules hydrogène au sein de la filière automobile et de gestion de flotte, par du soutien à la formation et à l'adaptation des centres de maintenance.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Région, État, France Hydrogène, AREC Île-de-France

FINANCEURS :

Union européenne, État, Région

MESURE 11.3.3 Poursuivre l'expérimentation de bus à hydrogène pour éprouver la solution technologique

À partir de 2024, 49 bus à hydrogène seront progressivement déployés en Île-de-France dans le cadre de la poursuite d'une expérimentation initiée par Île-de-France Mobilités avec sept bus circulant depuis 2019 dans les Yvelines, deux restant en circulation en 2023. Les bus seront avitaillés sur des stations hydrogène publiques.

Il convient de mener cette expérimentation à son terme afin d'éprouver la soutenabilité de cette solution technologique, en complément des solutions bioGNV et électrique ***(voir ACTION 11.4 « Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules »).***

Les résultats de cette expérimentation devront être largement diffusés pour participer à l'information des utilisateurs de véhicules lourds quant à l'opportunité de cette solution technologique.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

OBJECTIFS

- **30 % de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans le parc de voitures et véhicules utilitaires légers** immatriculés en Île-de-France
- **20 % de véhicules roulant au bioGNV dans le parc de poids lourds** immatriculés en Île-de-France
- **32 000 véhicules hydrogène** en circulation
- **100 % de bus et cars propres**
- **100 % des flottes captives** des collectivités et entreprises publiques locales **à faibles ou très faibles émissions**

La mutation technologique du parc est aujourd'hui engagée, principalement via l'électrification du parc de véhicules légers. Le nombre de véhicules fonctionnant au biogaz est aujourd'hui modeste mais il augmente fortement. Les véhicules roulant à l'hydrogène sont encore très peu nombreux mais la filière se structure.

Pour répondre aux enjeux climatiques et de pollution de l'air, les actions de soutien à cette mutation doivent se poursuivre afin que cette transition soit aussi rapide que possible.

Ainsi, il est essentiel de permettre aux ménages modestes qui demeurent dépendants de la voiture pour leurs trajets quotidiens et aux petites entreprises réalisant du transport pour compte propre (artisans et commerçants notamment) de renouveler leur véhicule, qu'ils soient concernés par des restrictions de circulation pour améliorer la qualité de l'air (zone à faibles émissions - ZFE) ou simplement amenés à parcourir des distances quotidiennes importantes en voiture du fait de l'absence de solution alternative.

Par ailleurs, la transition énergétique du parc de bus et cars publics, bien engagée, doit se poursuivre.

L'État, les collectivités locales et tous leurs établissements doivent également être exemplaires en visant des flottes de véhicules 100 % à faibles ou très faibles émissions.

Au-delà des motorisations, une évolution de la typologie du parc circulant vers une part plus importante de vélos et véhicules légers à assistance ou motorisation électrique (vélos à assistance électrique, vélos cargo, triporteurs…) doit également être recherchée. Ces véhicules possèdent en effet un domaine de pertinence pour de nombreux usages, notamment en milieu urbain dense, en substitution à la voiture particulière. Ils permettent ainsi des économies d'énergie et d'utilisation de l'espace public.

Des mesures spécifiques aux flottes de véhicules de transport de marchandises sont présentées ***dans l'ACTION 10.4 « Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises ».***

MESURE 11.4.1 Poursuivre les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules à faibles émissions pour les particuliers et les professionnels

Pour accélérer la transition énergétique du parc, l'accompagnement financier des ménages et des professionnels permet de compenser au moins en partie le surcoût encore existant à l'achat d'un véhicule à faibles ou très faibles émissions en comparaison d'un véhicule thermique essence ou diesel. Ces aides concernent, sous condition de mise au rebut d'un véhicule polluant, l'achat de :

- voitures, véhicules utilitaires légers et poids lourds électriques,
- deux roues, trois roues et quadricycles électriques,
- poids lourds roulant au GNV,
- poids lourds et véhicules légers roulant à l'hydrogène,
- ainsi que la transformation de véhicules à essence ou diesel en véhicules plus propres (rétrofit électrique ou hydrogène).

Les voitures à hydrogène doivent être spécifiquement réservées aux usages intensifs pour lesquels les solutions à batterie sont peu adaptées.

En complément des aides de l'État qui s'appliquent à tous, des aides à l'échelle régionale sont nécessaires, notamment au regard de la mise en œuvre d'une ZFE qui peut pousser certains ménages à renouveler leur véhicule. Du point de vue des enjeux climatiques, il convient également d'accompagner les Franciliens non touchés directement par la ZFE mais qui sont amenés à utiliser la voiture au quotidien en l'absence de solution alternative. Pour les ménages, ces aides doivent être dépendantes de leurs ressources, dans un souci d'accès au renouvellement de leurs véhicules pour les ménages les plus modestes.

Il convient que l'information quant aux différentes aides existantes pour chaque public, professionnels et particuliers, soit aisément accessible à ces derniers en étant regroupée dans des supports communs. Ces aides doivent s'accompagner d'une information relative aux solutions alternatives à la voiture individuelle pour réaliser les déplacements ***(voir ACTION 12.1 « Rendre plus inclusifs les services de mobilité »)*** et d'une information quant à l'impact du volume des véhicules sur leur bilan énergétique et environnemental.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

État, Région, Métropole du Grand Paris, EPCI et Communes (le cas échéant)

MESURE 11.4.2 Achever la transition énergétique du parc de bus et cars publics

Le renouvellement du parc de bus et cars publics qui sont la propriété d'Île-de-France Mobilités se poursuivra pour atteindre à horizon 2030 l'objectif d'une flotte intégralement composée de véhicules propres, c'est-à-dire fonctionnant au biométhane, électriques ou hybrides. Cela implique la mise en œuvre des mesures suivantes :

- poursuivre la conversion énergétique des Centres opérationnels Bus existants et la construction de Centres opérationnels Bus neufs qui conditionnent la mise en service des véhicules propres ***(voir ACTION 1.3 « Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance »),***
- poursuivre l'achat et la mise en circulation de nouveaux véhicules propres au fur et à mesure de la conversion des Centres opérationnels Bus aux nouvelles énergies,
- soutenir la filière locale de méthanisation pour approvisionner les autobus et autocars franciliens : actuellement, plus de la moitié du biométhane utilisé pour les bus franciliens provient d'Île-de-France (en grande majorité de Seine-et-Marne). Il conviendra de continuer à s'approvisionner majoritairement en gaz francilien, afin de soutenir les filières de production locales et de renforcer l'impact des transports en commun dans la transition environnementale et écologique ***(voir MESURE 11.2.4).*** L'intégralité de la consommation des bus roulant au gaz doit être couverte par une production de biométhane, garantie par des certificats d'origine,
- poursuivre l'expérimentation de bus hydrogène pour éprouver la solution technologique ***(voir MESURES 11.3.2 et 11.3.3).***

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 11.4.3 Achever la transition énergétique des flottes de l'État, des collectivités locales et de tous leurs établissements

Les flottes captives sont réglementairement soumises au respect de taux minimaux de véhicules à faibles et très faibles émissions lors de leurs renouvellements annuels ***(cf. tableau ci-dessous).***

Au-delà de ces obligations réglementaires, il est souhaitable que les collectivités et entreprises publiques locales atteignent un parc de véhicules 100 % à faibles ou très faibles émissions à horizon 2030.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Région, Départements, EPCI, Communes, État, entreprises publiques locales

FINANCEURS :

Région, Départements, EPCI, Communes, État, entreprises publiques locales, Métropole du Grand Paris (Fonds d'investissement métropolitain)

Acteurs concernés	Obligations lors du renouvellement annuel de la flotte (au 17/11/2021)		
	Parcs de véhicules légers	Parcs de véhicules de transport de marchandises (>3,5 t)	Parcs de bus et autocars
État et ses établissements publics lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel un parc de plus de 20 véhicules	• **50 % de véhicules à faibles émissions** jusqu'au 31/12/2026 **puis 70 %** à compter du 01/01/2027, • **37,4 % de véhicules à très faibles émissions** du 01/01/2026 au 31/12/2029 **puis 45 %** à compter du 01/01/2030.	**50 % de véhicules à faibles émissions**	• **50 % de véhicules à faibles émissions** jusqu'au 31/12/2024, • **100 %** à compter du 01/01/2025, **dont la moitié à très faibles émissions pour les bus.**
Collectivités territoriales avec un parc de plus de 20 véhicules	• **30 % de véhicules à faibles émissions** jusqu'au 31/12/2024 **et jusqu'à 70 %** à compter du 01/01/2030, • **37,4 % de véhicules à très faibles émissions** du 01/01/2026 au 31/12/2029 **puis 40 %** à compter du 01/01/2030.	**10 % de véhicules à faibles émissions** du 01/07 2022 au 31/12/2025 **puis 15 %** à compter du 01/01/2026	**50 % de véhicules à faibles émissions** jusqu'au 31/12/2024 **puis 100 %** à compter du 01/01/2025 **dont la moitié à très faibles émissions pour les bus** à compter du 01/07/2022
Entreprises gérant au titre d'une activité concurrentielle un parc de plus de 100 véhicules légers	**De 10 % de véhicules à faibles émissions** au 01/01/2022 **à 50 %** en 2030		

MESURE 11.4.4 Favoriser le développement des vélos et véhicules légers à assistance électrique

Les véhicules légers à assistance électrique, qu'il s'agisse de vélos à assistance électrique ou de véhicules intermédiaires, dont l'offre commerciale se diversifie, doivent être promus en raison de leurs vertus en comparaison de la voiture particulière (moindres consommations d'énergie et d'espace, davantage d'activité physique).

Il convient donc de :

- poursuivre les aides à l'achat applicables à l'ensemble de l'offre du marché (vélos à assistance électrique, vélos cargos, triporteurs et véhicules légers),
- poursuivre et diversifier les dispositifs de location longue durée de ce type de vélos (actuellement via Véligo Location) et véhicules légers qui permettent aux usagers d'en éprouver l'usage quotidien.

Voir ACTION 4.3 « Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les dispositifs associés » *pour le dispositif location longue durée et les aides à l'achat de vélos à assistance électrique.*

Les dispositifs doivent faire en sorte de mener à la substitution de l'usage d'un véhicule motorisé et non à la substitution de l'usage de modes actifs, qui doivent toujours être privilégiés.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

État, Île-de-France Mobilités, Métropole du Grand Paris

FINANCEURS :

État, Île-de-France Mobilités, Région, Métropole du Grand Paris

AXE

12

Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

ACTION **12.1** RENDRE PLUS INCLUSIFS LES SERVICES DE MOBILITÉ

ACTION **12.2** DÉFINIR UNE POLITIQUE PUBLIQUE COORDONNÉE DANS LE CADRE DE PLANS D'ACTION COMMUNS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE



Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Des besoins avérés, identifiés mais insuffisamment documentés

L'objectif de la mobilité solidaire est de permettre la « mobilité partout et pour tous », et notamment d'améliorer la mobilité des publics les plus fragiles afin de favoriser l'autonomie et « l'accès à » (travail, études, soins, services, loisirs, etc.). La mobilité est pensée comme un droit et la mobilité solidaire comme un pilier à part entière de la politique de mobilité, qui doit être articulé avec la mobilité de droit commun, notamment l'offre de transports collectifs.

Certains publics sont identifiés comme étant particulièrement vulnérables : les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées en perte d'autonomie et les personnes en insertion. Certains territoires sont également plus spécifiquement concernés : les territoires peu denses, non desservis par des solutions alternatives à la mobilité individuelle, ainsi que les quartiers relevant de la politique de la ville (QPV), où se concentrent des freins sociaux et psycho-sociaux.

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

Toutefois, si les besoins sont avérés, ils restent peu documentés. Des diagnostics existent par type de public ou pour certains types de territoires (par exemple les QPV), mais au cas par cas, rarement sous un angle mobilité et jamais selon une approche structurée. Il manque en outre une définition commune et partagée de la mobilité solidaire.

Des réponses multiples au niveau régional et local, mais disparates

Le PDUIF 2010-2020 ne contenait pas d'action relative à la mobilité solidaire. Il est toutefois possible de dresser un rapide bilan de l'action dans ce domaine.

Améliorer la mobilité pour tous et partout nécessite d'agir sur trois volets. Tout d'abord, il s'agit de rendre plus inclusifs les services de transport actuels : tarification solidaire, mise en accessibilité des services de transport et de la voirie, signalétique et information dédiée, etc.

Des services spécifiques peuvent également être développés, comme le service Pam francilien pour les personnes à mobilité réduite, le transport d'utilité sociale (TUS) ou les garages solidaires.

Enfin, la mise en place de conseil en mobilité permet d'accompagner les publics les plus vulnérables : accompagnement individuel, aide au permis, plateformes de mobilité, etc.

À cet égard, les initiatives et actions foisonnent au niveau régional et local. Toutefois, il s'agit souvent de dispositifs historiques qui évoluent peu et ont rarement été évalués (à l'exception du service Pam francilien). En outre, ces dispositifs sont souvent juxtaposés et ne font pas l'objet d'une approche ou d'une stratégie coordonnée (fonctionnement en silos). Ils sont aussi potentiellement sous-dimensionnés par rapport aux besoins réels.

Enfin, ces dispositifs sont souvent peu connus par les différents publics, à la fois par les bénéficiaires potentiels, mais aussi par les professionnels de l'emploi et de l'action sociale, les collectivités, etc.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale est au cœur des objectifs assignés aux plans de mobilité, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

La LOM a confié à Île-de-France Mobilités, à l'instar des autres autorités organisatrices de la mobilité, la mission d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, en organisant des services de mobilité solidaire, en contribuant au développement de tels services ou en versant des aides individuelles à la mobilité.

Face aux difficultés d'accès à la mobilité de certains publics et dans certains territoires, il convient donc de poursuivre la mise en œuvre d'actions et de dispositifs d'accompagnement financier visant à faciliter l'accès à la mobilité et à mieux informer les bénéficiaires potentiels de l'existence de ces dispositifs, tout en améliorant leur lisibilité. En parallèle, il est nécessaire d'adjoindre à ces actions un dispositif visant à favoriser leur connaissance, leur valorisation et leur lisibilité auprès des différents publics *(ACTION 12.1* ***« Rendre plus inclusifs les services de mobilité »).***

Il s'agit également d'élaborer des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS), obligations instaurées par la LOM afin de mieux coordonner l'action dans les territoires. Si l'échelon départemental est le plus pertinent pour élaborer et mettre en œuvre ces PAMS, il apparait nécessaire de définir un cadre commun d'élaboration de ces plans à l'échelle régionale, puis d'assurer une animation partenariale à cette même échelle afin de coordonner les acteurs pilotant ces plans *(ACTION 12.2* ***« Définir une politique publique coordonnée dans le cadre de Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire »).***

Les actions en faveur des personnes à mobilité réduite font également l'objet d'un axe spécifique du Plan des mobilités (AXE 3 ***« Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »).***

OBJECTIFS

→ **Maintenir à 50 % la part minimale des bénéficiaires d'un tarif réduit** parmi les détenteurs d'un forfait valable 12 mois

Face aux difficultés d'accès à la mobilité de certains publics et sur certains territoires, il convient de poursuivre la mise en œuvre d'actions et de dispositifs d'accompagnement financier visant à faciliter l'accès à la mobilité :

- en maintenant une tarification solidaire des transports collectifs qui bénéficie à une diversité de publics,
- en poursuivant le déploiement d'aides financières pour assurer une solution de mobilité aux Franciliens (aides pour passer le permis de conduire par exemple), ciblées en particulier pour accompagner la transition écologique (aides à l'achat de véhicules propres).

Par ailleurs, il est nécessaire d'accompagner ces actions d'un dispositif visant à favoriser leur connaissance, leur valorisation et leur lisibilité auprès des différents publics (bénéficiaires, professionnels du service public de l'insertion et de l'emploi (SPIE) / action sociale ; élus, agents des collectivités).

Pour les personnes à mobilité réduite plus spécifiquement il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des transports collectifs, de maintenir et de développer des services dédiés (en particulier le Pam francilien) et de garantir l'accessibilité de l'information voyageur sur les transports collectifs ***(voir AXE 3 « Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »).***

MESURE 12.1.1 Maintenir une tarification solidaire des transports collectifs pour les publics en situation de vulnérabilité

La tarification est un outil essentiel pour faciliter l'accès au réseau de transports collectifs pour les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que pour les personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

L'Île-de-France dispose d'une gamme tarifaire très étoffée en matière sociale, avec une prise en charge allant de 50 % de réduction jusqu'à la gratuité totale, et ce pour un grand nombre de publics prioritaires, parmi lesquels :

- les bénéficiaires d'aides sociales, notamment le revenu de solidarité active (RSA), la complémentaire santé solidaire (CMUC) ou l'aide médicale de l'État (AME),
- les séniors ou les retraités, notamment sous condition de ressources (forfait Améthyste),
- les personnes en situation de handicap,
- les enfants, jeunes, étudiants et boursiers, etc.

Les modalités d'attribution et de distribution de ces aides sont décidées par Île-de-France Mobilités mais les Départements et la Ville de Paris peuvent pour certains dispositifs décider des conditions d'éligibilité et des zonages de validité attribués, voire se sont engagés en faveur d'un remboursement partiel ou total des titres.

Il convient de maintenir collectivement ces dispositifs de tarification solidaire favorisant l'accès aux transports collectifs pour les publics les plus vulnérables.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, Départements, Ville de Paris

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Départements, Ville de Paris

MESURE 12.1.2 Poursuivre les aides visant à faciliter l'accès aux autres services de mobilité

Pour accompagner la mobilité des publics les plus vulnérables, pour lesquels le recours à la voiture reste incontournable et qui sont concernés par les mesures visant à accélérer la transition écologique (ZFE-m, fin de la vente des voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040…), il convient de poursuivre ou de mettre en place les aides financières pour favoriser l'accès des ménages les plus modestes à des services de mobilité autres que les transports collectifs, en particulier dans une logique d'écomobilité :

- prime à la conversion avec bonus ZFE-m, bonus écologique, aides aux Franciliens pour financer la transformation de leur véhicule thermique en véhicule propre,
- aides à l'achat de véhicules propres - électriques, gaz ou hydrogène - pour un certain nombre de professionnels,
- aides à l'achat de vélos en direction des professionnels et des particuliers, sous conditions de ressources,
- aides au permis de conduire,
- solutions issues de l'économie sociale et solidaire de type micro-crédit, etc.

En parallèle, il apparaît nécessaire d'engager une revue / évaluation (de la pertinence et de l'impact, y compris au regard du coût) des dispositifs existants à des fins de validation / réaffirmation des dispositifs en place et d'évolutions le cas échéant.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, Région, Départements, Ville de Paris, Métropole du Grand Paris, structures de l'économie sociale et solidaire, relais locaux (associations, communes, etc.), État

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Région, Départements, Ville de Paris, Métropole du Grand Paris, EPCI, Communes, État

MESURE 12.1.3 Étudier l'opportunité d'une plateforme régionale d'information recensant les solutions et aides à la mobilité existantes

Les nombreuses initiatives en matière de mobilité solidaire manquent d'articulation et de lisibilité (dispositifs souvent épars et juxtaposés, y compris au sein d'une même collectivité) et elles sont peu connues par les bénéficiaires d'aides sociales, mais également par les conseillers les accompagnant (conseillers du service public de l'insertion et de l'emploi, assistants sociaux, conseillers insertion…).

L'opportunité de recenser sur une plateforme unique (site internet par exemple) les solutions et aides à la mobilité mises en œuvre par les différents acteurs pour les porter à la connaissance des usagers, professionnels et acteurs publics sera étudiée.

Cette étude devra notamment permettre de réaliser un état des lieux de l'existant, en termes d'initiatives et de projets de plateformes de ce type, afin de vérifier la plus-value de la création d'une nouvelle plateforme.

Dans le cas où l'opportunité de cette plateforme serait confirmée, une étude des modalités de son déploiement serait alors engagée.

Dans tous les cas, la mise en place d'une telle plateforme nécessite un engagement et une implication forte de tous les acteurs pour la faire connaître et assurer une mise à jour régulière des informations.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Étude d'opportunité : Île-de-France Mobilités, en partenariat notamment avec la Région, les Départements, la Ville de Paris, la Métropole du Grand Paris (qui a engagé une réflexion sur le sujet) et l'État

ACTION 12.2 DÉFINIR UNE POLITIQUE PUBLIQUE COORDONNÉE DANS LE CADRE DE PLANS D'ACTION COMMUNS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

OBJECTIFS

- **Tous les Départements et la Ville de Paris dotés d'un PAMS en 2030**
- **Organisation d'une instance de suivi annuel à l'échelle régionale,** réunissant les partenaires concernés par la mise en œuvre des PAMS

La LOM instaure l'obligation pour Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, les Départements et la Ville de Paris d'élaborer un ou des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS).

Ces plans visent à coordonner l'action des acteurs et à définir les conditions dans lesquelles les personnes concernées - personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite - bénéficient d'un conseil ou d'un accompagnement individualisé.

La LOM ne fixe pas de cadre précis sur le contour des orientations et des actions attendues, ni sur les modalités d'élaboration des PAMS. Par ailleurs, l'Île-de-France s'inscrit dans un contexte spécifique : Île-de-France Mobilités étant l'unique autorité organisatrice de la mobilité, la loi n'impose pas en Île-de-France que les PAMS soient élaborés à l'échelle des bassins de mobilité, échelle retenue ailleurs en France.

Les acteurs précités bénéficient de liberté et de marges de manœuvre pour apprécier les enjeux de leurs territoires et y apporter les réponses adaptées.

Dans ces conditions, la première étape est de poser à l'échelle régionale le cadre d'élaboration des PAMS, en tenant compte des évolutions futures qui auront un impact sur les mobilités (transition écologique, vieillissement de la population, partage de l'usage…).

L'élaboration et la mise en œuvre de PAMS doivent se faire à une échelle infrarégionale afin d'adapter les politiques le plus possible aux besoins qui diffèrent selon les territoires. L'échelon départemental apparait le plus pertinent pour ce faire.

Enfin, il est proposé d'assurer une animation partenariale à l'échelle régionale compte tenu de l'enjeu fort de coordination et de responsabilisation des acteurs.

MESURE 12.2.1 Définir au niveau régional le cadre d'élaboration des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS)

Le cadre d'élaboration des PAMS sera construit au niveau régional par Île-de-France Mobilités, la Région, les Départements et la Ville de Paris, en associant et/ou consultant les services de l'État, France Travail, ainsi que les organismes publics, privés et associatifs intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Ce cadre régional devra permettre d'assurer la cohérence des PAMS entre eux, en définissant notamment :

- les publics cibles, en fonction des publics prioritaires suivis par les partenaires (bénéficiaires du RSA, demandeurs d'emploi, etc.),
- les territoires d'intervention cibles, parmi lesquels les QPV et les territoires peu denses,
- les orientations régionales et leur niveau d'ambition, notamment au regard des enjeux d'accès à l'emploi, à la formation, à la santé ou aux loisirs, mais aussi des enjeux de transition écologique ou de ceux liés au vieillissement de la population,
- le type de contenu des actions à déployer dans les PAMS, visant à :
  - rendre plus inclusifs les services de transport actuels : tarification solidaire, signalétique et information dédiée, mise en accessibilité des services de transport et de la voirie, réflexion sur les aides possibles à l'écomobilité solidaire, etc.,
  - développer des services spécifiques : transport d'utilité sociale, transport à la demande / services réguliers locaux (SRL) délégués pour les territoires les plus ruraux, covoiturage solidaire, garages solidaires, services de réparation et de prêts solidaires, ainsi que l'usage partagé des véhicules,
  - accompagner les publics les plus vulnérables, notamment en mettant en place du conseil en mobilité : plateformes de mobilité, dispositifs d'accompagnement individuel, aides à l'achat de véhicules propres / de vélos, aides au permis, etc.,
- les organismes à associer a minima à l'élaboration des PAMS au niveau départemental, en particulier les EPCI et les Communes, ainsi que les modalités de cette association,
- l'identification des responsables de la mise en œuvre des actions parmi les partenaires concernés (État, Île-de-France Mobilités, Région Île-de-France, Départements, EPCI et/ou Communes, associations, opérateurs de mobilité solidaire, etc.).

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Île-de-France Mobilités, Région, Départements, Ville de Paris, en associant notamment les services de l'État, France Travail et l'Agence Régionale de Santé

MESURE 12.2.2 Élaborer les PAMS au niveau départemental

Un PAMS sera élaboré pour chaque département, en associant l'ensemble des partenaires régionaux et locaux concernés. Chaque PAMS devra notamment permettre :

- d'identifier pour son territoire les publics cibles et les territoires prioritaires d'intervention en tenant compte du cadre régional,
- de réaliser un diagnostic des actions et dispositifs existants, et de l'écosystème d'acteurs dans le département,
- de décliner les orientations régionales, en ciblant les plus prioritaires pour le département,
- de décliner les dispositifs permettant de répondre aux priorités régionales en fléchant la responsabilité de leur mise en œuvre vers les acteurs concernés :
  - Île-de-France Mobilités et la Région (tarification solidaire, aides à l'achat, financement de permis…),
  - les Départements (accompagnement des bénéficiaires du RSA, tarification solidaire, …),
  - les services de l'État et ses agences, en particulier France Travail (accompagnement des demandeurs d'emploi par le service public de l'insertion et de l'emploi…),
  - les collectivités locales (EPCI, Communes), les autres acteurs privés et associatifs (mise en place ou appui au développement de services dédiés, conseil en mobilité, …),
- de proposer des expérimentations locales s'inscrivant dans le cadre d'action régional,
- de définir le ou les acteurs(s) pilote(s) et les modalités de mise en œuvre et de déploiement du PAMS.

Île-de-France Mobilités lancera un appel à volontariat pour identifier deux ou trois Départements pilotes pour engager des PAMS.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Pilotage de l'élaboration des PAMS : Départements et Ville de Paris, en associant notamment Île-de-France Mobilités, la Région, l'État, les EPCI/EPT et/ou Communes intéressés, la Caisse primaire d'assurance maladie et les acteurs de l'insertion et de l'inclusion sociale

MESURE 12.2.3 Assurer au niveau régional l'animation partenariale des politiques de mobilité solidaire

Lors de la production du cadre régional d'élaboration des PAMS, les modalités d'animation et de suivi au niveau régional de la mise en œuvre des politiques de mobilité solidaire, et plus particulièrement des PAMS, seront précisées.

L'animation pourra se traduire par la mise en place d'une instance régionale de suivi regroupant les principaux acteurs à l'échelle régionale dont les objectifs seront :

- de recueillir des informations sur l'avancement et les effets des politiques de mobilité solidaire à l'échelle des territoires et notamment des PAMS (collecte d'indicateurs de suivi et de résultats),
- de partager les initiatives et les bonnes pratiques au sein du réseau des acteurs de la mobilité solidaire,
- et d'identifier d'éventuels besoins d'accompagnement des collectivités en matière d'ingénierie.

Cette instance, dont l'animation sera assurée par Île-de-France Mobilités, se réunira au moins une fois par an.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Animation de l'instance régionale : Île-de-France Mobilités

Alimentation du dispositif de suivi des PAMS, partage de bonnes pratiques, etc. : Départements et Ville de Paris

Alimentation sur l'évolution ou la mise en place d'actions ou de dispositifs : Région, État
Implication d'autres acteurs au cas par cas

AXE

13

Agir
en faveur
d'une mobilité
touristique
plus durable



ACTION **13.1** FACILITER L'ACCÈS AU TERRITOIRE FRANCILIEN POUR TOUS LES TOURISTES INTERNATIONAUX ET NATIONAUX

ACTION **13.2** AMÉLIORER ET PROMOUVOIR LA DESSERTE DES SITES TOURISTIQUES PAR DES MODES DURABLES

ACTION **13.3** AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE VOYAGEUR DES TOURISTES

Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Des flux touristiques en croissance, concentrés géographiquement

L'Île-de-France est l'une des premières destinations touristiques mondiales, attirant chaque année plus de 50 millions de visiteurs français et internationaux, pour du tourisme de loisirs ou d'affaires. Le tourisme constitue ainsi un secteur d'activité essentiel à la dynamique économique régionale mais il pose des problématiques de mobilité spécifiques.

Les flux touristiques sont très concentrés sur le plan géographique. Les trois quarts des séjours touristiques sont concentrés essentiellement à Paris et dans une moindre mesure dans les Hauts-de-Seine et en Seine-et-Marne. Paris, Disneyland Paris et Versailles constituent de loin les trois principaux pôles touristiques visités.

Même s'ils s'appuient sur des modes diversifiés, les points d'arrivée sur le territoire francilien sont aussi assez concentrés. Ainsi, plus de 60 % des visiteurs de l'Île-de-France arrivent dans la région par les aéroports et les grandes gares ferroviaires. Une bonne connexion de ces points d'entrée internationaux et nationaux avec le réseau de transports collectifs francilien est donc indispensable.

Par ailleurs, les services d'autocars longue distance librement organisés (SLO), encadrés par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi « Macron », enregistrent une croissance rapide de leur clientèle commerciale.

En Île-de-France, plus de 5 millions de passagers les ont utilisés en 2019 et ils bénéficient tout autant aux visiteurs français ou étrangers souhaitant se rendre en Île-de-France qu'aux Franciliens souhaitant se rendre en province ou à l'étranger. Il convient donc d'assurer de bonnes conditions d'accueil à leurs utilisateurs, qu'il s'agisse de Franciliens ou de visiteurs, et de permettre d'y accéder en transports collectifs.

Les transports collectifs et la marche plébiscités pour les déplacements des touristes dans la région

Près des trois quarts des touristes utilisent les transports en commun durant leur séjour. Le métro reste le mode le plus utilisé, autant par la clientèle française que par la clientèle internationale. La fréquentation touristique représente toutefois une part limitée de la fréquentation globale des transports collectifs, même si elle peut être très significative dans certains nœuds ou sur certaines lignes du réseau.

Le nombre très élevé de visiteurs accueillis en Île-de-France chaque année nécessite d'apporter des réponses adaptées pour améliorer la desserte en transports collectifs des sites touristiques de toute la région. L'enjeu est en outre d'assurer la dynamique de l'activité touristique en Île-de-France en proposant une expérience voyageur de qualité, par l'adaptation de l'information et de la signalétique, l'amélioration de la lisibilité de l'offre tarifaire et de la billettique ou encore la prise en compte renforcée de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

La marche reste, avec les transports collectifs, le principal mode de déplacement des visiteurs en Île-de-France, en particulier au cœur de la capitale. L'utilisation du vélo reste plus modeste, mais la création d'infrastructures cyclables, de stationnement vélo et de l'offre de vélo en libre-service au cours de la dernière décennie ont permis d'initier un développement de la pratique du vélo chez les visiteurs. L'essor du vélotourisme s'est également traduit par une croissance des infrastructures cyclables spécialement dédiées à la pratique touristique.

Le développement des modes actifs et l'amélioration de l'intermodalité sont des leviers importants pour inciter les touristes à se déplacer dans toute l'Île-de-France, de manière décarbonée, et de ne pas de se limiter à la visite des lieux d'attraction touristiques majeurs du cœur de la région.

>>>

Des pratiques à réguler et encadrer pour limiter les nuisances

Certaines pratiques de mobilité liées à une fréquentation touristique de groupe, notamment la circulation et le stationnement des lignes régulières de bus touristiques (« hop-on / hop-off ») ou des cars de tourisme affrétés par des opérateurs privés, peuvent être sources de nuisances : sécurité des déplacements des touristes, encombrement de l'espace public et notamment des voies de circulation bus, stationnement sauvage ou illicite de certains bus, etc.

Ces pratiques doivent pouvoir continuer à exister tout en étant régulées afin de limiter ces nuisances et permettre une meilleure cohabitation avec les riverains.

La croissance importante des services librement organisés d'autocars longue distance évoquée précédemment pose aussi la question de leur impact sur les riverains des sites d'accueil de ces services et sur la circulation des bus du quotidien.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités

Le Plan des mobilités vise à inciter davantage les touristes et les visiteurs à utiliser des moyens de transport décarbonés pour leurs déplacements, et cherche à limiter les nuisances générées par la surfréquentation de certains sites. Cela implique notamment de renforcer l'attractivité des transports collectifs pour les touristes et de multiplier les possibilités pour les visiteurs de se déplacer à pied et à vélo.

Le premier levier d'action porte sur l'amélioration de l'accès au territoire pour les touristes grâce à la meilleure desserte en transports collectifs des points d'entrée (aéroports, gares) et à la régulation des services d'autocars longue distance librement organisés ***(voir ACTION 13.1 « Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux »).***

Il s'agit également de développer les solutions de mobilité alternatives pour les touristes et visiteurs pour leurs déplacements internes à la région, notamment pour accéder aux lieux touristiques, et de réguler certaines pratiques sources de nuisances pour les riverains ***(voir ACTION 13.2 « Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables »).***

Enfin, le plan vise à améliorer l'expérience des visiteurs lors de la préparation de leur voyage puis de leurs déplacements, en particulier par l'amélioration de l'information et par l'adaptation de la billettique et de la tarification des transports collectifs ***(voir ACTION 13.3 « Améliorer l'expérience voyageur des touristes »).***

ERC

OBJECTIFS

- **Augmenter la part de l'utilisation des transports collectifs pour les visiteurs** depuis et vers les gares grandes lignes et les aéroports
- **Augmenter la part des Franciliens à moins de 60 minutes d'un aéroport ou d'une gare grande ligne** en transports collectifs
- *Les objectifs d'implantation de stations SLO sur le territoire seront définis en 2024*

L'arrivée constitue le premier élément de l'expérience des touristes en région Île-de-France. Il est donc essentiel d'accorder une importance particulière aux conditions d'arrivée, notamment depuis les aéroports ou les gares grandes lignes. L'accès en transports en commun à ces points d'entrée majeurs va se renforcer grâce à la mise en service des grands projets de transport, le Grand Paris Express en particulier.
L'essor, ces dernières années, des services réguliers librement organisés de cars longue distance pose par ailleurs la question des conditions de leur accueil en Île-de-France, afin de faciliter l'arrivée des voyageurs empruntant ces services (espaces d'accueil, bonne connexion aux transports collectifs franciliens) tout en limitant les nuisances pour les riverains et les impacts négatifs sur les transports du quotidien.

MESURE 13.1.1 Améliorer la desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs

La desserte des aéroports franciliens sera fortement améliorée principalement grâce au Grand Paris Express, qui permettra de les rejoindre en métro :

- l'aéroport d'Orly sera relié directement à Paris par le prolongement sud de la ligne 14 et à Massy, Saclay et Versailles par la ligne 18,
- l'aéroport Roissy Charles de Gaulle sera desservi par la ligne 17, qui permettra de rejoindre les lignes 14 et 15 à Saint-Denis – Pleyel pour un accès efficace à Paris et à la proche couronne (La Défense notamment). Il sera également desservi par le projet CDG Express (navette directe depuis Gare de l'Est),
- l'aéroport du Bourget, non desservi actuellement par le réseau ferré et de métro, sera desservi par la ligne 17.

Deux des trois gares TGV de grande couronne bénéficieront également des projets de transports mis en service au cours de la décennie :

- la gare de Roissy Charles de Gaulle TGV sera desservie, comme l'aéroport, par la ligne 17 et le CDG Express,
- la gare de Massy TGV sera desservie par la ligne 18 depuis Versailles et Saclay et le T12 depuis Évry-Courcouronnes.

Concernant les grandes gares parisiennes, le prolongement du RER E à l'Ouest permettra de mieux connecter la gare Saint-Lazare, la Gare du Nord et la Gare de l'Est au quartier de La Défense et à l'ouest parisien, ainsi qu'au bassin de la Seine Aval.

Cette meilleure desserte des aéroports et des gares grandes lignes en transports collectifs contribuera à augmenter l'accessibilité de la grande couronne aux voyageurs nationaux et internationaux, mais permettra aussi à de nombreux Franciliens de se rendre plus facilement dans les gares et les aéroports sans passer par Paris.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Maîtrise d'ouvrage des projets :
Société des Grands Projets, SNCF
Définition de l'offre : Île-de-France Mobilités
Exploitation des lignes : opérateurs de transport

FINANCEURS :

État, Région, Île-de-France Mobilités,
Société des Grands Projets

MESURE 13.1.2 Mener une réflexion stratégique pour l'amélioration de l'accès au territoire francilien par les cars longue distance en services librement organisés

L'accueil des services réguliers de cars longue distance en services librement organisés (dits « cars SLO ») en Île-de-France fait l'objet d'une réflexion coordonnée poursuivant plusieurs objectifs :

- favoriser l'accès depuis l'ensemble du territoire régional grâce à une accessibilité optimale en transports collectifs et par les autres modes durables,
- offrir de meilleures conditions d'accueil aux usagers de ces services,
- limiter les nuisances pour les riverains et la circulation locale, notamment celle des services réguliers de bus et cars organisés par Île-de-France Mobilités.

Un recensement à l'échelle francilienne des sites d'accueil potentiels pour les cars SLO a été effectué, en privilégiant des emplacements opportuns et stratégiques du territoire, bien connectés au réseau de transports collectifs. En concertation avec les acteurs impliqués, une stratégie d'accueil des cars SLO a été proposée pour la décennie, en prévision de la réduction de l'activité de la gare routière de Paris Bercy-Seine. La mise en œuvre de ces orientations sera menée sous l'animation de l'État en lien avec les collectivités concernées et les opérateurs de cars SLO.

Sur tous les points d'arrêts SLO, l'interface avec les services réguliers de bus et cars franciliens doit être étudiée en lien étroit avec Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transports réguliers et les collectivités propriétaires et/ou gestionnaires des gares routières, la desserte quotidienne locale devant constituer une priorité dans les gares routières principalement utilisées pour le transport public, par rapport à la desserte longue distance.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

État, Ville de Paris, Île-de-France Mobilités, propriétaires, gestionnaires et exploitants des points d'arrêts (EPCI, Communes), en lien avec les opérateurs de cars SLO, sous contrôle de l'Autorité de Régulation des Transports

ERC

OBJECTIFS

- **Augmenter la part modale des transports collectifs et des modes actifs dans les déplacements des touristes pendant leur séjour**
- **Achever le réseau de Véloroutes et augmenter sa fréquentation**
- **Disposer de stationnement vélo dans tous les sites touristiques** de rayonnement international, national et majeur d'Île-de-France

L'incitation au recours à des modes de déplacements plus durables pour se déplacer au sein de la région passe par le développement et la promotion d'une offre adaptée aux besoins des touristes.

Il s'agit également de lutter contre la sur-fréquentation de certains lieux en valorisant la desserte de sites moins connus, à l'écart des circuits habituels.

En ce qui concerne les transports collectifs, au-delà du développement du réseau qui contribuera à renforcer l'accessibilité de nombreux sites touristiques, il convient surtout de faciliter le recours aux transports collectifs et de promouvoir cette offre auprès des visiteurs.

En complément de la desserte des sites par les transports collectifs réguliers, une réflexion pour mieux organiser la desserte par les bus touristiques « hop-on / hop-off » (permettant aux touristes de passer d'un site touristique à l'autre et d'observer la ville depuis le bus) doit également être menée pour limiter la saturation de l'espace public.

De façon générale, l'accès aux sites pour les piétons et les personnes à mobilité réduite doit être particulièrement soigné.

Pour ce qui concerne le vélo, l'encouragement à la pratique cyclable pour la mobilité touristique s'appuie, à l'instar des déplacements du quotidien, sur un triptyque « infrastructures / stationnement / services », adapté aux besoins des touristes et aux pratiques de loisirs.

Enfin, la lutte contre la sur-fréquentation de certains sites et les nuisances associées passe également par la régulation du stationnement des cars de tourisme affrétés par des opérateurs privés.

MESURE 13.2.1 Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens

Un travail sur l'information et la signalétique doit permettre à la fois de promouvoir le recours aux transports collectifs pour accéder aux sites touristiques et de faire connaitre certains sites moins fréquentés : mettre en valeur les sites sur les plans de réseau et les plans de lignes, indiquer clairement en gare la présence de lieux touristiques alentour et les cheminements d'accès, réaliser un habillage thématique des arrêts ou des véhicules en lien avec les sites qu'ils desservent.

Pour faire connaitre l'offre bus régulière souvent délaissée par les touristes, des lignes « à vocation touristique » desservant des sites majeurs (notamment certaines lignes desservant plusieurs sites dans Paris) pourront ainsi faire l'objet d'une identification spécifique sur les supports d'information.

Pour les sites touristiques de grande couronne éloignés du réseau ferré, renforcer le recours aux transports collectifs passe par une éventuelle adaptation de l'offre bus locale et surtout par un accroissement de sa visibilité pour les usagers occasionnels : information claire en gare, différenciation de l'arrêt de bus de la ligne menant au site touristique, promotion du mode bus sur le site… D'autres solutions innovantes adaptées à la fréquentation touristique pourront être développées pour ce « dernier kilomètre » entre les gares et les sites.

La communication sur la desserte des sites touristiques en transports collectifs doit également être renforcée pour la phase de la préparation du voyage, en fournissant une information fiable et à jour sur les sites internet des principales structures d'information touristique (en particulier *visitparisregion.com*) et dans les guides touristiques.

La communication doit également viser les Franciliens pour les inciter à découvrir le territoire régional en transports collectifs, grâce à des campagnes ciblées et à des avantages tarifaires (Pass Navigo culture).

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Coordination des actions de Choose Paris Region : Région

Coordination de l'information voyageurs et de la signalétique : Île-de-France Mobilités

Mise en œuvre de la signalétique, de l'information voyageurs et des campagnes de communication : opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructures, Communes ou EPCI sur l'espace public

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Région, opérateurs de transport

MESURE 13.2.2 Organiser les services réguliers de transport touristique pour promouvoir le tourisme régional et assurer un meilleur partage de l'espace public

Les bus touristiques dits « hop-on / hop-off », sont organisés et financés par des opérateurs privés mais, s'agissant de services publics réguliers (itinéraires, points d'arrêt, fréquence, horaires et tarifs fixés et publiés à l'avance), ils doivent faire l'objet d'une autorisation d'exploitation délivrée par Île-de-France Mobilités. Ces bus, qui se concentrent dans les secteurs très fréquentés par les touristes, peuvent conduire à une saturation de l'espace public (Notre-Dame, Opéra…) et entraîner une gêne ponctuelle à la circulation des bus réguliers aux points d'arrêt et dans les couloirs bus.

Un travail actuellement mené par Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris doit permettre une meilleure régulation de ces services, notamment pour en limiter les impacts sur la circulation des bus réguliers et les nuisances pour les riverains : révision des circuits proposés, limitation du nombre de bus, zones de dépose-reprise mieux identifiées et isolées, contrôle accentué des autorisations et du respect des engagements en matière de circulation et de motorisation de la flotte… En effet, l'utilisation de cars à motorisation électrique ou au biogaz est désormais une condition à l'exploitation de ce type de services.

En outre, des réflexions sont menées sur l'incitation au développement d'autres circuits de desserte de ces bus touristiques, qui pourraient constituer une opportunité pour découvrir le territoire francilien autrement, et notamment pour promouvoir les sites touristiques moins connus en petite et grande couronne. Ces circuits devront être concertés avec les collectivités locales et partenaires touristiques des secteurs concernés.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Délivrance des autorisations pour les lignes touristiques régulières : Île-de-France Mobilités

Autorisation des arrêts et d'occupation de l'espace public, aménagement et entretien des points d'arrêt : Ville de Paris, Communes, EPCI

Étude pour le développement de services de transport touristique en petite et grande couronne : Région

Exploitation des lignes et aménagement des points d'arrêt dédiés : opérateurs privés

FINANCEURS : opérateurs privés

MESURE 13.2.3 Aménager l'espace public autour des sites touristiques pour garantir l'accès piéton et l'accessibilité PMR

Les sites touristiques constituent des pôles générateurs particuliers, brassant des flux importants de visiteurs. À ce titre, leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite doit être particulièrement étudiée, en menant une réflexion sur le parcours complet des visiteurs, que ce soit sur site, à ses abords ou sur le trajet pour s'y rendre.

Il s'agit d'aménager l'espace public à proximité des sites, en priorisant les itinéraires depuis les points d'arrêt de transports collectifs, en ciblant ceux qui sont ou doivent être mis en accessibilité dans le cadre du SD'AP ***(voir AXE 3 « Fixer une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »).***

Plus généralement, la qualité des cheminements piétons et de l'espace public aux abords des sites touristiques doit être assurée pour inciter aux déplacements en modes actifs vers et autour de ces sites.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Communes et EPCI gestionnaires de la voirie locale et/ou des sites touristiques et de leurs abords

Propriétaires et/ou gestionnaires des sites touristiques privés

MESURE 13.2.4 Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques

Le recours au vélo pour la mobilité touristique sera encouragé en premier lieu par l'aménagement d'infrastructures cyclables de qualité permettant de rejoindre les sites touristiques et d'itinéraires de tourisme ou de loisirs à vélo :

- les Véloroutes nationales (Véloscénie, la Seine à Vélo…) et européennes (Scandibérique, avenue Verte Paris Londres…),
- le Réseau Vélo Île-de-France (VIF),
- la sécurisation d'infrastructures cyclables de loisirs, sous condition d'assurer une continuité entre deux portions déjà financées pour le vélo du quotidien et dans l'objectif de contribuer au développement de l'offre touristique territoriale,
- l'étude de création d'un itinéraire régional circulaire, la « Francilienne du Vélo », sur le modèle du circuit de randonnée pédestre GR1,
- l'aménagement d'itinéraires cyclables aux abords des sites touristiques, notamment en grande couronne où les distances à parcourir sont trop importantes pour être réalisées à pied.

Des circuits touristiques à vélo, permettant la découverte de plusieurs sites touristiques du territoire, seront créés en lien avec les partenaires locaux et régionaux.

Le stationnement vélo dans les sites touristiques est également une composante essentielle de l'attractivité du mode vélo pour les touristes. Il conviendra, pour tous les sites touristiques, d'étudier les besoins en stationnement vélo et, le cas échéant, d'aménager des arceaux et/ou locaux à vélo destinés aux visiteurs.

Enfin, il convient de mettre en place des services vélo adaptés à la pratique touristique :

- La création de maisons des mobilités actives, lieux de services à vocation touristique autour du vélo et de la randonnée pédestre dans quelques gares de grande couronne (ces maisons des mobilités actives, portées par la Région Île-de-France, sont à différencier des maisons du vélo présentées ***dans l'ACTION 4.3 « Promouvoir l'utilisation du vélo et les services associés »)***,
- La mise à disposition des vélos en gare via des services de location pour rejoindre les sites ou plus généralement la location de vélos en libre-service dans les secteurs touristiques. Ce type de services peut être développé dans des gares de grande couronne de secteurs touristiques via le programme Gares de demain, porté par la SNCF et soutenu par Île-de-France Mobilités ***(voir ACTION 6.1 « Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée »)***.

Plus globalement, l'incitation à la pratique cyclable passe par une promotion de ce mode sur les sites internet d'information touristique, en mettant à disposition des informations sur les circuits possibles, la présence de stationnement vélo dans les sites touristiques, les maisons du vélo ou autres lieux de service, etc.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Développement du réseau VIF, étude Francilienne du Vélo : Région

Aménagement et mise en valeur des Véloroutes : État

Sécurisation des itinéraires et développement d'itinéraires cyclables pertinents pour la pratique touristique et création de stationnement vélo : Départements, Communes, EPCI (gestionnaires de voirie)

Création de maisons du vélo et des mobilités actives : Île-de-France Mobilités, Région, collectivités locales, Parcs Naturels Régionaux

FINANCEURS :

État, Région, Départements, Communes, EPCI (gestionnaires de voirie)

MESURE 13.2.5 Réguler la circulation et le stationnement des cars de tourisme privés, notamment dans les zones très denses et touristiques

La circulation et le stationnement des cars de tourisme affrétés par des opérateurs privés doivent être régulés au moyen d'un contrôle renforcé.

Des réflexions seront menées quant à l'opportunité de définir, sous forme de charte, des critères d'engagement des opérateurs à l'égard des collectivités locales (et réciproquement). Une telle charte permettrait d'assurer le respect de règles de stationnement et de circulation de la part des opérateurs.

Ensuite, il convient de trouver des solutions permettant de limiter la présence des autocars de tourisme dans des zones touristiques saturées, tout en garantissant la facilité des déplacements des touristes.

Pour cela, les collectivités locales peuvent créer des aires de stationnement dédiées aux seuls cars de tourisme, judicieusement situées pour désencombrer les secteurs touristiques et permettre un accès rapide à pied ou en transports collectifs aux sites concernés.

Ces zones de stationnement sont à différencier de celles à réserver aux services librement organisés de cars longue distance, mais ces deux types de zones de stationnement peuvent être placés aux mêmes endroits lorsque l'opportunité le permet (notamment dans une logique de limitation des nuisances).

Les collectivités peuvent également prendre des arrêtés réglementant les zones autorisées pour la circulation et le stationnement des autocars.

Enfin, l'opportunité de développer des « aires de dépose / reprise » autour des sites touristiques peut être envisagée, notamment aux abords des sites très fréquentés. Cela peut se faire à condition que la distance parcourue à vide par les cars ne soit pas trop importante et qu'elle ne crée pas d'excès de congestion supplémentaire.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Communes et EPCI gestionnaires de voirie et compétents en matière de police de circulation et de stationnement

OBJECTIFS

- **Améliorer la satisfaction des visiteurs vis-à-vis du réseau de transports collectifs**
- **Augmenter le recours au forfait Paris Visite** pour les visiteurs
- **100 % des stations du réseau de mass transit et de tramway** dans lesquelles l'information voyageurs est disponible en trois langues

La qualité de l'expérience en tant que visiteur dépend fortement de la qualité et de la facilité des déplacements tout au long du séjour.

Pour cela, il est indispensable de fournir aux visiteurs de l'Île-de-France une information voyageurs de qualité, dès la préparation du voyage et jusqu'à la sortie du territoire. Tous les supports d'information voyageurs ont leur importance :

- Les supports numériques sont aujourd'hui le moyen privilégié par les visiteurs, français comme étrangers, pour organiser leurs déplacements. Il convient de les adapter au mieux aux différents types de visiteurs, leurs origines et leurs besoins,
- Les supports physiques et la signalétique permettent aux visiteurs de se repérer facilement dans les nœuds de transports franciliens et d'identifier facilement les lieux d'intérêt et leur destination, notamment lorsqu'ils ne sont pas francophones.

Par ailleurs, l'accueil des touristes sur le réseau de transport doit faire l'objet d'une attention particulière (accompagnement, annonces sonores notamment en cas de situation perturbée, etc.), en tenant compte de la dimension internationale.

Enfin, le confort des déplacements des touristes dépend aussi de la facilité d'achat et d'utilisation des titres de transport. Les évolutions technologiques en matière de billettique permettront ainsi de simplifier le parcours voyageur des touristes, pour lesquels la complexité tarifaire et billettique peut constituer un frein à l'utilisation des transports collectifs.

À ce titre, le travail d'adaptation des titres de transport aux besoins spécifiques des touristes et visiteurs doit être poursuivi.

MESURE 13.3.1 Fournir aux touristes une information adaptée sur les services de mobilité durable avant et pendant leur séjour

L'outil de mobilité servicielle développé par Île-de-France Mobilités ***(voir ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle »)***, dont l'objet est de mettre en visibilité l'ensemble des modes durables permettant de se déplacer en Île-de-France, doit cibler tout autant les usagers réguliers que les visiteurs occasionnels.

Pour ces derniers, touristes nationaux ou internationaux, d'affaires ou de loisirs, l'objectif est de leur fournir à l'avance des éléments pour organiser leur séjour, en regroupant l'information sur les moyens de se déplacer, les titres et tarifs selon le type de séjour et les destinations visitées.

Les informations contenues sur l'application Île-de-France Mobilités, d'ores-et-déjà disponibles en langue anglaise, seront progressivement disponibles dans d'autres langues d'ici 2030. Cela permettra aux touristes internationaux d'utiliser cet outil dès la préparation de leur séjour et de disposer d'une information statique et théorique à tout moment sur l'application (pour l'information voyageurs en temps réel, ***(voir MESURE 13.3.2)***.

Enfin, des tutoriels indiquant comment fonctionnent les transports franciliens et comment se repérer dans le réseau seront mis en valeur et portés à la connaissance des visiteurs en amont de leur voyage.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEUR :

Île-de-France Mobilités

MESURE 13.3.2 Améliorer l'accueil et l'orientation des touristes dans tous leurs déplacements

Pour offrir la meilleure expérience possible aux touristes lors de leurs déplacements, en particulier en transports collectifs, le développement d'une information voyageurs multilingue (en particulier sur les réseaux de mass transit) sera poursuivi. En effet, Île-de-France Mobilités a prescrit, dans la charte des supports et contenus de l'information voyageurs, la diffusion de l'information dans *a minima* trois langues (français, anglais et espagnol) auxquelles peuvent s'ajouter l'arabe et le mandarin. Cette prescription repose sur les cinq langues qui seront le plus largement parlées à l'horizon 2050 et s'applique à tout le réseau quel que soit l'opérateur de transport. Elle concerne à la fois la diffusion d'information théorique statique, d'information dynamique (sur les écrans) et les annonces sonores en gare et dans les rames.

En complément, l'accueil et l'accompagnement des touristes dans les espaces de transport seront améliorés grâce à la présence d'agents formés, bilingues ou a minima équipés de dispositifs de traduction automatique, dans les grands pôles touristiques du réseau. L'amélioration constante de la sûreté dans les transports participe également à l'attractivité du réseau pour les touristes ***(voir ACTION 1.7 « Améliorer la sûreté dans les transports en commun »).*** Enfin, concernant l'accueil de grands événements attirant un nombre important de touristes, il s'agira de capitaliser sur l'expérience de la Coupe du monde de rugby France 2023 et des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 pour améliorer les dispositifs en matière de gestion des flux et des situations perturbées.

Les améliorations prévues concernant l'information voyageurs s'appliquant à tout le réseau ***(voir ACTION 1.6 « Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs »)*** bénéficient également aux touristes.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition des objectifs de déploiement d'information voyageurs multilingue : Île-de-France Mobilités
Déploiement de l'information voyageurs multilingue (physique, numérique et humanisée), formation des agents : opérateurs de transport

FINANCEUR : Île-de-France Mobilités

MESURE 13.3.3 Adapter la billettique et la tarification des transports aux besoins spécifiques des visiteurs

La dématérialisation des titres de transport est la principale évolution permettant de faciliter le parcours voyageur. L'ensemble des titres adaptés aux touristes sera disponible sur smartphone, y compris les titres « Paris Visite » qui offrent aux touristes un forfait glissant sur plusieurs jours couplé à des billets d'accès à des lieux touristiques ***(voir ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle »).***

Développée pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, la possibilité de commander en amont son titre de transport puis de le retirer aux automates de vente à l'arrivée en Île-de-France (« click and collect ») sera pérennisée. Par ailleurs, la plateforme « Grands comptes », développée par Île-de-France Mobilités, permettra aux acteurs majeurs du tourisme et aux groupes scolaires d'acquérir en nombre des titres et supports en ligne à destination des grands groupes de voyageurs (dont les forfaits Paris Visite, Navigo Jour, titres de desserte des aéroports et titres unitaires).

Enfin, les dispositifs de billets combinés transports + visites de sites touristiques, à l'image du forfait Paris Visite, seront confortés et mieux mis en valeur sur les médias d'Île-de-France Mobilités et de ses partenaires, auprès des tour-opérateurs et des agences de voyage, et dans les hubs d'accueil des touristes. L'opportunité de créer des billets combinés transports collectifs + congrès / salons, pour faciliter l'expérience voyageur et les déplacements des touristes d'affaires, sera étudiée.

La dématérialisation progressive et généralisée des titres de transport permettra en outre de renforcer la lutte contre la vente à la sauvette de faux titres de transports, dont les visiteurs et touristes sont les principales victimes, même si des moyens d'action complémentaires devront être mis en œuvre pour enrayer le plus possible ce type de pratiques.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Définition de la politique en matière de billettique et de tarification : Île-de-France Mobilités
Mise en œuvre de la politique : opérateurs de transport

FINANCEUR : Île-de-France Mobilités

AXE

14

Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements



ACTION 14.1 SENSIBILISER LES FRANCILIENS À DES PRATIQUES DE MOBILITÉ PLUS DURABLES

ACTION 14.2 DÉVELOPPER L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

ACTION 14.3 ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE DE LEURS EMPLOYÉS

Évaluation du PDUIF 2010-2020 et enjeux pour le Plan des mobilités

Le concept de management de la mobilité se réfère à diverses stratégies visant à changer les comportements de mobilité (pourquoi, comment, où et quand les personnes se déplacent), afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques (réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores ou de la congestion etc.).

Le management de la mobilité renvoie ainsi à des stratégies visant à réduire ou à redistribuer de manière spatiale, modale et/ou temporelle la demande de mobilité, en influençant le comportement de mobilité des voyageurs.

Pour les acteurs publics, le principal atout est sans doute la relative rapidité de mise en œuvre de ces actions, de même que le caractère limité des investissements nécessaires, relativement faibles au regard du coût des actions portant sur l'infrastructure de transport et l'exploitation des systèmes : il s'agit d'agir principalement sur la demande, et non sur l'offre.

Dans le PDUIF, l'accompagnement des Franciliens dans leurs choix en matière de mobilité devait notamment reposer sur l'élaboration de plans de mobilité par les employeurs ou à l'échelle des établissements scolaires.

Des plans de mobilité scolaire peu nombreux

La mobilité des jeunes représente un enjeu important, notamment dans leurs déplacements domicile-étude.

L'Île-de-France compte 1,3 million d'élèves dans l'enseignement de premier degré, 1,1 million dans le secondaire et 0,8 million dans l'enseignement supérieur, représentant au total près de 26 % de la population francilienne. Les déplacements domicile-études représentent 13,5 % des déplacements.

Les plans de mobilité scolaire, alors dénommés plans d'établissement scolaire, apparaissaient au début de la décennie 2010 comme une mesure efficace pour favoriser une mobilité plus durable des élèves. Il n'a pas été possible d'évaluer le nombre de plans réalisés, qui semblent toutefois avoir été peu nombreux. Pour autant, le développement des transports collectifs (en particulier l'offre bus) et les mesures tarifaires à destination des jeunes, couplés à la création de nouveaux établissements scolaires, collèges et lycées, renforçant l'offre scolaire de proximité, ont certainement contribué à une mobilité des jeunes Franciliens plus favorable aux modes actifs et aux transports collectifs qu'en début de décennie.

Malgré l'obligation d'élaboration de plans de mobilité employeur, une mise en œuvre limitée

En Île-de-France, 5 500 entreprises et 1 800 administrations et établissements publics comptent plus de 100 salariés.

Les déplacements domicile-travail représentent près de 14 % des déplacements quotidiens, et bien que l'accroissement du télétravail après la crise sanitaire ait provoqué des évolutions, ils restent structurants pour l'organisation de la mobilité quotidienne des Franciliens.

Le bilan de la prise en compte de la mobilité par les entreprises est contrasté. L'obligation réglementaire d'établir des plans de mobilité employeur en vigueur jusqu'à la LOM n'a pas prouvé son efficacité.

Mi-2020, seuls 716 employeurs sur les 5 400 assujettis à cette obligation ont déposé un plan auprès d'Île-de-France Mobilités. Un salarié francilien sur dix a ainsi été concerné par ces démarches.

>>>

Ces plans ont été déployés principalement :

- sous forme de plans de mobilité inter-employeurs dans les grandes zones d'activités,
- dans les secteurs dotés de conseillers en mobilité, implantés localement dans le cadre du réseau Pro'Mobilité, qui accompagnent l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'actions dans la durée.

En parallèle, des expérimentations ont été mises en place par la Région Île-de-France avec les entreprises de trois territoires afin de limiter les flux domicile-travail en période de pointe grâce à des actions ciblées : horaires décalés, télétravail, modes actifs, covoiturage.

Un recentrage de l'intervention des entreprises avec la LOM et la crise sanitaire

La crise sanitaire et l'intégration par la LOM de la mobilité en lien avec le travail dans les négociations annuelles obligatoires (NAO) entre employeurs et représentants des salariés ont incité les entreprises à se recentrer sur les sujets de mobilité dont elles maitrisent la mise en œuvre, en particulier l'organisation du travail.

Le télétravail s'est en effet fortement développé avec la crise sanitaire. Sa mise en œuvre dans la durée devra veiller à réduire la pression sur les transports tout au long de la semaine.

De manière plus générale, les employeurs doivent continuer à jouer un rôle dans l'incitation à l'usage des solutions de mobilité durable, par la mise en œuvre d'actions qui sont de leur ressort au travers des NAO.

Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités



Il s'agit à présent de redynamiser les actions de management de la mobilité et de les élargir à l'ensemble des Franciliens.

Au-delà des actifs et des scolaires, toute la population doit ainsi bénéficier d'actions permettant de prendre conscience des enjeux de mobilité et de provoquer des changements de comportement.

L'enjeu est ici, en complément du développement de solutions de mobilité, d'agir directement sur la demande de transport, en accompagnant les Franciliens pour les inciter à modifier leurs habitudes de déplacement vers des pratiques plus durables et efficientes. En effet, au-delà des déplacements en lien avec le travail ou les études, très structurants dans les choix modaux, il importe de faire évoluer les pratiques de mobilité de tous les Franciliens quel qu'en soit le motif.

Cette approche globale s'appuie sur trois leviers principaux :

- la sensibilisation de tous les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables, par la formation, l'information ou encore le conseil personnalisé ***(voir ACTION 14.1 « Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables »),***
- le développement d'actions auprès des jeunes et en particulier dans le cadre scolaire ***(voir ACTION 14.2 « Développer l'écomobilité scolaire »),***
- la poursuite des actions concernant les employeurs (entreprises et établissements publics), visant in fine les pratiques des actifs ***(voir ACTION 14.3 « Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés »).***

OBJECTIF

→ **Une étude d'opportunité de la création d'une agence locale de mobilité ou d'un dispositif équivalent de conseil en mobilité à l'échelle de chaque EPCI à PLM obligatoire**

Les pratiques de mobilité, et notamment l'usage des différents modes de déplacement, sont souvent la résultante de contraintes liées au programme d'activité et à l'offre de mobilité disponible sur le territoire, mais aussi d'habitudes et d'idées reçues sur les freins au recours à d'autres pratiques.

Ainsi, la communication, la sensibilisation et la pédagogie auprès de tous les Franciliens sur les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle adaptées à leurs besoins de déplacement et sur la place de chaque mode dans l'espace public sont essentielles pour inciter à des changements de comportements vers des mobilités plus durables et sensibiliser au respect mutuel entre usagers des différents modes de transport. Des actions existent déjà sur le territoire, qu'il convient de renforcer.

La connaissance par les Franciliens des offres existantes en matière de mobilité, quels que soient les modes, est un premier levier pour faire évoluer les comportements.

Les actions de communication et de sensibilisation autour des modes alternatifs à l'autosolisme doivent être renforcées, qu'elles s'adressent au grand public, ou à des publics plus ciblés (jeunes, salariés, seniors, habitants des quartiers en politique de la ville ou des territoires ruraux etc.).

Au-delà de ces actions, des dispositifs plus structurés autour du conseil personnalisé en mobilité sont également à développer. Il en existe de différents types, qui permettent un accompagnement individualisé à la mobilité des Franciliens.

Les agences locales de mobilité (ALM) sont chargées de venir en aide aux particuliers ou aux entreprises souhaitant améliorer leur mobilité, qu'elle soit professionnelle ou privée. Elles permettent de prodiguer des conseils individualisés sur l'ensemble des thématiques mobilité. Ces agences peuvent être fixes ou mobiles, afin d'aller à la rencontre des habitants. Elles peuvent également être spécialisées pour certains publics, comme les personnes en insertion ***(voir AXE 12 « Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire »).***

Des activités connexes, telle la réparation de vélo, peuvent y être intégrées. Ce dispositif a vocation à perdurer, notamment via l'intégration possible dans les contrats de DSP pour l'exploitation des réseaux de bus.

Les maisons du vélo qui seront développées par Île-de-France Mobilités ***(voir ACTION 4.3 « Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés »)*** proposeront des conseils sur la mobilité à vélo mais aussi plus largement pour la multimodalité et l'intermodalité.

L'élaboration des plans locaux de mobilité est l'occasion de définir et planifier des actions de communication et de sensibilisation à l'échelle des territoires, ce type d'action nécessitant une forte implication à l'échelle locale, au plus proche des besoins des habitants.

MESURE 14.1.1 (PLM) Renforcer la communication et les actions de sensibilisation

En Île-de-France, il existe une large palette de solutions de mobilité, mais qui n'est pas toujours bien connue des Franciliens : réseau de transports collectifs, cheminements piétons, itinéraires cyclables, stations d'autopartage, plateforme de covoiturage, etc.

Afin de diffuser la connaissance de cette offre, la poursuite du développement d'une application de référence, portée par Île-de-France Mobilités, permettra de centraliser l'information concernant une large part de l'offre de transport et de proposer des solutions de mobilité personnalisées ***(voir ACTION 6.3 « Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle »).***

En parallèle, des actions de communication sont à mener par les collectivités locales, au-delà des actions destinées à des publics spécifiques ***(voir ACTIONS 14.2, 14.3 et 4.3 « Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés »),*** en fonction de leurs enjeux locaux. Elles peuvent prendre différentes formes : campagne de communication globale, semaine de la mobilité, animations lors d'évènements locaux etc. L'organisation d'événements « sans voiture », de marches ou de parades urbaines à vélo, ou encore de tests de démotorisation sont des moyens ludiques et pédagogiques pour faire expérimenter l'utilisation d'autres modes de transport au quotidien.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Plateforme de mobilité servicielle :
Île-de-France Mobilités
Actions de communication :
EPCI, Communes, Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Départements, EPCI, Communes

DÉCLINAISON DANS LES (PLM)

Définir et planifier des actions de communication et de sensibilisation à l'échelle des territoires

MESURE 14.1.2 (PLM) Développer le conseil individualisé

Le conseil en mobilité permet de développer des compétences, d'apprendre voire d'essayer les différentes alternatives pour se déplacer selon ses besoins. Les personnes en situation de changement de mode de vie (étudiants, jeunes professionnels, nouveaux habitants, nouvellement retraités etc.) peuvent être des cibles privilégiées pour bénéficier de ce type de services, selon les spécificités des différents territoires.

Pour accompagner la mise en œuvre progressive de la ZFE-m, la Métropole du Grand Paris engage une réflexion sur la mise en œuvre d'un service de conseil en mobilité à grande échelle à destination des habitants de la Métropole, en coordination avec les collectivités intéressées et les agences locales énergie-climat. En complément, une étude d'opportunité de la création d'un dispositif de conseil en mobilité (agence locale de mobilité, maison du vélo…) devra être réalisée par chaque EPCI à PLM obligatoire dans le cadre de son PLM.

Des conseils personnalisés peuvent également être donnés via des applications qui permettent d'établir des diagnostics et de proposer des itinéraires et modes de déplacement pour des trajets renseignés par les utilisateurs. Ce type de service, qui peut être mis en place par des collectivités indépendamment d'une agence locale de mobilité, peut constituer une première étape dans le conseil personnalisé. Des complémentarités sont également à trouver avec des acteurs œuvrant dans d'autres domaines, tels l'emploi (Missions locales, Pôle Emploi), le tourisme (Offices de tourisme par exemple), ou encore la santé (Maisons Sport-Santé, centres municipaux de santé etc.), pour toucher des publics diversifiés et mieux ancrer les enjeux de mobilité dans les dispositifs existants.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Conseil en mobilité : Communes, EPCI, opérateurs de transport / Maisons du vélo : Île-de-France Mobilités

FINANCEURS :

Agences locales de mobilité : Région, Île-de-France Mobilités, EPCI / Maisons du vélo : Île-de-France Mobilités, Région / Conseil individualisé : Métropole du Grand Paris

DÉCLINAISON DANS LES (PLM)

Évaluer l'opportunité de la création d'un dispositif de conseil en mobilité (agence locale de mobilité, maison du vélo…)

ERC

OBJECTIFS

- **Former l'ensemble d'une classe d'âge au « Savoir Rouler à Vélo » en 2027**
- **100 % d'établissements d'enseignement équipés de stationnement vélo pour les élèves**

L'écomobilité scolaire vise la mise en place de mesures favorisant des pratiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle pour les trajets scolaires, extra-scolaires, de l'école à l'enseignement supérieur.

Trois grandes catégories de solutions et d'actions peuvent être mises en place :

- des actions d'aménagement pour faciliter et sécuriser la marche, le vélo, et les déplacements en transports collectifs,
- la recherche d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle : vélobus, pédibus, co-voiturage, transports en commun etc.,
- des actions de pédagogie et de communication.

Le choix du type d'actions à privilégier dépend du contexte territorial dans lequel se situe l'établissement, et des acteurs impliqués dans la mise en œuvre des actions retenues.

La réalisation d'un plan de déplacement établissement scolaire (PDES) permet de mettre en cohérence ces différents axes.

Les actions concourent aux enjeux suivants, particulièrement prégnants pour les jeunes :

- amélioration de la sécurité routière aux abords des établissements scolaires, et plus globalement du confort et de la convivialité de l'espace public,
- amélioration de la qualité de l'air et diminution des nuisances sonores autour des établissements,
- renforcement de l'activité physique pour les élèves par la pratique des modes actifs,
- développement de l'autonomie des élèves afin de « rendre acteur » l'enfant et le jeune dans ses déplacements.

La mobilité des salariés des établissements d'enseignement est prise en compte ***dans l'ACTION 14.3 « Accompagner les entreprises et administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés »).***

MESURE 14.2.1 Réaliser des Plans de déplacements d'établissement scolaire

Les démarches d'écomobilité scolaire s'appuient généralement sur un même outil : le Plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES) qui permet à partir d'un diagnostic local de proposer et de mettre en œuvre des actions favorables au développement de la marche, du vélo, des transports en commun ou du covoiturage.

L'initiative du projet émane le plus souvent de la collectivité locale. Toutefois, un groupe de parents ou d'enseignants ou encore un chef d'établissement peuvent aussi en prendre l'initiative. Dans tous les cas, le projet doit être intégré en amont à un cadre de concertation et de participation de l'ensemble des acteurs concernés : parents, élèves, directeurs d'établissement, personnel enseignant, autres agents intervenant dans les établissements, services concernés des collectivités, associations (parents d'élèves, cyclistes, piétons, représentants des personnes à mobilité réduite…).

La démarche de plan permet également de sensibiliser les familles des élèves aux enjeux de mobilité, et toucher ainsi un plus large public.

Le plan comprend un diagnostic, un plan d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation.

Les actions s'articulent en général autour de trois axes :

- des mesures incitatives de sensibilisation à l'usage de la voiture pour l'accompagnement des enfants, et au report modal (éducation à la mobilité et à la sécurité routière pour les enfants, implication et sensibilisation des parents etc.),
- des actions d'aménagement de la voirie pour faciliter et sécuriser les modes actifs : réduire ou interdire l'accès aux voitures devant l'école aux heures d'entrée et sortie, améliorer l'accessibilité des itinéraires, réaliser des aménagements piétons et cyclables dimensionnés pour les flux attendus, installer du stationnement vélo, optimiser la localisation des arrêts de transport collectifs etc.,
- la recherche d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle : offres mutualisées et cogérées de mobilité (pédibus, vélobus, actions visant à favoriser le covoiturage etc.).

La thématique de l'écomobilité scolaire peut également être traitée par les établissements dans le cadre de leur règlement intérieur ou de leur projet d'établissement.

Les mesures décrites ci-après peuvent être mises en place indépendamment de la réalisation d'un PDES.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Région, Départements, EPCI, Communes, Éducation Nationale, établissements scolaires

FINANCEURS :

Région, Départements, EPCI, Communes, Éducation Nationale, établissements scolaires

État (ADEME)

MESURE 14.2.2 PLM Aménager les abords des établissements d'enseignement

Au-delà des aménagements de voirie destinés à réduire et ralentir le trafic motorisé ***(voir AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »),*** des actions complémentaires sont à envisager aux abords des établissements scolaires :

- écarter la circulation des voitures : interdire la dépose-minute devant l'école, limiter voire interdire l'accès des voitures sur la voie de desserte de l'école, de manière permanente ou temporaire, modifier les phases de feu pour gérer les flux d'élèves aux horaires d'entrée et de sortie,

- créer des infrastructures sécurisantes : rue scolaire temporaire ou permanente, zone de rencontre, cheminements piétons dimensionnés pour permettre le passage de flux importants, aménagements cyclables sécurisés et adaptés, stationnement vélo pour les parents et les visiteurs devant l'établissement, arrêts de transport collectif sécurisés permettant un cheminement piéton sécurisé continu pour les rejoindre etc. Les principes de la «ville à hauteur d'enfant » (dimensionnement, végétalisation, espaces ludiques adaptés aux enfants) pourront être utilisés pour concevoir ces aménagements. Des expérimentations pourront être réalisées, afin d'évaluer leur pertinence et permettre des adaptations,

- mettre en accessibilité la voirie pour les personnes à mobilité réduite.

Une attention particulière doit être portée, lors des phases de travaux aux abords des établissements, à ne pas gêner l'accès à ceux-ci, et notamment à maintenir l'accessibilité.

Ces propositions doivent être étudiées en concertation avec l'établissement concerné ainsi que les représentants de parents, afin qu'elles soient adaptées aux besoins identifiés, et que leur intérêt soit compris par les utilisateurs, notamment dans le cas de la fermeture de rue aux voitures ou de la suppression des dépose-minute aux abords immédiats de l'école.

La définition et la programmation de ces interventions peut être réalisée dans le cadre d'un PLM, en lien avec les politiques de pacification et de partage de la voirie.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Communes, Départements, EPCI

FINANCEURS :

Gestionnaires de voirie :
Communes, Départements, EPCI

Subventions dans le cadre du plan Route de demain :
Région

DÉCLINAISON DANS LES PLM

Définir et programmer les aménagements de voirie autour des établissements d'enseignement

MESURE 14.2.3 Généraliser le stationnement pour les vélos et les trottinettes pour le personnel et les élèves

Des places de stationnement vélo (et trottinette) sécurisées pour le personnel et les élèves devront être installées dans tous les établissements d'enseignement. Elles devront être facilement accessibles depuis l'entrée et prioritairement installées sur l'emprise foncière de l'établissement plutôt que sur l'espace public.

En tant qu'établissements recevant public, les établissements d'enseignement, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile, doivent offrir un nombre de places d'au moins 15 % de l'effectif maximal total déclaré, public et personnel confondu ***(voir ACTION 4.2 « Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo »)***.

Le nombre de places offertes pour les élèves devra néanmoins être adapté au contexte de chaque établissement, et notamment à la taille du secteur scolaire (distances domicile-école des élèves) et à l'âge des élèves accueillis.

En cas d'impossibilité avérée d'installer du stationnement vélo au sein des établissements d'enseignement, le stationnement doit être installé sur l'espace public à proximité immédiate de l'entrée, en complément du stationnement pour les visiteurs. Devant les établissements du premier degré, le stationnement pour vélo rallongé ou vélo cargo devra être particulièrement pris en compte.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE ET FINANCEURS :

Stationnement sur espace public :
Gestionnaires de voirie (Communes, EPCI, Départements)

Stationnement au sein des établissements :
Communes (écoles primaires), Départements (collèges), Région (lycées et CFA), établissements d'enseignement supérieur

MESURE 14.2.4 Inciter les élèves à l'usage des modes actifs

Pour les élèves, des actions de type pédibus (pour les écoles primaires) et vélobus (pour les écoles élémentaires et les collèges, selon les distances pour rejoindre l'établissement) peuvent être développées.

L'enjeu principal réside dans la pérennisation de ces dispositifs au-delà de l'année scolaire en cours. L'implication des équipes pédagogiques, des associations de parents d'élèves et des collectivités est déterminante à cet égard.

La bonne qualité des aménagements piétons et cyclables desservant les établissements et la présence de stationnement vélo est un préalable à ce type d'action ***(voir AXE 2 « Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité », AXE 4 « Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo » et AXE 8 « Mieux partager la voirie urbaine »)***.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Pédibus, vélobus :
Communes, Départements, EPCI, établissements d'enseignement, associations de parents d'élèves, associations cyclistes et vélo-écoles

Aménagements cyclables : gestionnaires de voirie (Communes, EPCI, Départements)

FINANCEURS :

Communes, EPCI, Départements

MESURE 14.2.5 Inciter les élèves à l'usage des transports collectifs

Dans les territoires denses de la région, la desserte des établissements d'enseignement est assurée par les transports collectifs réguliers, pour lesquels une adaptation de l'offre aux flux et aux horaires scolaires est recherchée.

Pour les élèves qui n'ont pas accès aux lignes régulières, des circuits spéciaux scolaires sont organisés par Île-de-France Mobilités ou délégués à des autorités organisatrices de proximité (750 circuits pour plus de 40 000 élèves en 2022), et sont adaptés régulièrement à l'évolution de la demande. A cet égard, il convient que les services de l'Éducation Nationale consultent Île-de-France Mobilités en cas de modification substantielle de la carte scolaire des collèges et lycées.

En cas de perturbation sur les réseaux de surface, les lignes scolaires sont sanctuarisées, de même que les horaires spécifiquement scolaires de certaines lignes régulières.

Pour renforcer l'usage des transports collectifs par les jeunes, une tarification spécifique est mise en place par Île-de-France Mobilités : Navigo Junior pour les moins de onze ans, Imagine R Scolaire pour les élèves du primaire, du secondaire et les apprentis, Imagine R Étudiant pour les étudiants de moins de 26 ans. Ces dispositifs sont parfois complétés par des aides financières complémentaires des départements et de la Ville de Paris. Une carte spécifique pour les circuits spéciaux scolaires est également disponible. Par ailleurs, Île-de-France Mobilités a mis en place un service spécifique et gratuit de transport pour les élèves et étudiants en situation de handicap, permettant le transport collectif d'élèves dans des véhicules adaptés à leurs besoins ***(voir ACTION 3.2 « Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs »)***.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Organisation des transports réguliers et définition de la tarification : Île-de-France Mobilités
Organisation des transports scolaires (circuits spéciaux) : Île-de-France Mobilités, collectivités autorités organisatrices de proximité
Actions auprès des publics scolaires : Opérateurs de transport

FINANCEURS :

Île-de-France Mobilités, Départements, Ville de Paris

MESURE 14.2.6 Développer les actions de formation et sensibilisation

Il convient de poursuivre et développer la mise en œuvre des actions déjà engagées auprès des publics scolaires concernant la pratique du vélo et la sécurité routière.

Le Plan national Vélo et Marche 2023-2027 prévoit la formation de l'ensemble d'une classe d'âge au « Savoir Rouler à Vélo » en 2027, soit pour l'Île-de-France environ 160 000 enfants par an, ainsi que des dispositifs permettant une information et une sensibilisation effectives des enfants, à l'école primaire comme au collège, à la pratique en sécurité de la circulation à vélo. Par ailleurs, les Communes, les EPCI et les Départements peuvent mener auprès des élèves de leur territoire de nombreuses actions de communication et de formation : challenges mobilité, ateliers de réparation vélo etc. L'implication des établissements d'enseignement dans les événements organisés par ces collectivités en faveur de la mobilité durable, comme la Fête du vélo ou la Semaine de la mobilité est également possible. Les opérateurs de transport mènent également des actions auprès des publics scolaires.

En termes de sécurité routière ***(voir ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière »),*** de nombreuses actions en direction des publics scolaires sont définies dans les Documents généraux d'orientation et leur déclinaison dans les Plans départementaux d'action de sécurité routière :

- actions pour les élèves du premier degré, dans le cadre de l'attestation de première éducation à la route (APER), du « Permis piéton » et du « Permis vélo »,
- actions dans les collèges, dans le cadre des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et 2),
- journées de sensibilisation à la sécurité routière avec des focus sur les engins de déplacement personnels motorisés dans les lycées et les centres de formation des apprentis.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Communes, Départements, EPCI, associations (vélo, sécurité routière…), établissements d'enseignement, représentants des parents d'élèves, opérateurs de transport

FINANCEURS :

Région, Île-de-France Mobilités (via les contrats passés avec les opérateurs), Communes, Départements, EPCI, État

OBJECTIFS

- **Poursuivre les expérimentations de lissage des heures et jours de pointe**
- **Inscrire la réalisation de plans de mobilité inter-employeurs comme action des PLM ou des PCAET des EPCI qui accueillent des pôles d'emploi importants**
- **Doter 15 grands pôles d'emplois franciliens de plans de mobilité inter-employeurs (ou démarches similaires)**

Malgré des évolutions récentes et notamment l'essor du télétravail, les déplacements en lien avec le travail continuent à structurer les modes de vie et l'organisation des territoires franciliens. Inciter les employeurs, entreprises et administrations, à mieux prendre en compte la mobilité de leurs salariés est un facteur clé pour faire évoluer les comportements vers une mobilité plus durable. Le contexte réglementaire a évolué à plusieurs reprises au cours de la décennie passée, notamment en ce qui concerne la réalisation de plans de mobilité employeurs.

À cet égard, il est essentiel d'accompagner les employeurs, en leur fournissant de l'information et du conseil, ainsi qu'en soutenant la mise en place de démarches collectives inter-employeurs permettant de démultiplier l'efficacité des actions envisagées par un employeur seul. La mise en réseau de conseillers en mobilité en charge de cet accompagnement sur l'ensemble du territoire régional est un moyen de répondre à ce besoin.

MESURE 14.3.1 Poursuivre l'action du réseau Pro'Mobilité pour accompagner les employeurs

Pro'Mobilité est un réseau qui fédère les acteurs autour de la mise en place de plans de mobilité employeur ***(voir MESURE 14.3.2).*** Créé en 2010, ce dispositif s'appuie principalement sur un réseau d'une vingtaine de conseillers en mobilité répartis sur le territoire régional, au sein des chambres de commerce et d'industrie ou de collectivités locales.

Les conseillers en mobilité ont pour rôle de promouvoir auprès des entreprises et administrations les démarches de management de la mobilité, telles que les plans de mobilité employeur. Ils peuvent également :

- informer les employeurs sur leurs obligations réglementaires (comme la prise en compte de la mobilité domicile-travail dans les négociations annuelles obligatoires) et sur les dispositifs existants d'aide à la mobilité en lien avec le travail, comme le forfait mobilités durables,
- accompagner des démarches de plans de mobilité employeur communs, notamment par la diffusion de guides techniques ***(voir MESURE 14.3.2),***
- aider les employeurs pour l'organisation d'animations (semaine de la mobilité, challenge mobilité, journées « Au travail à vélo » etc.).

L'implication des CCI et des EPCI employant des conseillers en mobilité devra être poursuivie pour garantir une couverture complète de l'Île-de-France.

L'appui apporté par Pro'Mobilité aux conseillers et aux employeurs sera pérennisé, principalement par la mise à disposition de ressources méthodologiques via un site internet et par l'organisation de rencontres annuelles ouvertes à tous les employeurs franciliens engagés dans des démarches de management de la mobilité.

PARTENAIRES DE PRO'MOBILITÉ :

- CCI Paris / Île-de-France
- CRAMIF Assurance maladie d'Île-de-France
- État (ADEME, DRIEAT)
- Île-de-France Mobilités
- L'Institut Paris Region
- Région Île-de-France

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Partenaires du réseau Pro'Mobilité, conseillers en mobilité

FINANCEURS :

Chambre de Commerce et d'Industrie Paris / Île-de-France, EPCI (postes de conseillers en mobilité)

MESURE 14.3.2 PLM Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs

La LOM impose depuis le 1er janvier 2020 aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'inclure les déplacements domicile-travail des salariés dans les négociations annuelles obligatoires (NAO) prévues par le code du travail entre les employeurs et les représentants syndicaux. En cas d'échec de la prise en compte des questions de déplacements domicile-travail dans ces NAO, l'élaboration d'un plan de mobilité employeur s'impose.

Les entreprises et employeurs publics localisés sur un même site peuvent établir un plan de mobilité employeur commun (PDMEc, couramment appelé plan de mobilité inter-employeurs), qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité employeur. Établis sur une base volontaire, ils sont un outil pertinent pour inciter les employeurs d'un même secteur géographique à se regrouper, d'une part pour développer des actions collectives, telles que des parkings à vélo communs, une plateforme de covoiturage partagée ***(voir ACTION 5.1 « Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France »),*** la mutualisation de flottes de véhicules ***(voir ACTION 5.2 « Renforcer les dispositifs d'autopartage »),*** l'achat de flottes de vélos, ou encore des dispositifs d'animation, et d'autre part pour porter des demandes communes auprès des acteurs publics, telles des évolutions de la desserte par les transports collectifs ou l'aménagement de la voirie.

Ces plans concernent les déplacements des employés mais ils peuvent également intégrer les déplacements liés aux livraisons et fournisseurs.

Les accidents de trajet domicile-travail et les mesures permettant de les réduire doivent faire l'objet d'une attention particulière ***(voir ACTION 7.2 « Améliorer la sécurité routière »).***

Un engagement durable des employeurs concernés dans la démarche doit être suscité pour permettre la mise en œuvre et la pérennisation des mesures. Les plans de mobilité réalisés peuvent être déposés sur la plateforme *ad hoc* gérée par Île-de-France Mobilités.

Les grandes zones d'activités et les secteurs à forte concentration d'emploi pouvant faire l'objet de tels plans seront identifiés en lien avec les conseillers en mobilité.

Ces plans peuvent être un outil d'accompagnement des territoires dans le cadre des expérimentations de lissage des heures de pointe visant à mieux répartir les déplacements au cours de la journée ***(voir MESURE 14.3.3).***

L'élaboration d'un PLM ou d'un PCAET est une opportunité pour un EPCI de prendre en compte la mobilité des actifs travaillant sur son territoire, et plus largement les déplacements générés par les entreprises et administrations.

En particulier, lorsque le territoire accueille de grands pôles d'emploi, une action spécifique sera inscrite dans le PLM ou le PCAET en leur direction. Élaborée en lien avec les employeurs concernés, elle pourra viser, au-delà d'un diagnostic partagé, à inscrire la réalisation de plans de mobilité employeurs (et si possible et pertinent inter-employeurs) dans ces plans.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Conseillers en mobilité, entreprises

FINANCEURS :

Financement des plans de mobilité (élaboration et mise en œuvre) : Employeurs

Subvention des études et actions mises en place dans le cadre de plans de mobilité inter-employeurs : Région Île-de-France

Appels à projets : État (ADEME)

DÉCLINAISON DANS LES PLM

- Associer les conseillers en mobilité à la démarche d'élaboration du PLM
- Lister les pôles d'emploi qui pourraient faire l'objet de plans de mobilité inter-employeurs, en lien avec les conseillers en mobilité
- Programmer en partenariat avec les employeurs des grands pôles d'emploi du territoire et en lien avec les conseillers en mobilité, la réalisation de tels plans

MESURE 14.3.3 Encourager la mise en place de mesures organisationnelles au sein des entreprises et administrations pour fluidifier les déplacements

Le lissage des jours et des heures de pointe est une démarche de management de la demande de transport visant à étaler ou à réduire les pics de congestion lors des périodes de pointe dans les transports collectifs et sur la route, par un travail partenarial entre les acteurs des mobilités, les collectivités territoriales et les entreprises. Cette démarche sera poursuivie en privilégiant l'association des démarches existantes et à venir à la mise en place d'un plan de mobilité inter-employeurs.

Elle se traduit par la signature de chartes d'engagement entre les employeurs, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et les autres acteurs concernés (collectivités, transporteurs…) et s'appuie sur plusieurs axes :

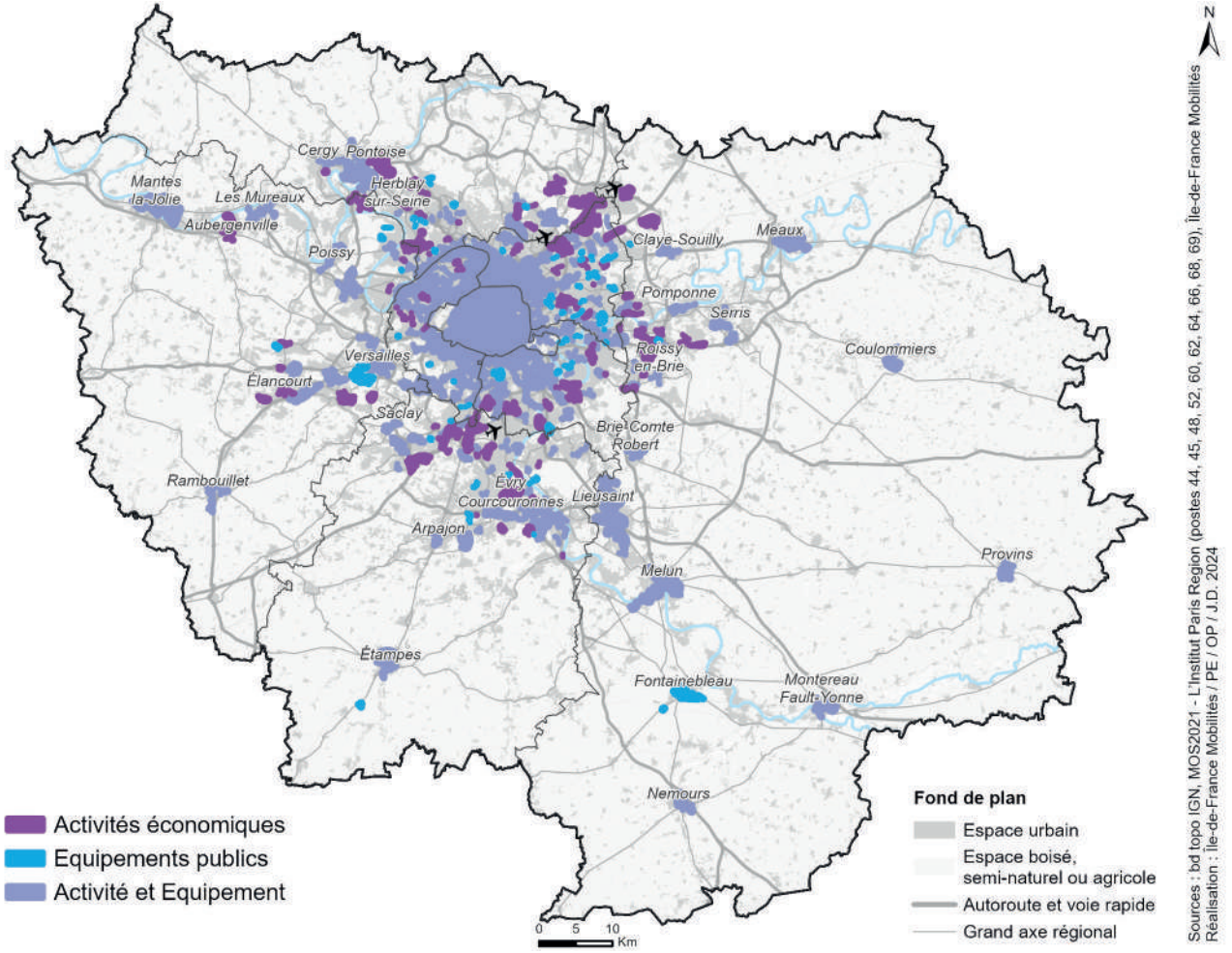
- l'organisation du travail, notamment l'incitation à travailler en horaires décalés (pour les emplois qui le permettent et sous réserve d'une offre de transport en commun suffisamment attractive en dehors des heures de pointe),
- les modalités de déploiement du télétravail pour les emplois qui le permettent,
- la pratique des modes actifs (vélo notamment),
- la pratique du covoiturage.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE :

Région, Île-de-France Mobilités, conseillers en mobilité, opérateurs de transport, employeurs

FINANCEUR : Région

Principaux secteurs de concentration d'activités économiques et d'équipements publics

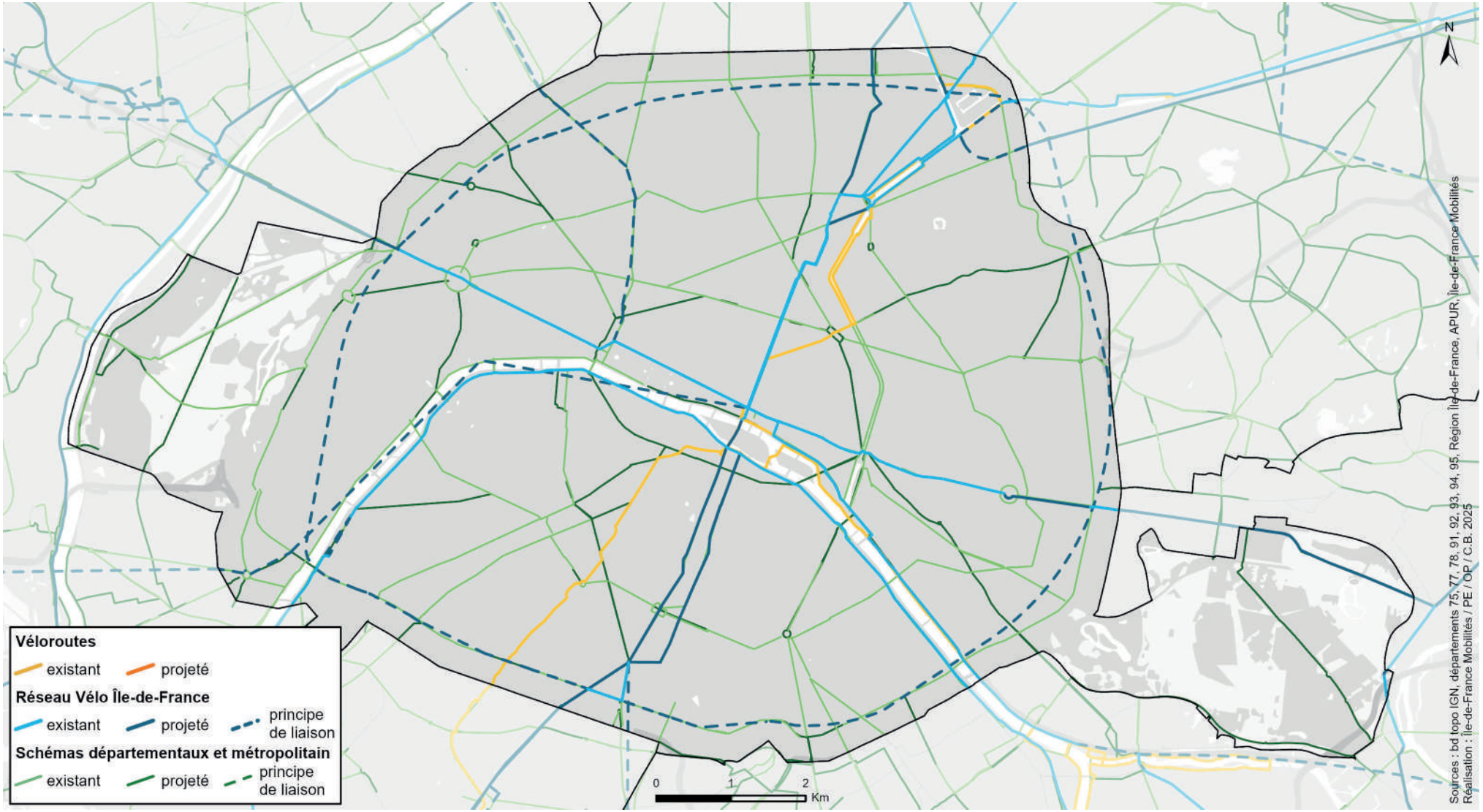


LE PLAN DES MOBILITÉS
EN ÎLE-DE-FRANCE
2030

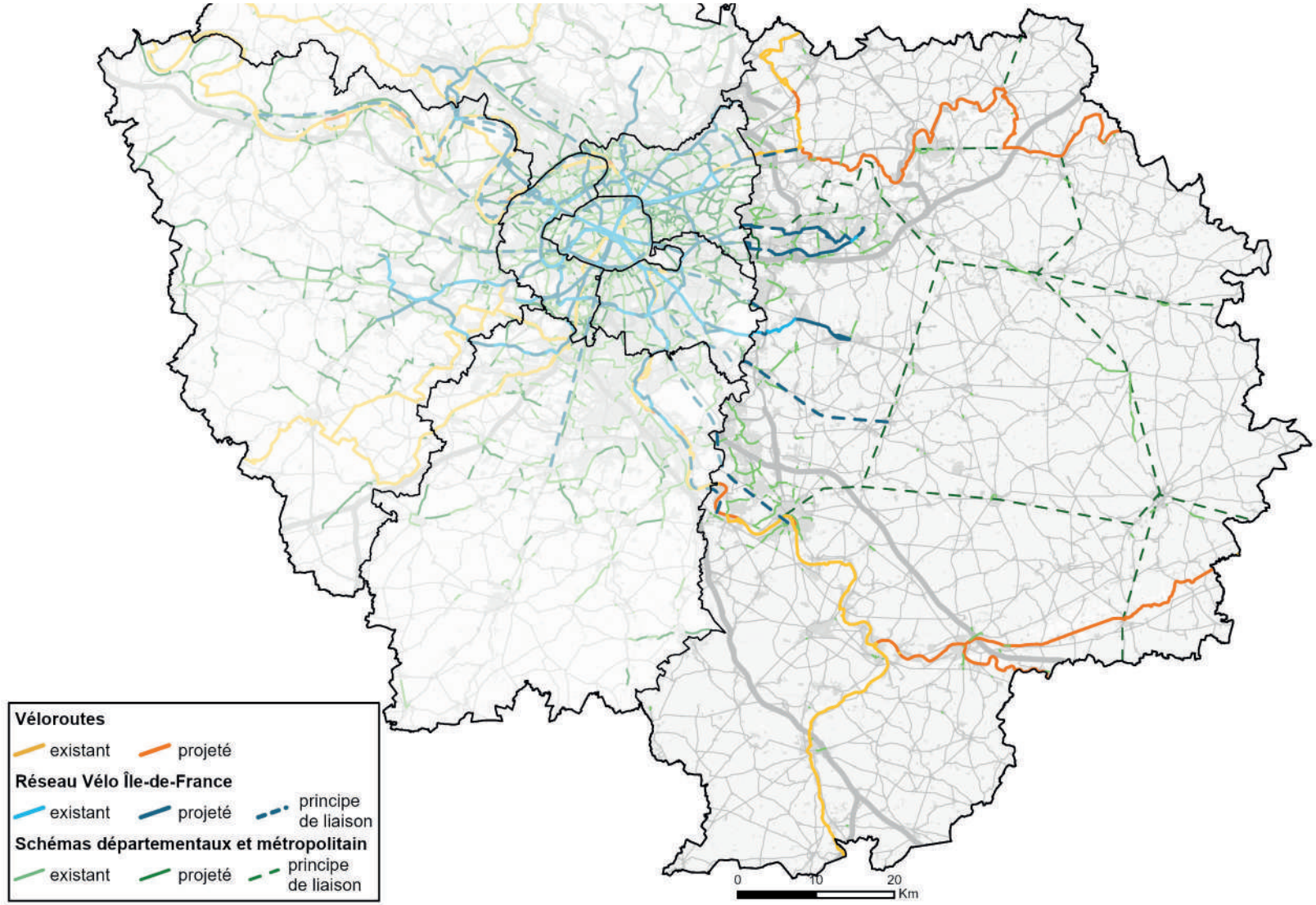
Annexes

- Cartes du réseau cyclable structurant par département (MESURES 4.1.1 et 4.1.2)
- Cartes du zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i) (MESURES 4.2.3 et 4.2.4, MESURES 9.2.1, 9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3)
- Cartes du réseau routier magistral et primaire par département (MESURE 7.1.1)
- Glossaire

Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 – Le réseau cyclable structurant à Paris

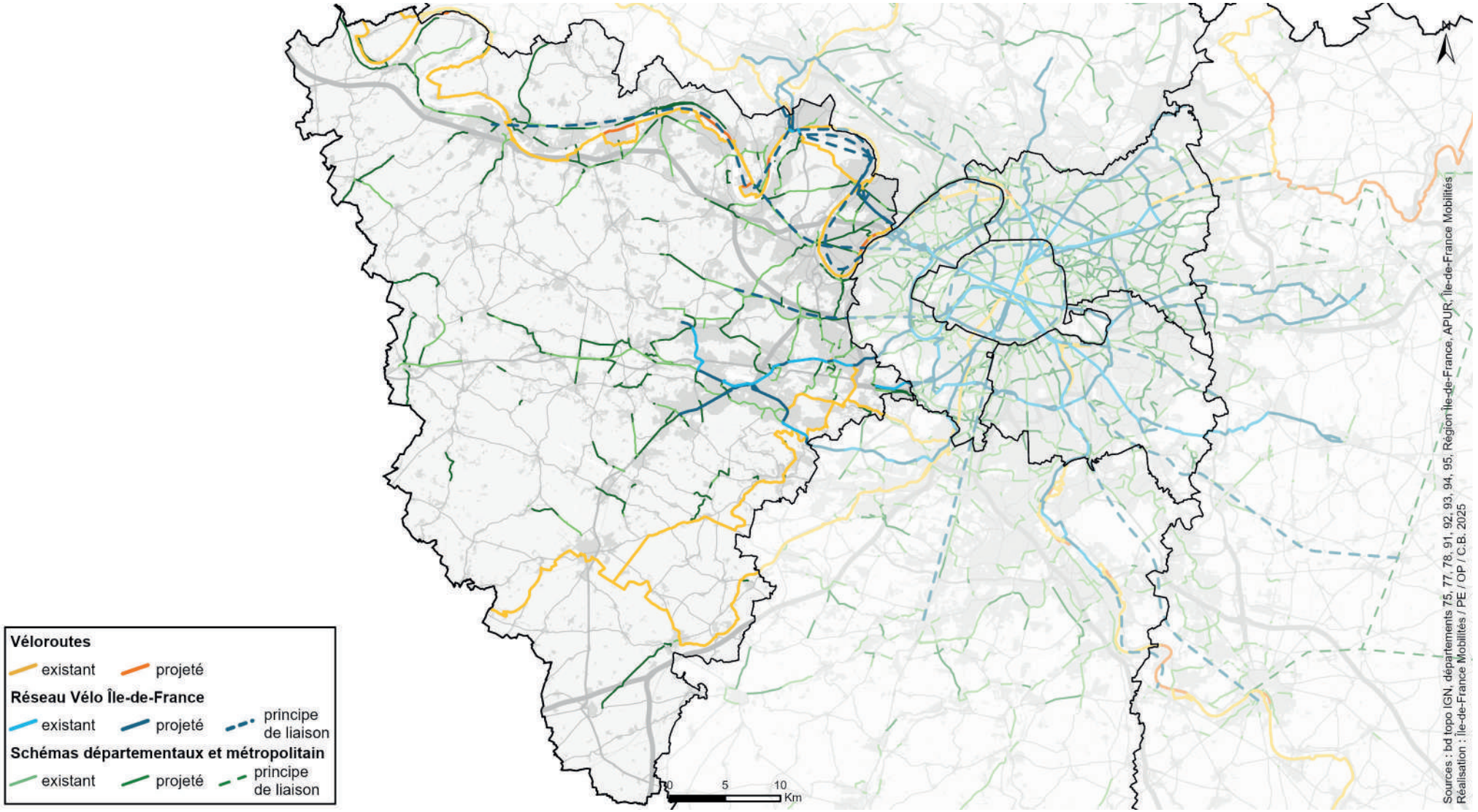


Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant en Seine-et-Marne

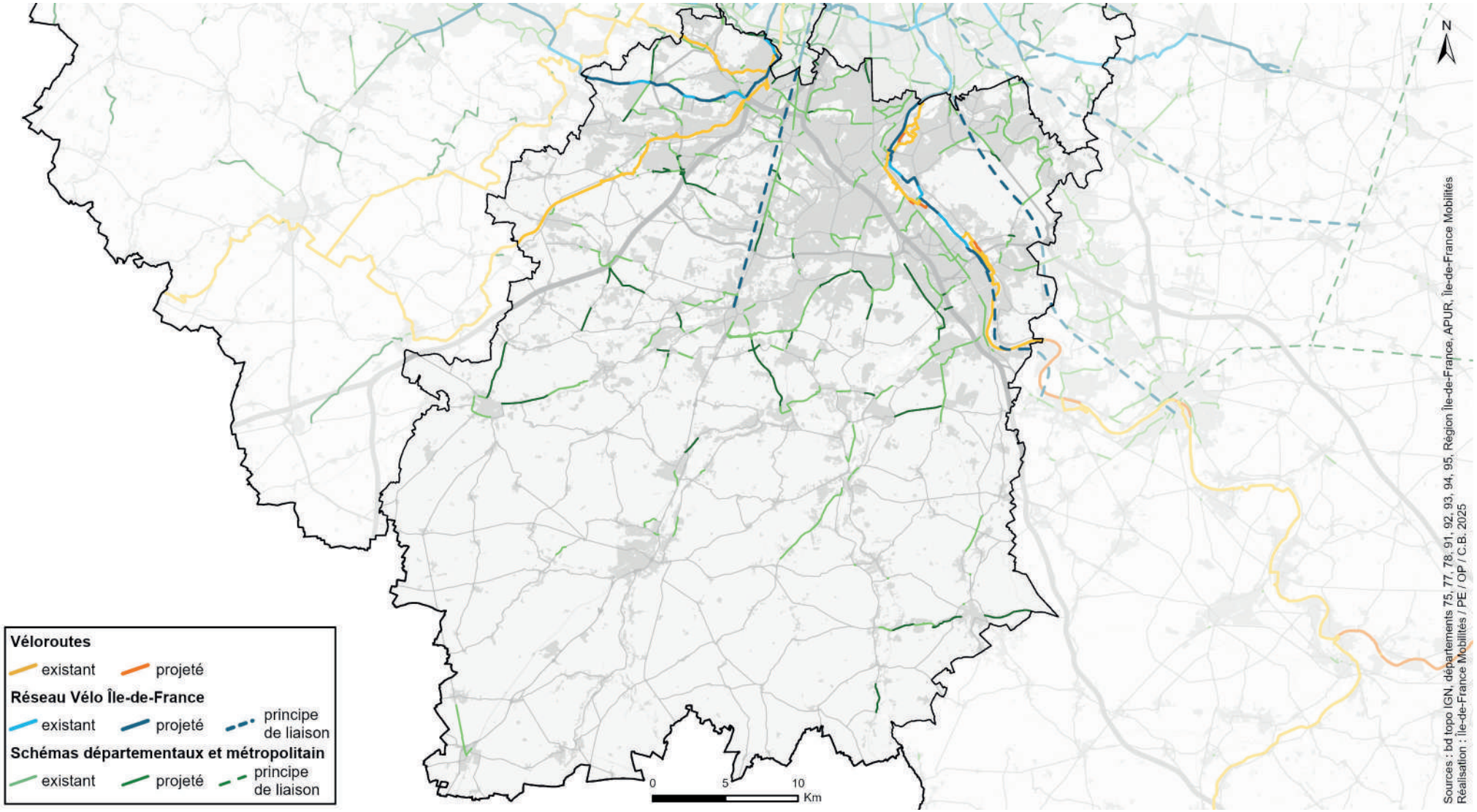


Sources : bd topo IGN, départements 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95, Région Île-de-France, APUR, Île-de-France Mobilités
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / OP / C.B. 2025

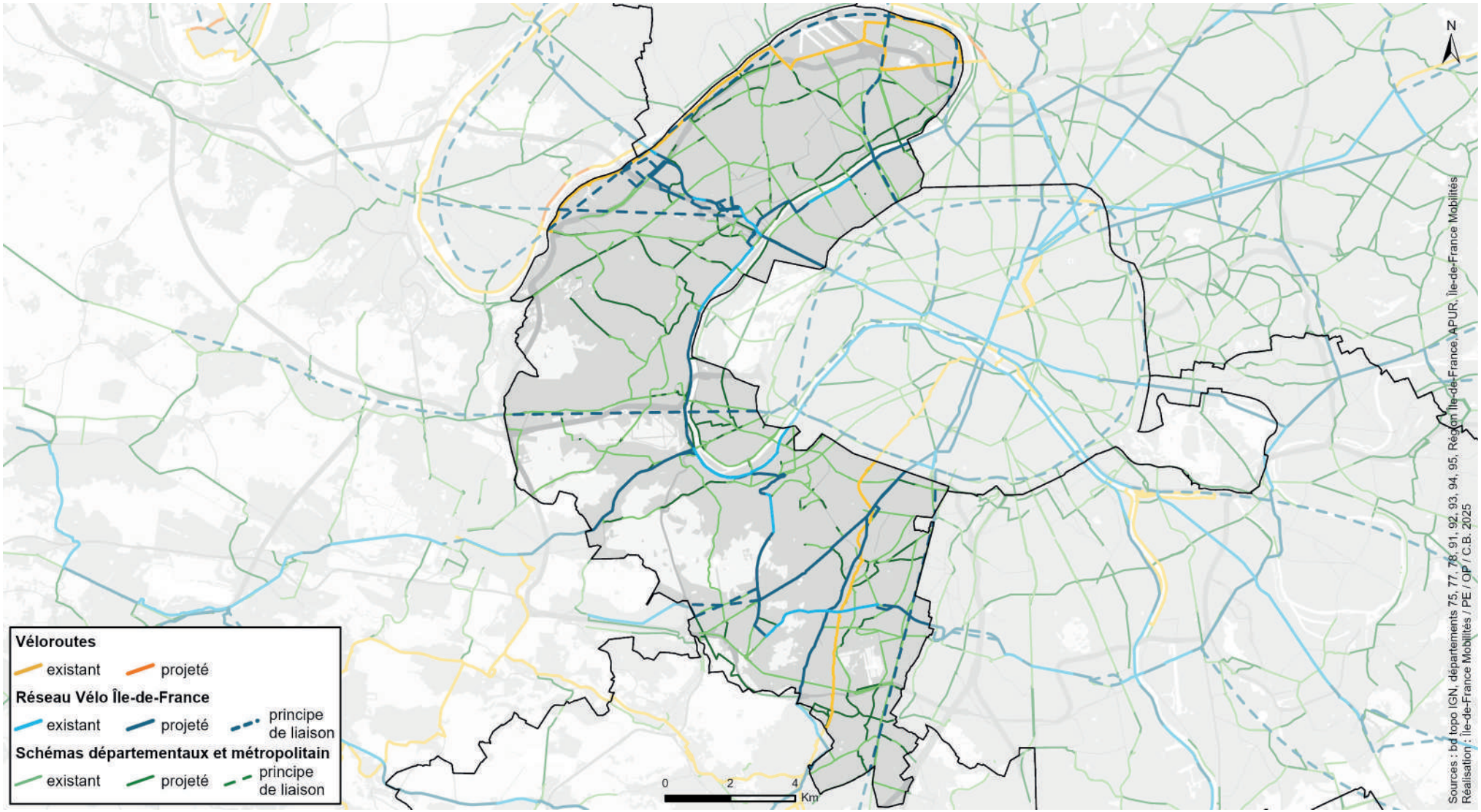
Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant dans les Yvelines



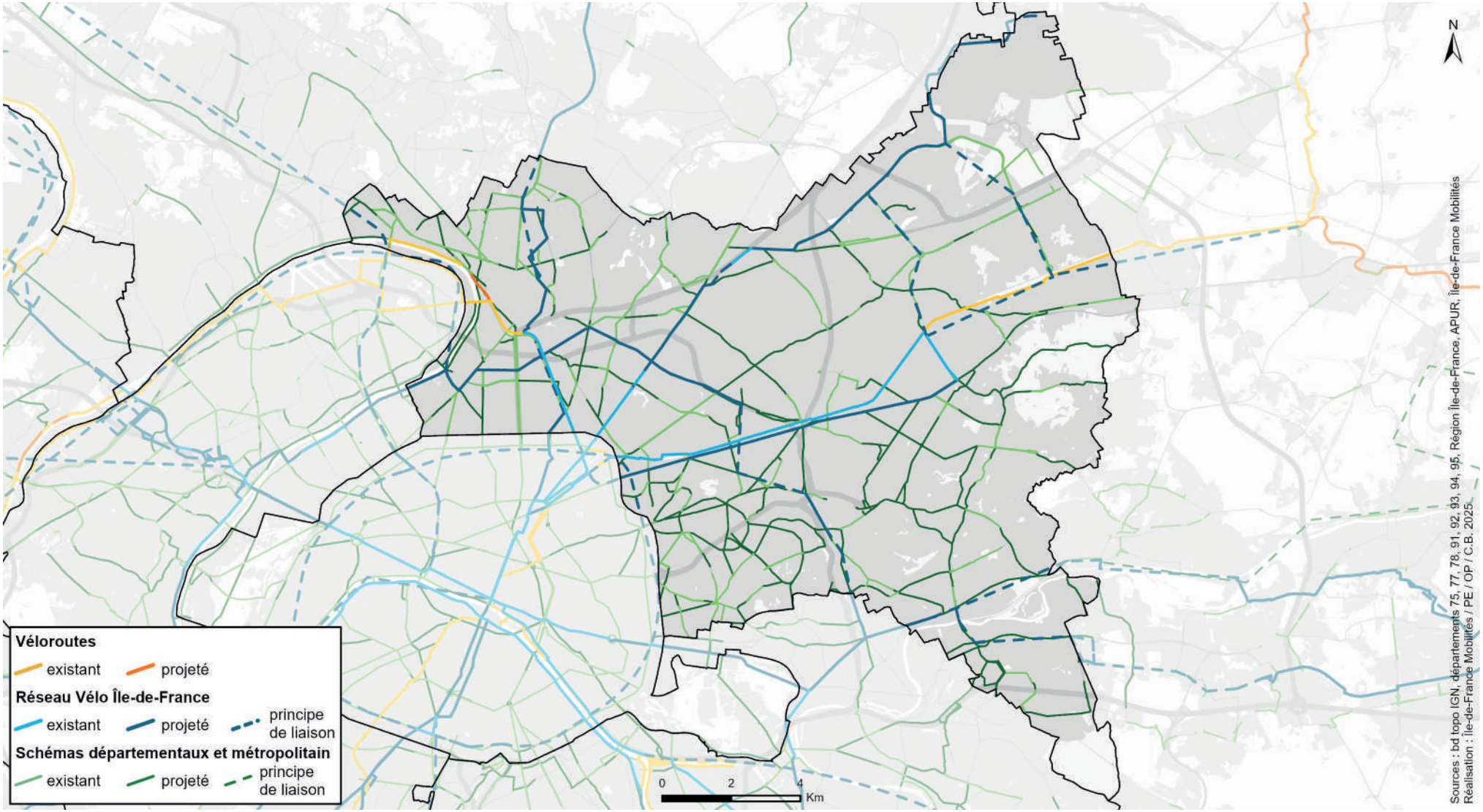
Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant en Essonne



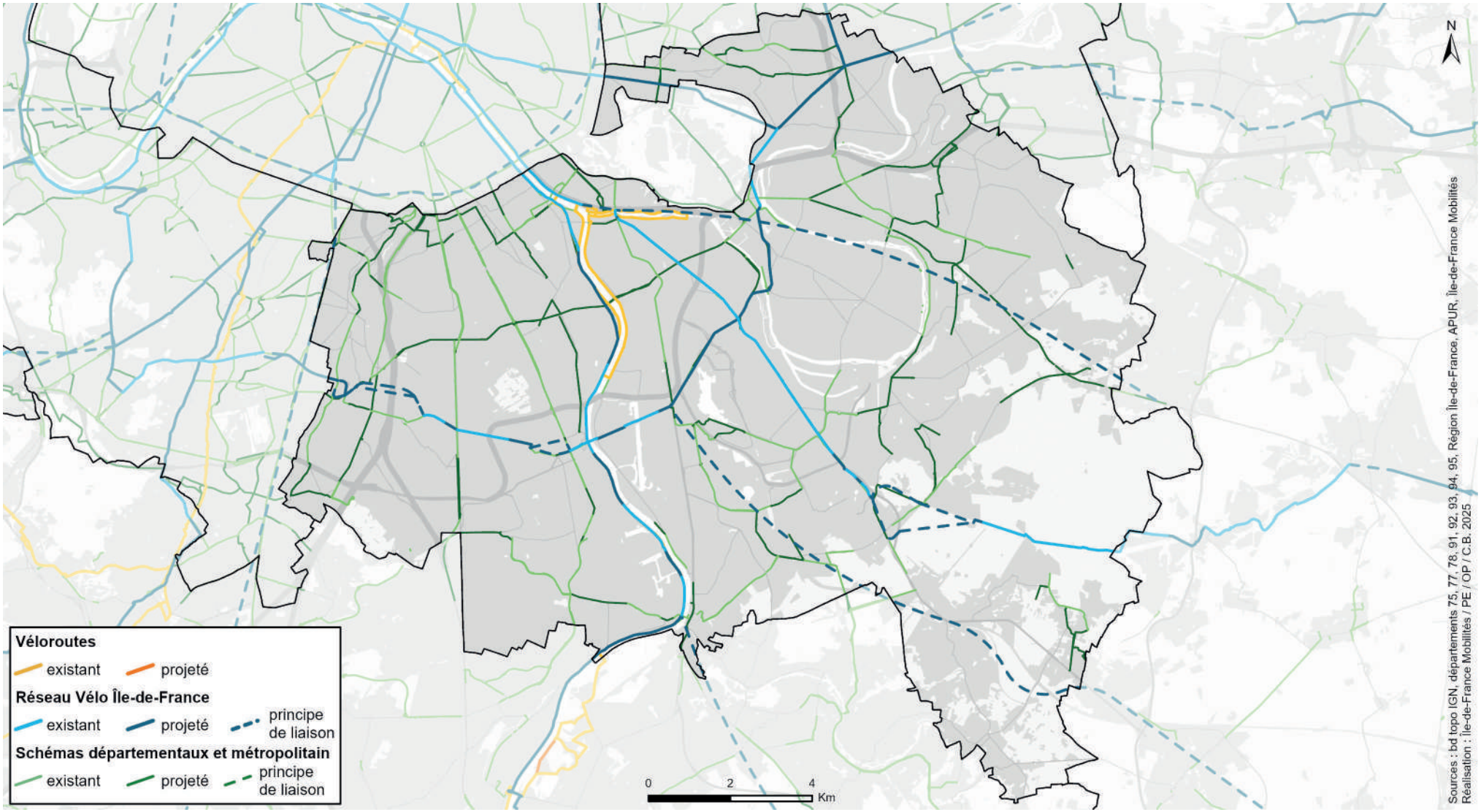
Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant dans les Hauts-de-Seine



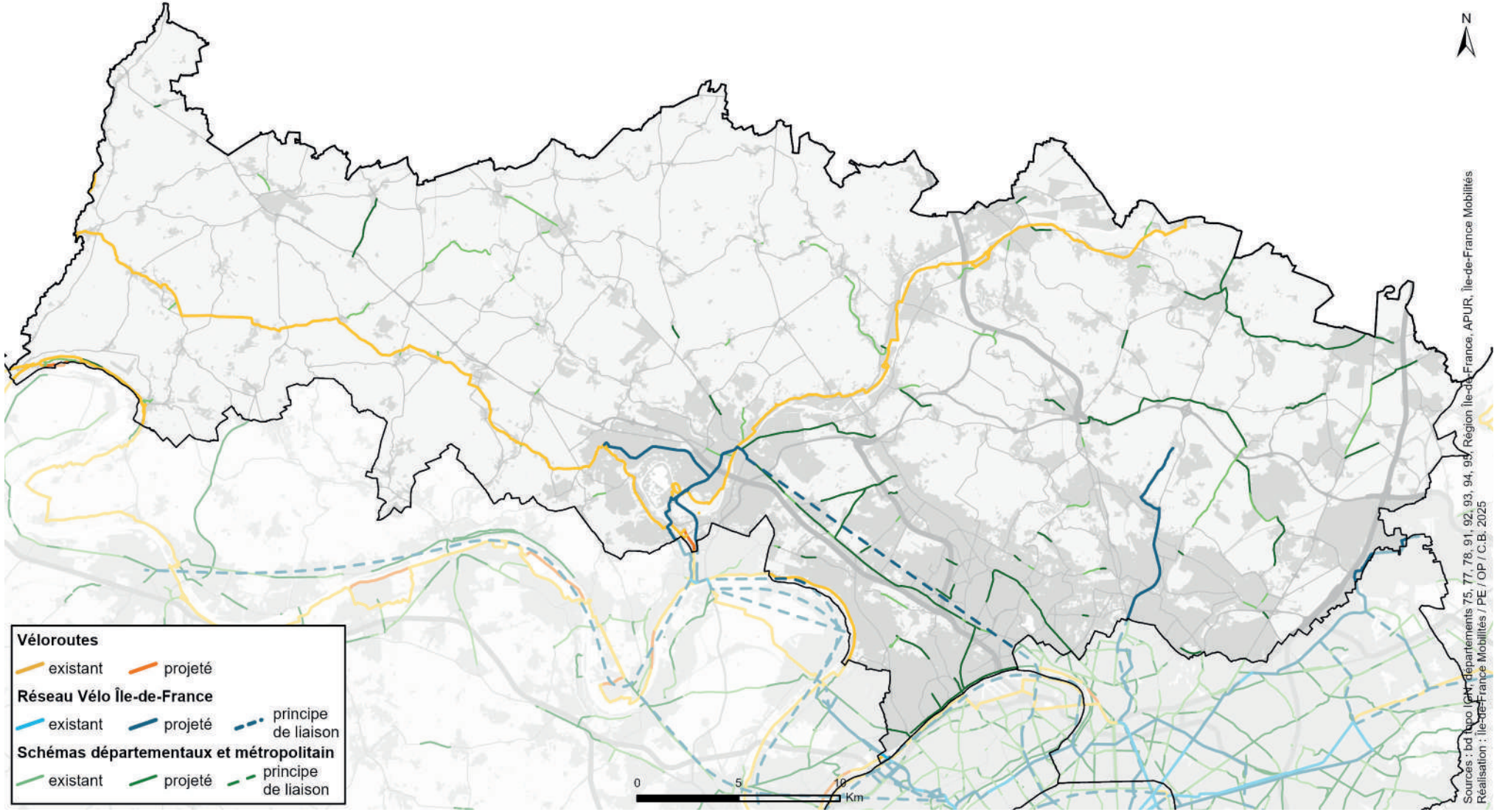
Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant en Seine-Saint-Denis



Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant dans le Val-de-Marne

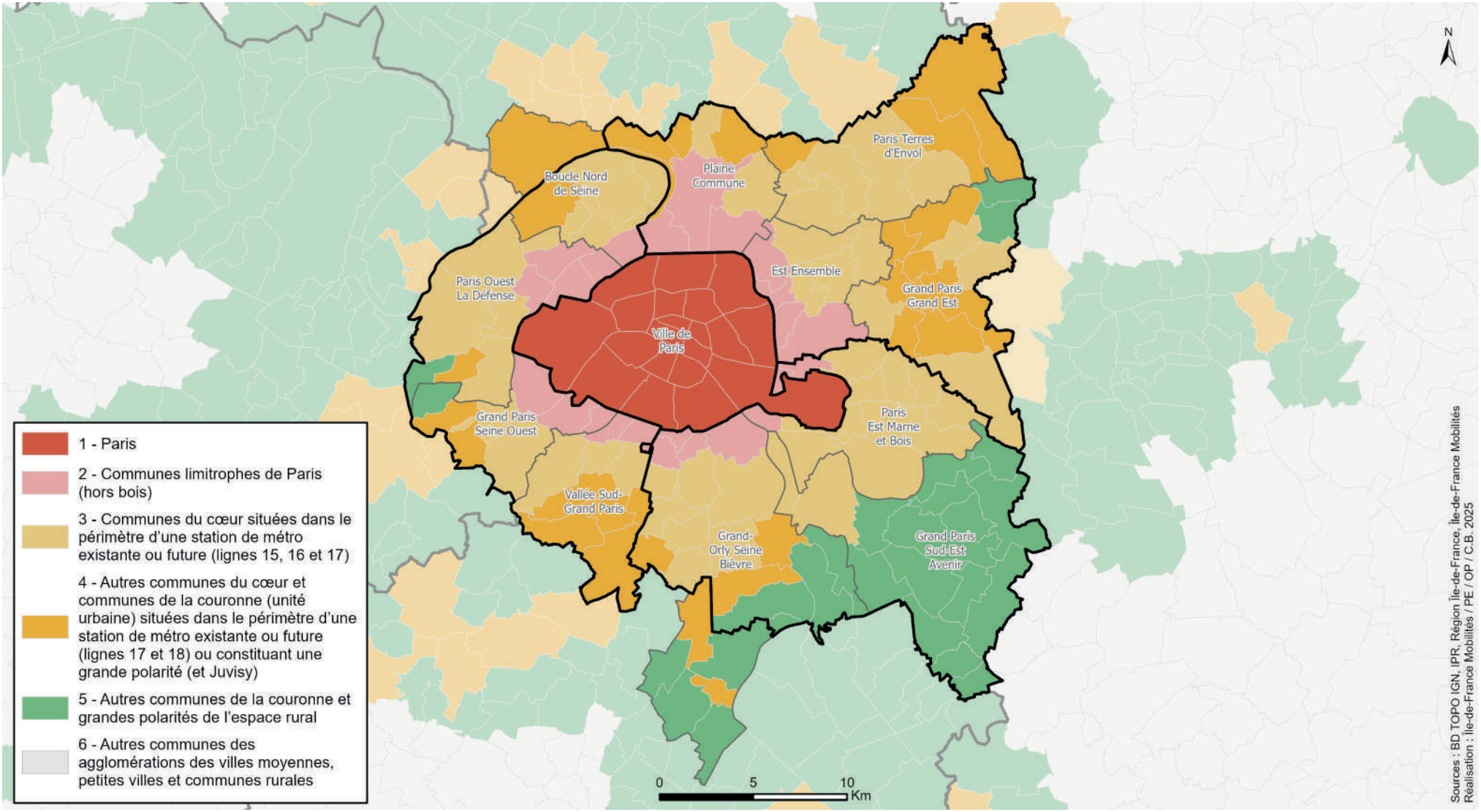


Annexe aux MESURES 4.1.1 et 4.1.2 - Le réseau cyclable structurant dans le Val-d'Oise



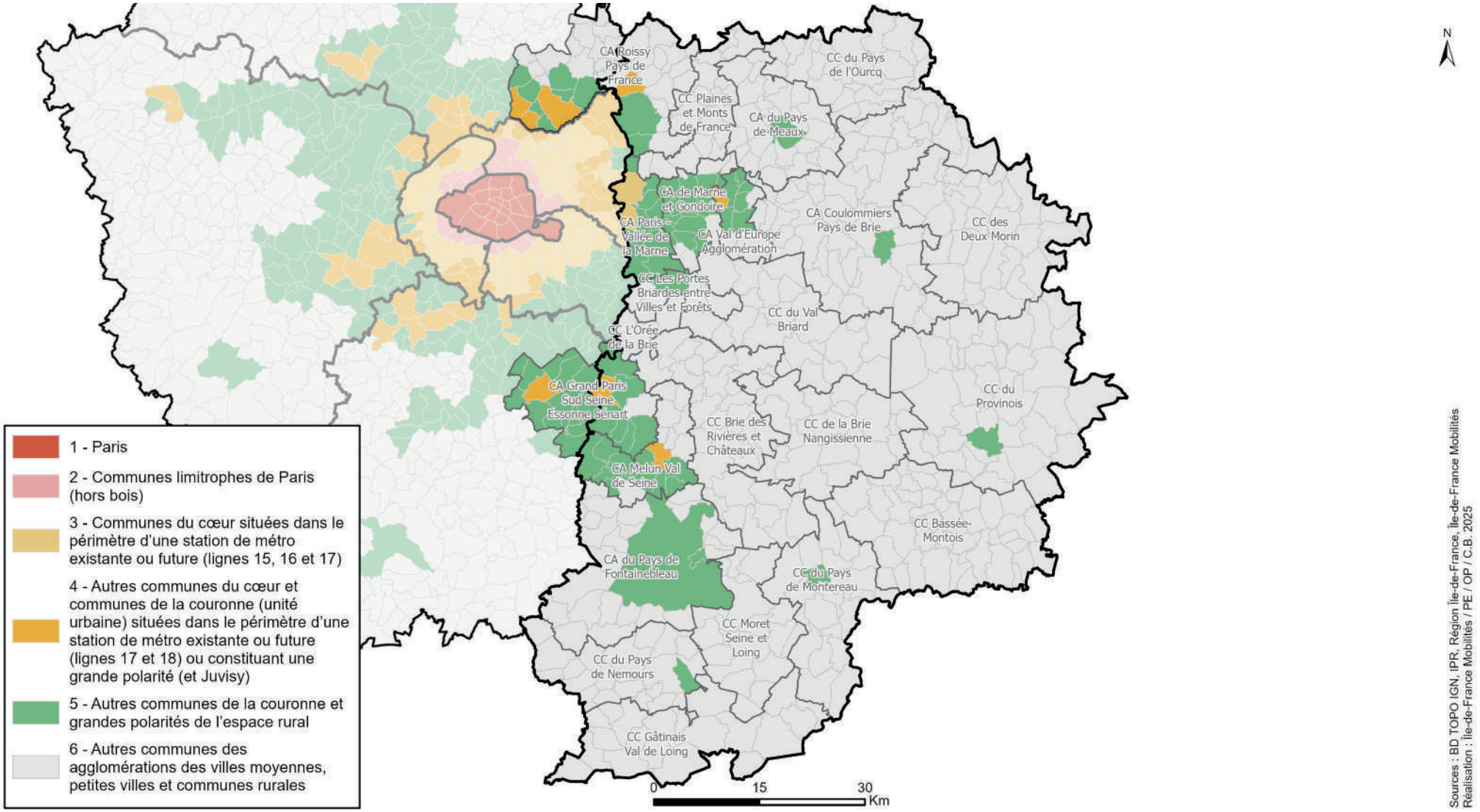
Annexe aux MESURES 4.2.3 et 4.2.4, 9.2.1, 9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3

Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i) à Paris et en petite couronne



Annexe aux MESURES 4.2.3 et 4.2.4, 9.2.1, 9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3

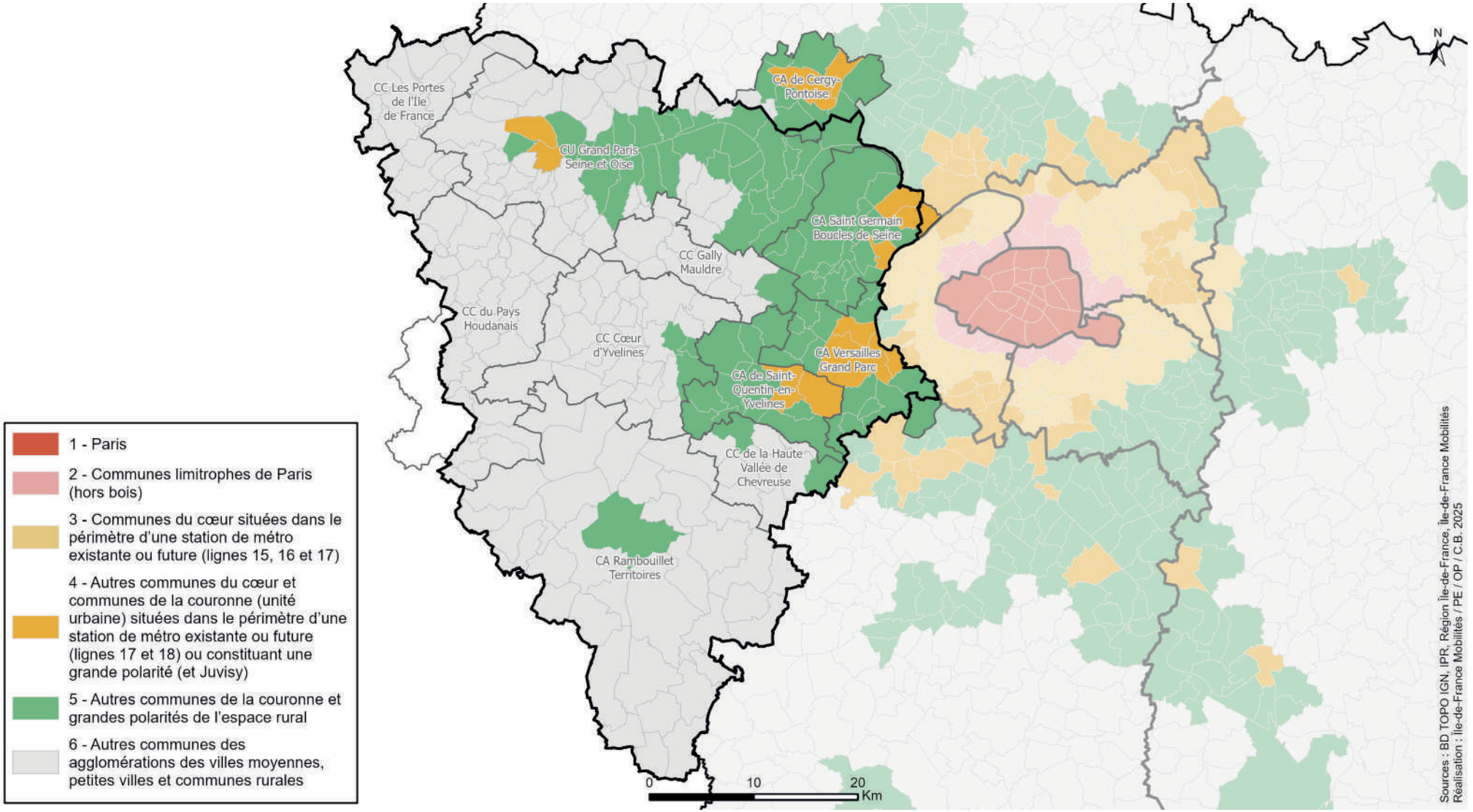
Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i) en Seine-et-Marne



Sources : BD TOPO IGN, IPR, Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / OP / C.B. 2025

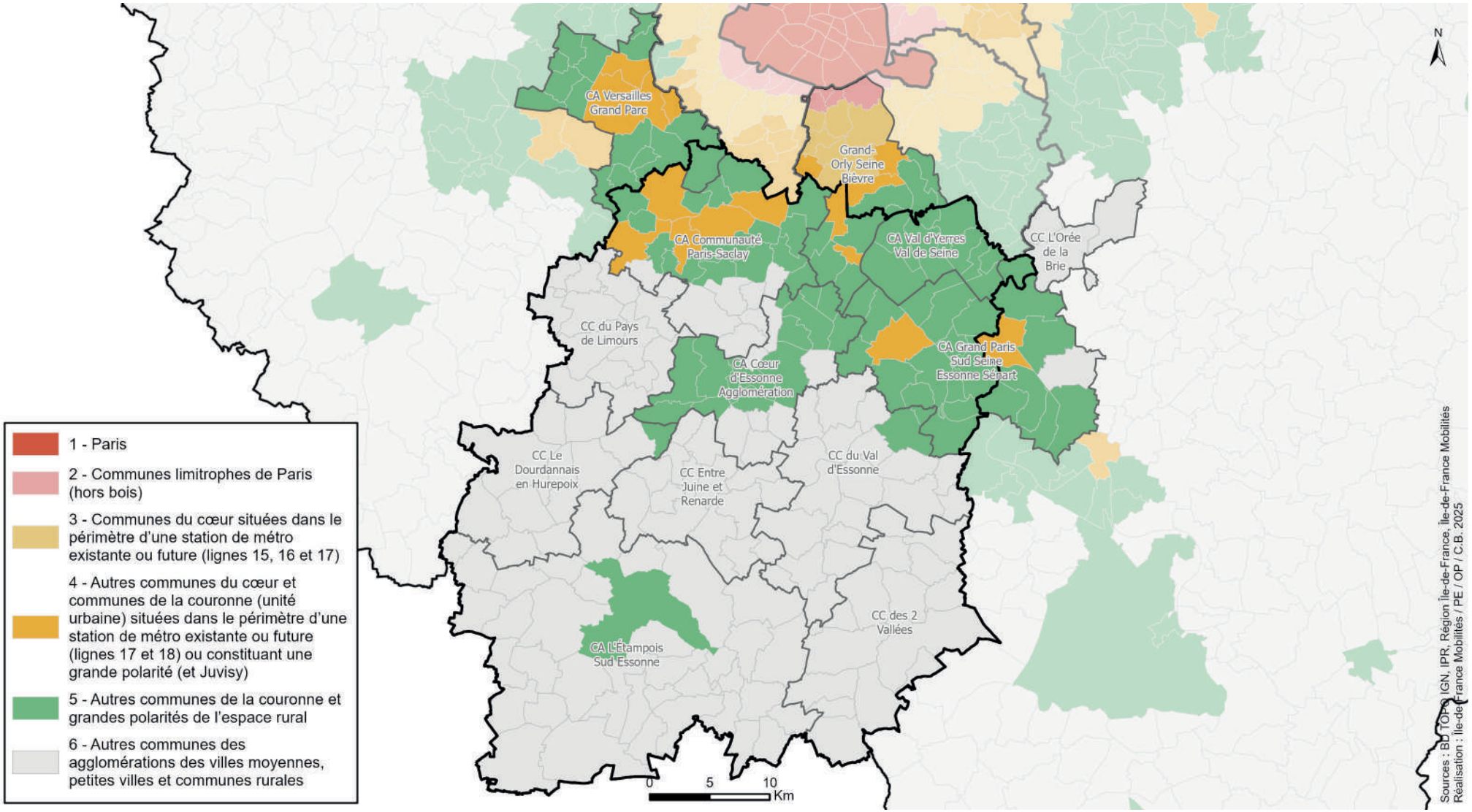
Annexe aux MESURES 4.2.3 et 4.2.4, 9.2.1, 9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3

Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i) dans les Yvelines



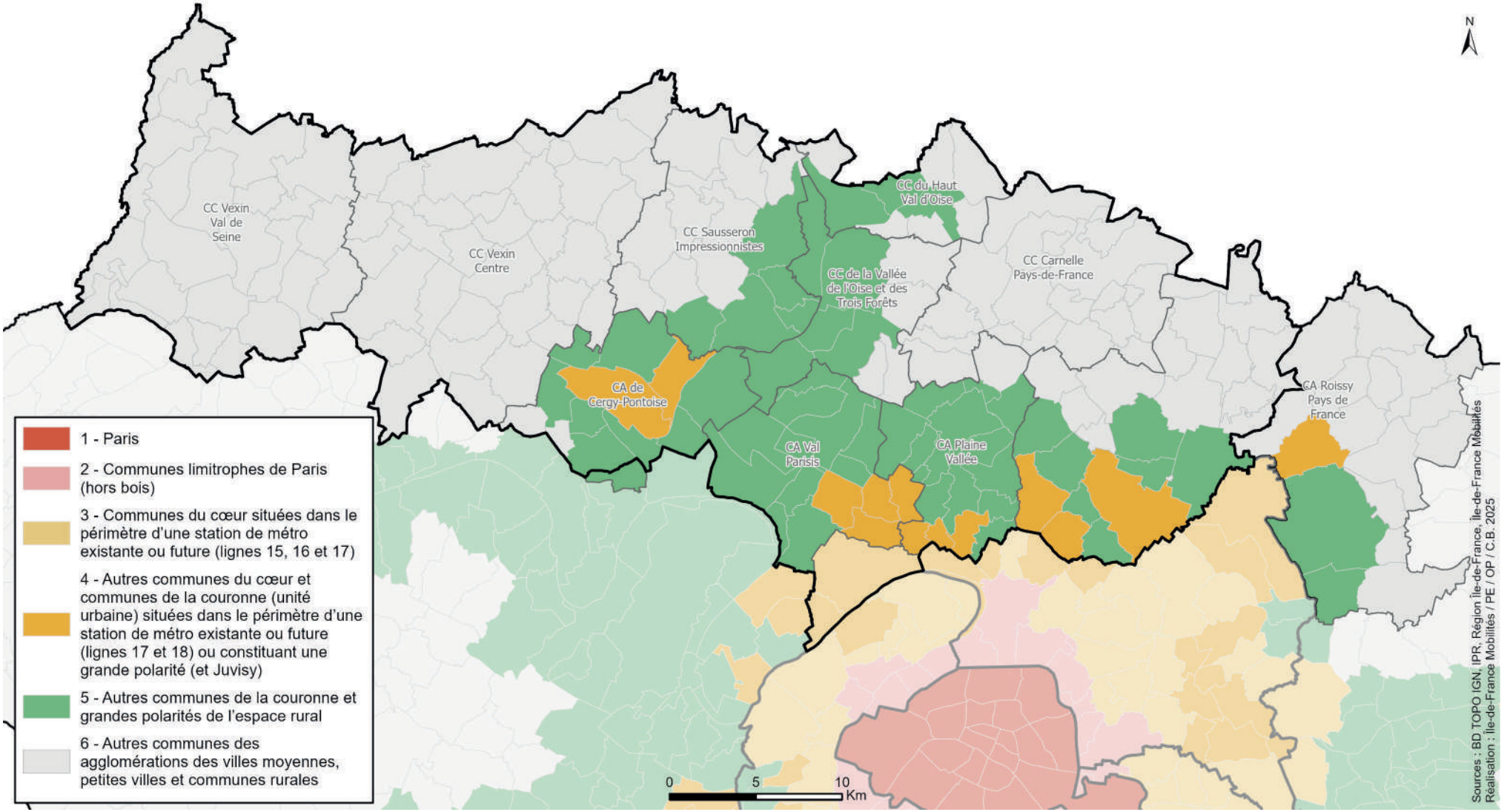
Annexe aux MESURES 4.2.3 et 4.2.4, 9.2.1, 9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3

Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i) en Essonne



Annexe aux MESURES 4.2.3 et 4.2.4, 9.2.1, 9.3.1, 9.3.2 et 9.3.3

Zonage d'application pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i) dans le Val d'Oise

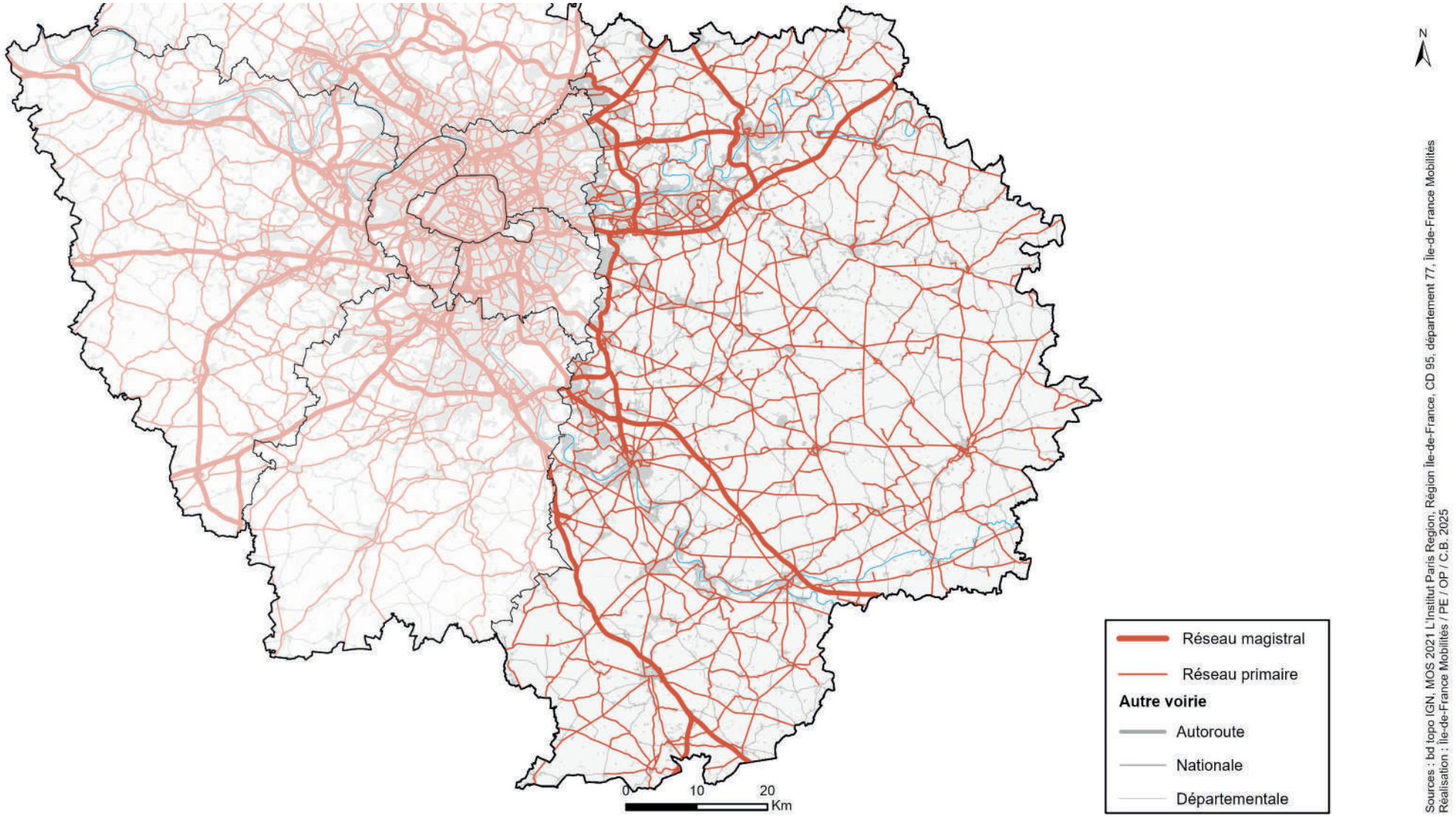


Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire à Paris



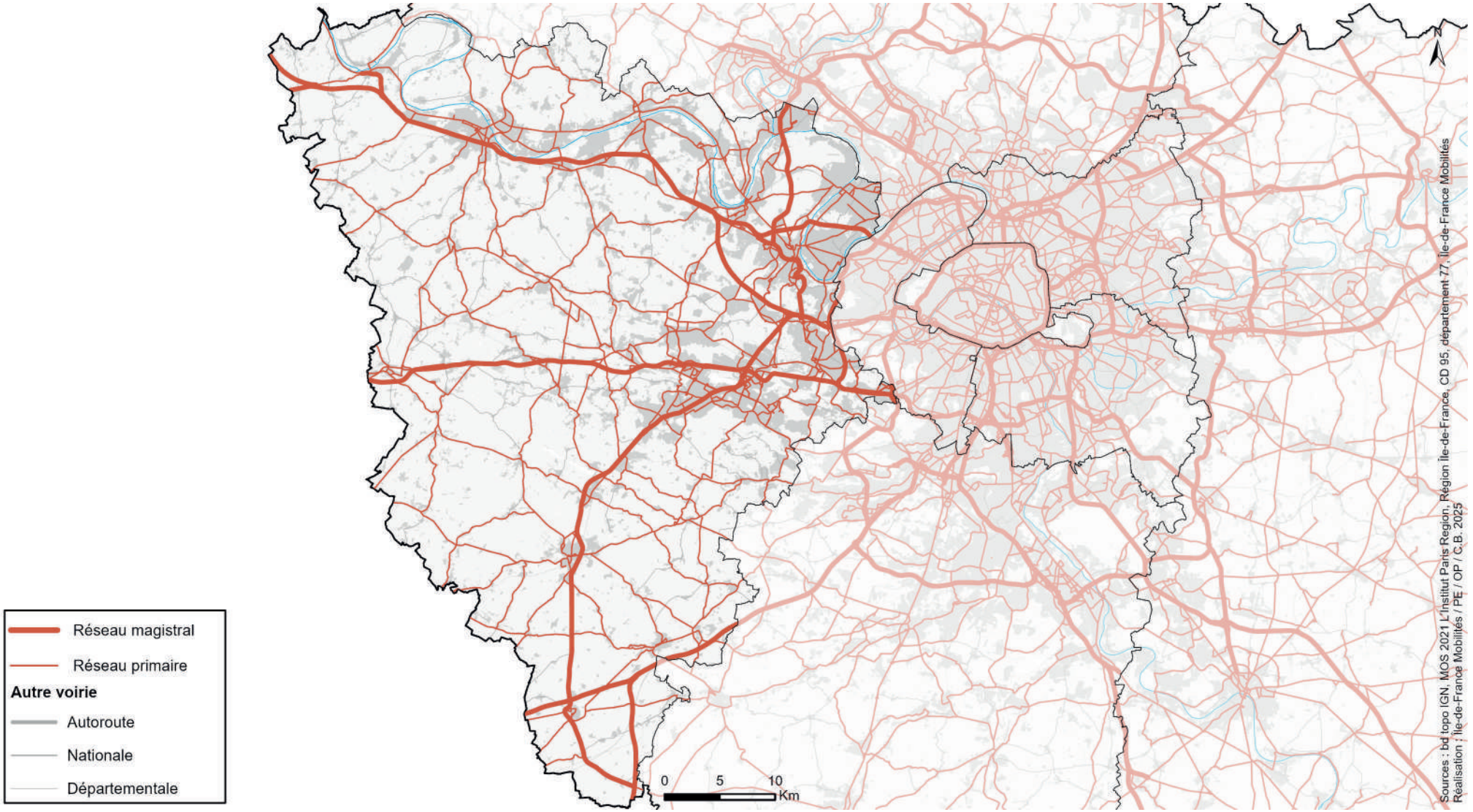
Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire en Seine-et-Marne



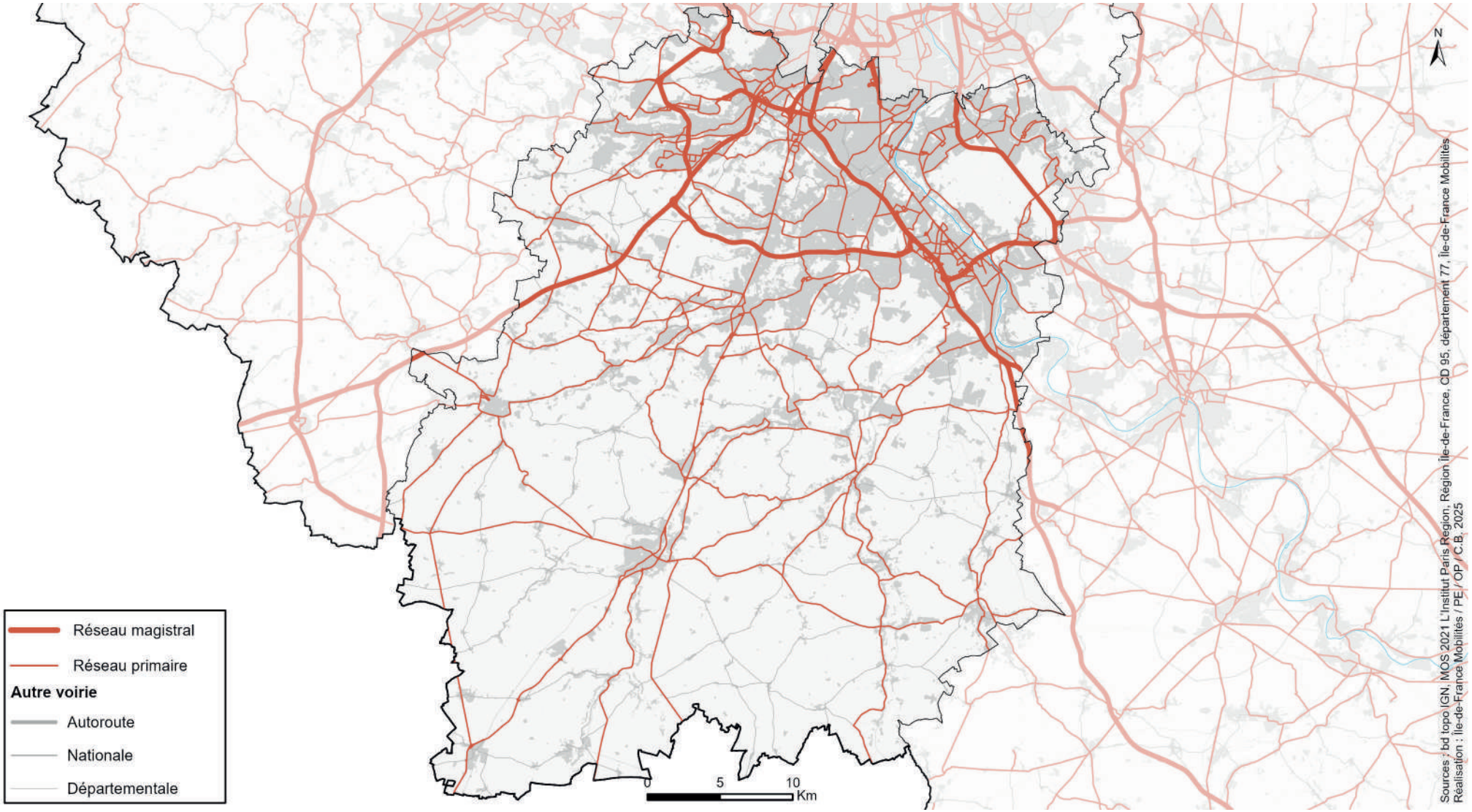
Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire dans les Yvelines



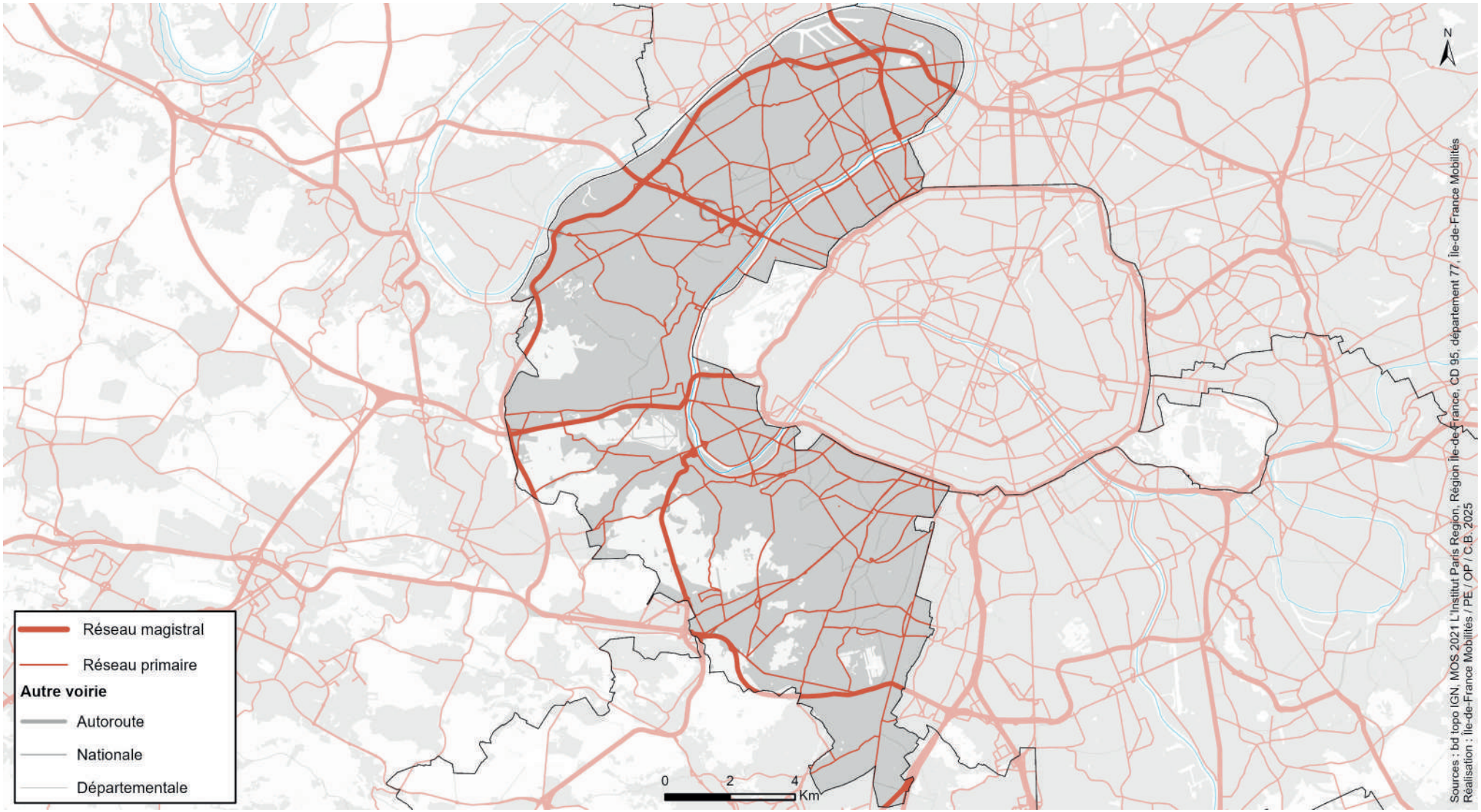
Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire en Essonne



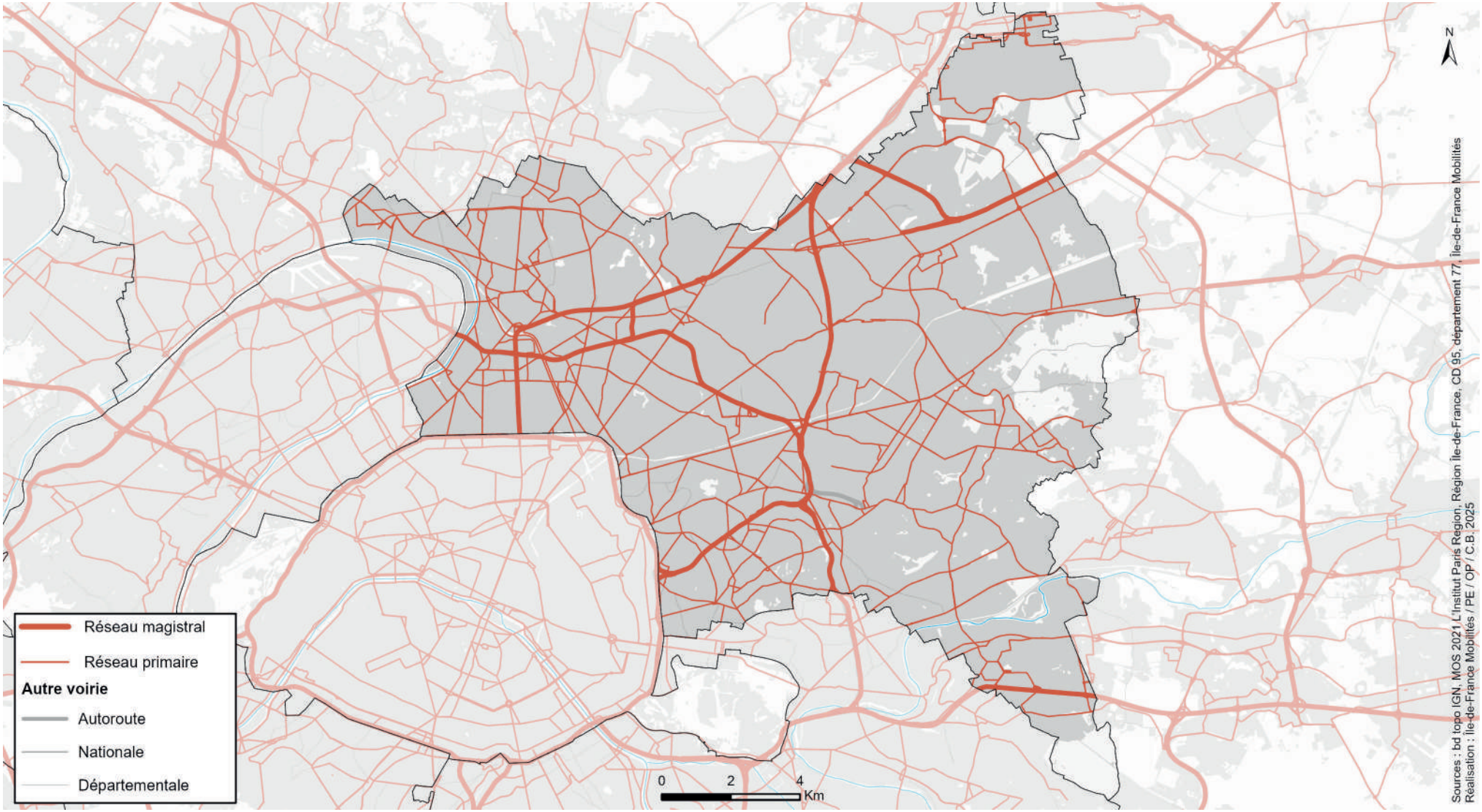
Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire dans les Hauts-de-Seine



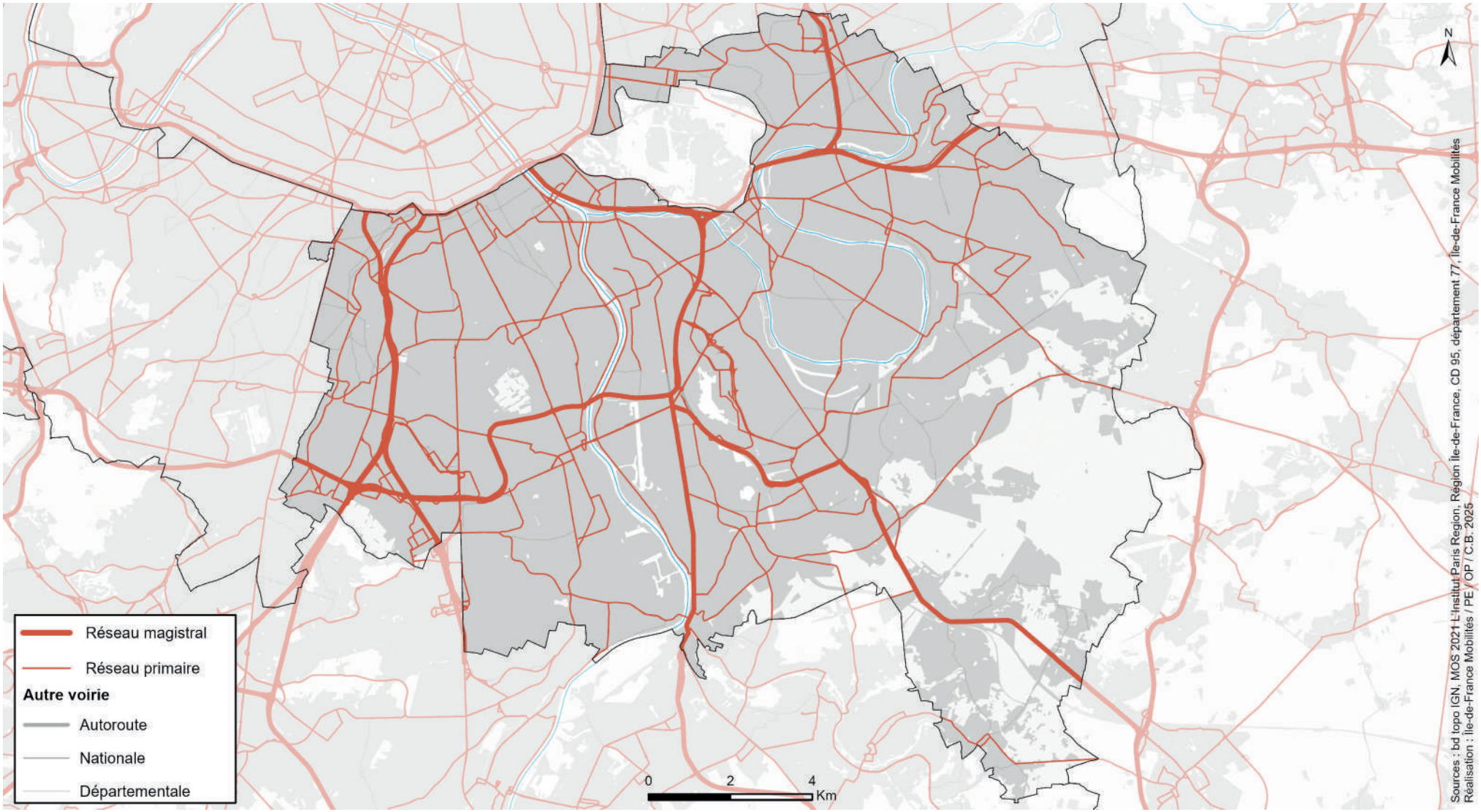
Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire en Seine-Saint-Denis



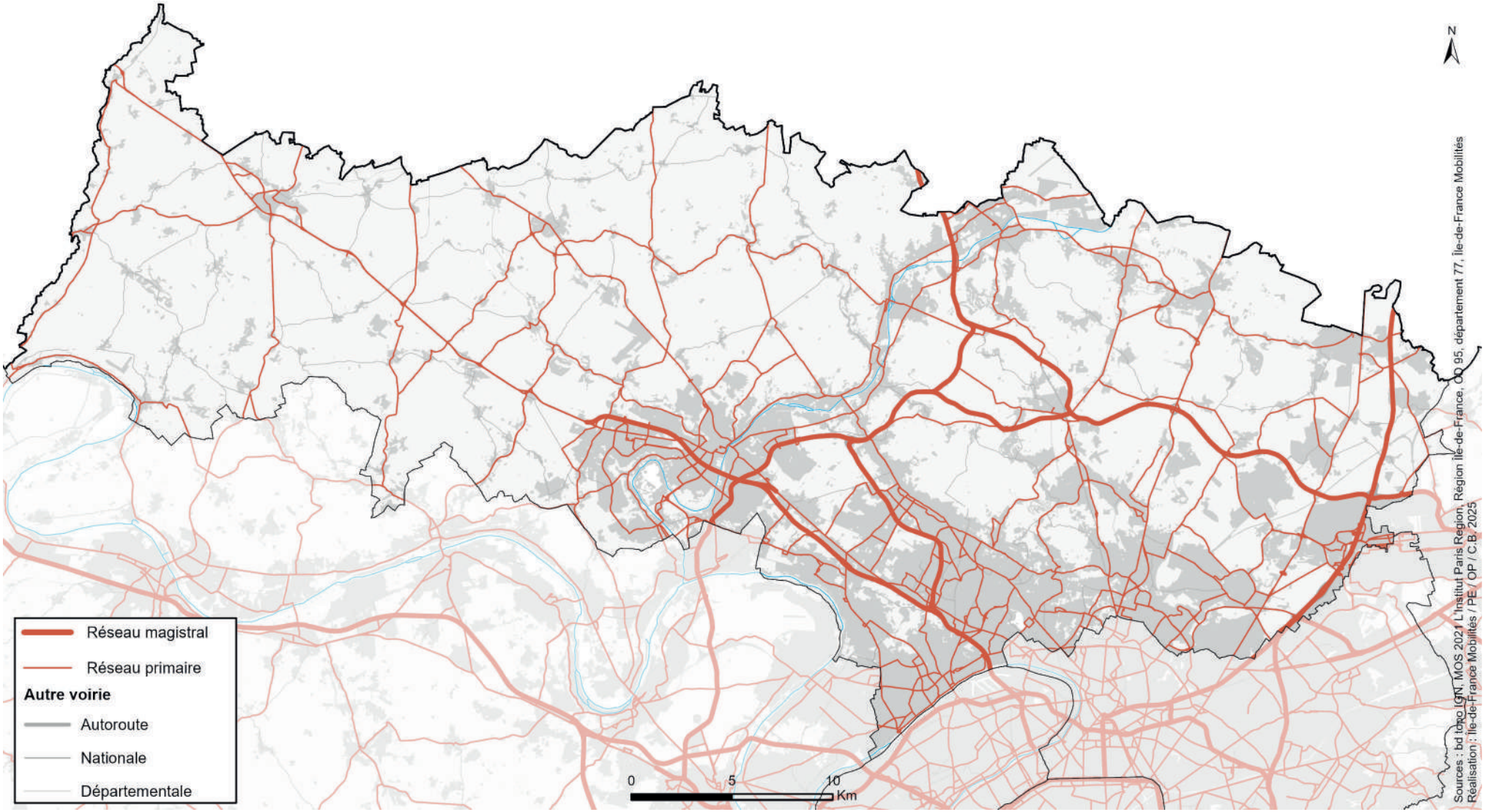
Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire dans le Val-de-Marne



Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

Annexe à la MESURE 7.1.1 - Le réseau routier magistral et primaire dans le Val-d'Oise



Sont représentés sur cette carte les axes du réseau routier francilien répondant, en 2023, aux critères de définition du réseau magistral et du réseau primaire.
Dans un souci de faciliter la bonne lecture de la carte, les très courts tronçons supérieurs à 300 bus n'ont pas été représentés.

GLOSSAIRE

Sigles	
ACNUSA	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (égal. Agence de la transition écologique)
ADP	Aéroports de Paris
AE	Autorité environnementale
AFIR	Alternative fuels infrastructure regulation
ALM	Agence locale de la mobilité
AMI	Appel à manifestation d'intérêt
AMIF	Association des maires d'Île-de-France
AMT	Ateliers de maintenance des trains
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorisation d'occupation temporaire (du domaine public)
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
B2B	(Plateforme) Business to Business
BAC IDF	Base de données commune pour les arrêtés de circulation et de stationnement en région Île-de-France
BHNS	Bus à haut niveau de service
BRF	Brigade des réseaux franciliens
BTP	Bâtiment et travaux publics
CA	Communauté d'agglomération
CC	Communauté de communes
CCAS	Centre communal d'action sociale
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CCOS	Centre de commandement opérationnel de sécurité dans les transports
Cerema	Centre d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CFA	Centre de formation d'apprentis
CNFPT	Centre national de la fonction publique territoriale
CNIR	Centre national d'information routière
COB	Centre opérationnel bus
COP	Conférence des parties
CPER	Contrat de plan État-Région

Sigles	
CPIER	Contrat de plan interrégional État-Région
Cramif	Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France
CRT	Comité régional du tourisme Paris Île-de-France
CSA	Contrôle sanction automatisé
CSP	Catégorie socio-professionnelle
CU	Communauté urbaine
DGFIP	Direction générale des Finances publiques
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGO	Document général d'orientation (sécurité routière)
DiRIF	Direction des routes d'Île-de-France
DOCP	Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales
DOO	Document d'orientations et d'objectifs
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
DRIEETS	Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités
DSP	Délégation de service public
DUL	Document d'urbanisme local
DUP	Déclaration d'utilité publique
EDPM	Engin de déplacement personnels motorisé
EGT	Enquête globale transport
ELU	Espace de logistique urbaine
ENAF	Espace naturel, agricole ou forestier
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EPA	Établissement public d'aménagement
EPT	Établissement public territorial
ERC	Éviter, réduire compenser
EVP	Équivalent vingt pieds
FPS	Forfait de post-stationnement
GART	Groupement des autorités responsables de transport
GEREP	Plateforme pour la déclaration annuelle d'émissions polluantes et de déchets

Sigles	
GIREVE	Groupement pour l'itinérance des recharges électriques de véhicules
GNV	Gaz naturel pour véhicule
GPE	Grand Paris Express
GPS	Global Positioning System
GPSR	Groupe de protection et de sécurité des réseaux
HAROPA PORT	Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine (acronyme composé des premières lettres du Havre, de Rouen et de Paris)
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGN	Institut national de l'information géographique et forestière
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
IPR	Institut Paris Region (anciennement IAU – Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France)
IRVE	Installation de recharge pour véhicules électriques
ITE	Installation terminale embranchée
JOP	Jeux olympiques et paralympiques
LAPI	Lecteur automatique de plaque d'immatriculation
MaaS	Mobility as a Service
MGP	Métropole du Grand Paris
MOS	Mode d'occupation du sol
MRAE	Mission régionale d'autorité environnementale
NAO	Négociations annuelles obligatoires
NOx	Émissions d'oxydes d'azote émises par la combustion des carburants fossiles
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
Omnil	Observatoire de la mobilité en Île-de-France
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
OR	Orientation réglementaire du SDRIF-E
PADD	Projet d'aménagement et de développement durables
PAMS	Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire
PAS	Projet d'aménagement stratégique

Sigles	
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics
PCAEM	Plan climat air énergie métropolitain
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PDA	Plan de déplacements administration
PDASR	Plan départemental d'action de sécurité routière
PDE	Plan de déplacements entreprise
PDES	Plan de déplacements d'établissement scolaire
PDIE	Plan de déplacements inter-entreprises
PDME	Plan de mobilité employeur
PDU	Plan de déplacements urbains
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PEMR	Pôle d'échanges multimodal routier
PLD	Plan local de déplacements
PLM	Plan local de mobilité
PLU (i)	Plan local d'urbanisme (intercommunal)
PM_{10} $PM_{2,5}$	Particulate matter (particules en suspension) de diamètre inférieur à 10 µm / 2,5 µm
PMR	Personne à mobilité réduite
PN	Passage à niveau
PNR	Parc naturel régional
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PPVE	Participation du public par voie électronique
PQI	Plan quadriennal ou quinquennal d'investissement
PRIM	Plateforme régionale d'information pour la mobilité
QPV	Quartier prioritaire de la politique de la ville
RER	Réseau express régional
RFN	Réseau ferré national
RRIR	Réseau routier d'intérêt régional
RSA	Revenu de solidarité active
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport

Sigles	
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SDA	Schéma directeur d'accessibilité
SD'AP	Schéma directeur d'accessibilité programmée
SDES	Service des données et études statistiques (Ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche et Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation)
SDIC	Schéma départemental des itinéraires cyclables
SDIRVE	Schéma directeur des installations de recharge pour véhicules électriques
SDIV	Schéma directeur de l'information voyageurs
SDMR	Schéma directeur du matériel roulant
SDPR	Schéma directeur des parcs relais
SDPRT	Sous-direction de la police régionale des transports
SDRIF(-E)	Schéma directeur de la région Île-de-France (- environnemental)
SDSV	Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations
SDVR	Schéma directeur des voies réservées
SEM	Société d'économie mixte
SGP	Société des Grands Projets
SIS	Système d'information et de service pour la billettique
SLO	Service librement organisé (par autocar)
SPL	Société publique locale
SPLA	Société publique locale d'aménagement
SRCAE	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRL	Service régulier local
SUGE	Surveillance générale (acronyme désignant la Sûreté ferroviaire)
TàD	Transport à la demande
TAR	Taxe additionnelle régionale à la taxe de séjour
TCSP	Transport commun en site propre
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
TICPE	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques

Sigles	
TURPE	Taxe d'utilisation des réseaux publics d'électricité
UFR	Usager en fauteuil roulant
UNICEM	Union nationale des industries de carrières et des matériaux de construction
VAE	Vélo à assistance électrique
VNF	Voies navigables de France
VTC	Véhicule de transport avec chauffeur
VTFE	Véhicule à très faible émission
VUL	Véhicule utilitaire léger
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAN	Zéro artificialisation nette
ZCR	Zone de circulation restreinte
ZEN	Zéro émission nette
ZFE	Zone à faibles émissions
ZTL	Zone à trafic limité

Lois	
LOTI	Loi n° 82-1 153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs
LAURE	Loi n° 96-1 236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
Loi SRU	Loi n° 2000-1 208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains
Loi Handicap	Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
Loi ORTF	Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports
Loi Grenelle 2	Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
Loi MAPTAM	Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
Loi Alur	Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové
Loi Macron	Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques
Loi NOTRe	Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République
Loi TECV	Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Lois	
Loi Savary	Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs
Loi Grand-Guillaume	Loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes
Loi pour un nouveau pacte ferroviaire	Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire
LOM	Loi n° 2019-1 428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
Loi Climat et Résilience	Loi n° 2021-1 104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets
Loi Olympique	Loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions

Le plan des mobilités
en Île-de-France

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

Plan des mobilités en Île-de-France 2030 - Annexe accessibilité



Le plan des mobilités en Île-de-France

Annexe Accessibilité

Approuvé par la délibération du conseil régional n°CR 2025-028 du 24 septembre 2025

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

1 Préambule **3**

2 Les outils règlementaires pour la mise en accessibilité **4**

2.1 Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs 4
2.2 Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics 5

3 La mobilité des personnes à mobilité réduite **7**

3.1 41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné 7
3.2 La mobilité des personnes en situation de handicap diffère en termes de motifs et de modes de déplacements 8
3.3 La mobilité des personnes utilisatrices de fauteuil roulant apparaît très distincte de l'ensemble des personnes en situation de handicap 8
3.4 Le vieillissement de la population 8

4 L'accessibilité dans les transports collectifs **9**

4.1 La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs depuis 2010 9
4.2 L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par mode 10
4.3 L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par type de handicap 11
4.4 La formation du personnel à l'accueil des personnes en situation de handicap 12
4.5 L'information voyageurs 12
4.6 Une tarification adaptée 12
4.7 Les transports adaptés 13
4.8 Perspectives 14

5 L'accessibilité de la voirie et des espaces publics **19**

5.1 L'accessibilité de la voirie en 2023 19
5.2 L'objectif de mise en accessibilité de la voirie : la nécessité d'adopter une démarche pragmatique 20
5.3 Les emplacements de stationnements réservés 21
5.4 Perspectives 22

1 Préambule

Fondée sur les principes de solidarité, d'égalité des citoyens et de plein exercice de la citoyenneté de chacun, l'intégration des personnes en situation de handicap est désormais un axe majeur de l'ensemble des politiques publiques. La prise en compte de l'accessibilité favorise cette intégration et doit contribuer à donner à ces personnes une véritable liberté de choix de vie.

Au-delà de ce qu'elle apporte aux personnes en situation de handicap, l'accessibilité contribue largement au confort offert aux personnes âgées, aux parents accompagnés de jeunes enfants, aux personnes gênées temporairement dans leur mobilité et, plus généralement, à l'ensemble de la population.

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit le principe général d'accessibilité pour tous, quel que soit le type de handicap, principe qui doit être impérativement pris en compte dans l'intégralité de la chaîne de déplacement.

La LOM est venue compléter le dispositif législatif en 2019, avec pour objectif de fournir l'information sur l'accessibilité des réseaux de transports collectifs et des portions de voirie autour des gares et des points d'arrêt des lignes de bus prioritaires inscrites au SD'AP. À cette fin, elle vise à créer des bases de données qui permettront l'émergence de systèmes d'informations multimodaux et de guidage, prenant en compte les différentes familles de handicap.

Le code des transports (article R1214-1) prévoit que les plans de mobilité établis par les autorités organisatrices de la mobilité comprennent une annexe traitant de l'accessibilité, recensant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le Plan des mobilités en Île-de-France est structuré en quatorze axes d'action, qui contribuent à atteindre un équilibre durable entre la réponse aux besoins de mobilité des Franciliens et la protection de l'environnement et de la santé. ***L'AXE 3 « Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacement »*** définit les mesures à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité des transports collectifs et de la voirie.

2 Les outils réglementaires pour la mise en accessibilité

Afin de continuer le processus d'une mise en accessibilité complète des différents maillons de la chaîne de déplacement, et de coordonner les mesures à mettre en œuvre par les différents acteurs concernés, le législateur a prévu plusieurs documents de planification :

- le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs,
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics,
- l'annexe accessibilité des plans de mobilité.

2.1 Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs

Institué par la loi du 11 février 2005, le schéma directeur d'accessibilité (SDA) établi par les autorités organisatrices de la mobilité sur leur périmètre géographique visait à planifier l'ensemble de la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi, soit d'ici 2015. C'est un document de programmation, qui doit être réaliste et opérationnel.

Compte tenu de l'ambition que représentait le délai de dix ans rapporté à l'effort d'investissement envisagé, la loi a prévu des mesures transitoires ou d'adaptation. En cas d'impossibilité technique, de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ou de disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences, le SDA devait prévoir la mise en place de services de substitution dans un délai de trois ans à compter de son approbation. Même si l'obligation de mise en accessibilité dans un délai de dix ans ne s'applique pas aux réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transport guidé existants, ces derniers restent cependant soumis aux règles de droit commun, à savoir l'élaboration d'un SDA et la mise en place de transports de substitution en cas d'impossibilité technique avérée ou de contraintes. Les lignes de bus parisiennes, toutes accessibles depuis 2010, permettent ainsi d'assurer un service de substitution à la non-accessibilité du métro « historique ».

De manière générale en France, la mise en accessibilité des réseaux de transports et des établissements recevant du public a pris du retard. L'objectif de 2015 n'étant plus atteignable, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 pour permettre aux autorités organisatrices de transport de poursuivre en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) à déposer avant le 27 septembre 2015.

Le SDA comporte des mesures qui permettent d'adapter l'offre de transport aux besoins des usagers sur les différents réseaux franciliens (train, RER, métro, tramway et bus). L'accessibilité des services de transport doit être assurée à chaque étape du voyage, quelle que soit la nature du handicap :

- lors de la préparation du voyage (accès à l'information disponible),
- lors de l'achat du titre de transport,
- au lieu de départ (accès à l'arrêt de bus, au parvis et abords de la gare, au bâtiment de la gare, aux quais),
- lors de l'attente du véhicule (accès à l'information au point d'arrêt de bus, sur le quai de la gare / du métro),
- à l'information lors du trajet dans le matériel roulant,
- pour la montée et la descente du matériel roulant (bus, train, tramway),
- pour l'acheminement vers le point d'attente du second bus ou train en cas de correspondance mono ou intermodale.

Le SD'AP d'Île-de-France Mobilités

En Île-de-France, Île-de-France Mobilités est l'autorité compétente pour l'élaboration du SDA.

Succédant au SDA approuvé en 2009, le SD'AP a été approuvé par Île-de-France Mobilités le 8 juillet 2015, et approuvé par chaque préfet de département et par le préfet de région en mars 2016. La stratégie en matière de mise en accessibilité des services de transports collectifs en Île-de-France a été construite de manière coordonnée par l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ces services, qu'il s'agisse des transports collectifs ou de la voirie, et en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite. La mise en œuvre de ces actions repose sur un engagement des maîtres d'ouvrage et des financeurs. Le SD'AP fait l'objet d'un suivi étroit de sa réalisation par les maîtres d'ouvrage concernés (gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports, gestionnaires de voirie). Ces éléments ont été présentés régulièrement aux associations de personnes à mobilité réduite. Le bilan d'achèvement du volet routier du SD'AP, dont l'échéance était fixée en mars 2022, leur a été présenté en janvier 2023.

Le schéma directeur d'accessibilité programmée approuvé en 2015 par Île-de-France Mobilités et 2016 par le Préfet de Région

Volet routier

- **Environ 900 lignes de bus**
- 93 % du trafic voyageurs bus francilien couvert
- Échéance mars 2022

Volet ferré

- **209 gares SNCF**
- **65 gares RATP**
- 95 % du trafic voyageurs RER et train couvert
- Échéance mars 2025

Information voyageurs accessible

- **Centrale d'appel INFOMOBI dédiée à l'accessibilité 24h/24 et 7j/7**
- Plans et application Île-de-France Mobilités accessibles

Formation des personnels des opérateurs à l'accueil des personnes en situation de handicap

2.2 Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Institués par la loi de 2005, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) doivent être établis dans chaque commune de plus de 1 000 habitants, à l'initiative du maire ou, lorsque la compétence de l'élaboration du PAVE est transférée à l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), à l'initiative du président de l'EPCI. Leur élaboration était obligatoire dans un délai de trois ans à compter de la publication du décret d'application du 21 décembre 2006, soit avant décembre 2009.

Un PAVE se fonde sur le diagnostic de l'état d'accessibilité de la voirie et fixe notamment les dispositions permettant de rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement.

Le PAVE porte sur toutes les voies présentes sur le territoire communal :

- les voies communales,
- les voies d'intérêt communautaire,
- les routes départementales,
- les routes nationales,
- les voies privées ouvertes à la circulation publique.

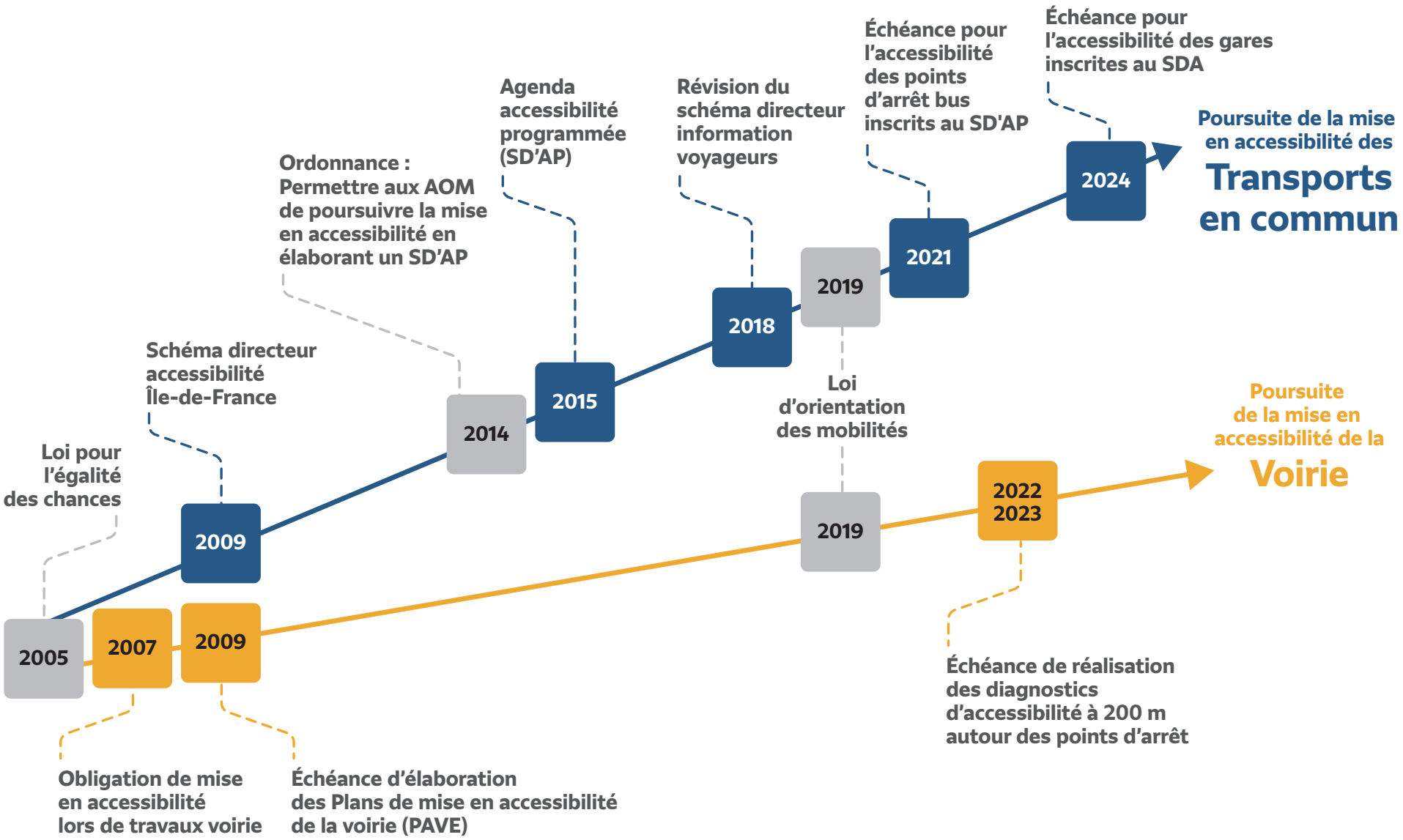
La commune ou l'EPCI en charge d'élaborer le PAVE doit examiner le degré d'accessibilité de toutes ces voies afin de déterminer les mesures adéquates pour les rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le PAVE doit ainsi :

- préciser les mesures permettant de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement situées sur le territoire communal ou intercommunal,
- indiquer les délais de réalisation de ces mesures,
- préciser la périodicité de son évaluation,
- définir quand et comment il sera révisé.

Le nombre de PAVE réalisés par les communes et EPCI franciliens n'est pas connu à ce jour.

Les principaux jalons de la mise en accessibilité en Île-de-France



3 La mobilité des personnes à mobilité réduite

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

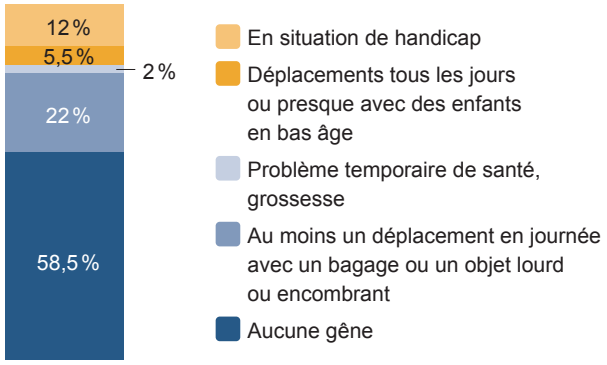
L'enquête a notamment distingué les personnes ayant un handicap reconnu administrativement et celles dont le handicap vis-à-vis de la mobilité a été détecté par des questions portant sur des difficultés fonctionnelles, spécifiques à la mobilité.

3.1 41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné

Aux 12 % de Franciliens qui sont en situation de handicap, s'ajoute un nombre important de personnes qui connaissent une gêne temporaire, qu'il s'agisse d'un problème physique, du transport d'objets encombrants ou de l'accompagnement d'enfants en poussettes.

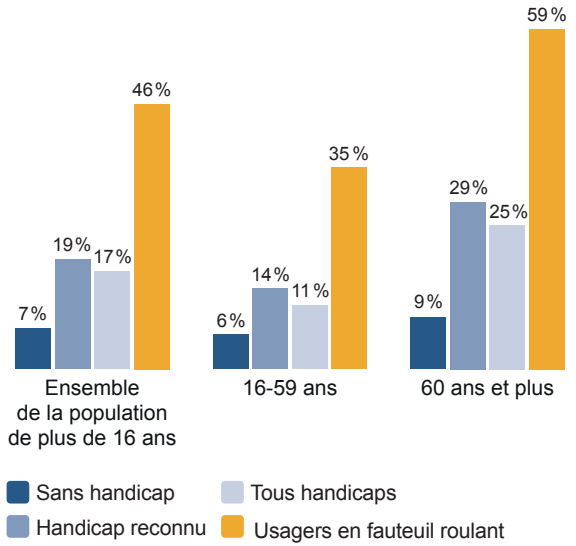
17 % de personnes en situation de handicap ne se déplacent pas un jour donné. Au-delà de l'état de santé, les motifs les plus évoqués pour ne pas se déplacer sont l'absence de besoin ou d'envie de se déplacer, l'inadaptation du domicile et celle de la voirie.

Population francilienne âgée de 5 ans et plus



Source : Île-de-France Mobilités

Part de la population ne s'étant pas déplacée le veille de l'enquête

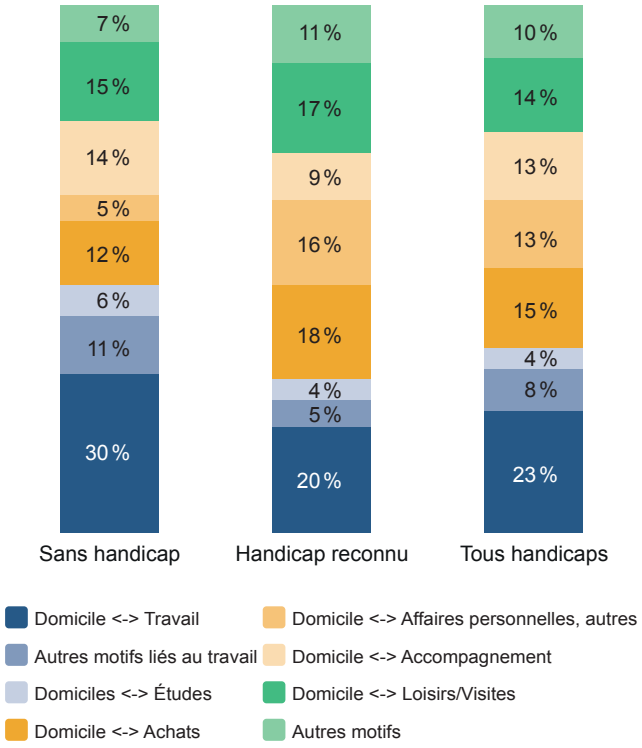


Source : Île-de-France Mobilités

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

Compte tenu du plus faible taux d'activité des personnes en situation de handicap, le travail ne représente qu'une part limitée de leurs déplacements : moins d'un déplacement sur cinq et seulement 8 % pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), âgés de plus de 16 ans. À l'inverse, le motif « affaires personnelles » qui regroupe notamment les déplacements liés à la santé ou les démarches administratives, est en moyenne trois fois plus important dans leur programme d'activités.

Motifs de déplacement



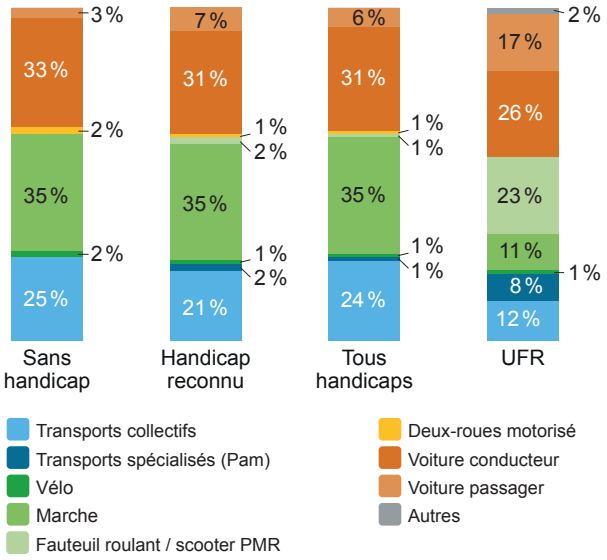
Source : Île-de-France Mobilités

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

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

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

Répartition modale des déplacements par situation de handicap (16 ans et plus)



Source : Île-de-France Mobilités

3.3 La mobilité des personnes utilisatrices de fauteuil roulant apparaît très distincte de l'ensemble des personnes en situation de handicap

La voiture est certes leur mode de déplacement privilégié, mais la part de ceux qui l'utilisent en tant que passager est importante (17 % de leurs déplacements). Leur recours aux transports collectifs est deux fois moins fréquent que pour les autres franciliens en situation de handicap. Les services de transports spécialisés tels que le Pam francilien sont utilisés pour 8 % de leurs déplacements.

3.4 Le vieillissement de la population

Même si la population francilienne est plutôt moins âgée que la population française dans son ensemble, la part des personnes âgées a déjà fortement augmenté. La classe d'âge des 60-74 ans est celle qui a le plus progressé en 2010 et 2020 (+21 %), suivie de celle des plus de 75 ans (+11 %). Elle est notamment portée par une espérance de vie plus élevée, malgré de fortes disparités territoriales liées au revenu.

La population francilienne va connaitre une accélération de son vieillissement, ce qui contribuera à la croissance du nombre de personnes concernées par des difficultés de mobilité.

4 L'accessibilité dans les transports collectifs

L'AXE 3 ***« Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements du Plan des mobilités »*** *présente de façon synthétique les mesures à prendre afin de rendre accessibles les transports collectifs. Elles sont présentées de façon plus détaillée dans le présent chapitre.*

L'accessibilité des transports collectifs concerne les véhicules, les gares ou arrêts, l'information voyageurs et les équipements. L'objectif est que les personnes à mobilité réduite puissent entrer, circuler et utiliser l'ensemble des services de transports collectifs comme les autres voyageurs.

4.1 La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs depuis 2010

La mise en accessibilité des transports collectifs a constitué l'un des axes majeurs de l'amélioration des transports collectifs sur la période 2010-2020. Des moyens financiers et humains importants y ont été consacrés en premier lieu par Île-de-France Mobilités mais aussi par la Région Île-de-France et les gestionnaires d'infrastructures.

Ainsi, la quasi-totalité du réseau de transports collectifs est accessible pour les personnes déficientes visuelles ou auditives. Les dispositifs d'annonces sonores et visuelles sont généralisés dans les stations et arrêts. Le renouvellement massif du matériel roulant a également constitué un levier considérable d'amélioration. Les tramways et la quasi-totalité des bus sont équipés. Concernant le matériel roulant ferré, l'effort réalisé, qui se poursuit sur la décennie, est à mettre en regard de leur coût et de leur durée de vie. L'équipement des stations et gares en dispositif de bandes d'éveil à la vigilance ou balises est aussi très avancé.

La mise en accessibilité des transports collectifs pour l'ensemble des personnes en situation de handicap a connu une accélération majeure sous l'impulsion des engagements pris dans le cadre du SD'AP ***(voir CHAPITRE 2).***

Pour les gares, près de 90 % des gares inscrites au SD'AP sont accessibles à fin 2022, ou le seront prochainement quand les travaux seront achevés. Même si une accélération est à noter, les travaux des dernières gares à traiter sont plus complexes et plus onéreux. L'accès ne pouvant toutefois se faire en toute autonomie pour les usagers en fauteuil roulant que dans une part restreinte des gares, des services d'accueil ont été mis en place par les opérateurs pour leur permettre d'accéder aux trains.

Pour les bus, 60 % des lignes inscrites au SD'AP sont accessibles en 2023. C'est en grande couronne qu'il reste le plus à faire, où le rythme de mise en accessibilité a tendance à s'essouffler. La multiplicité des collectivités maîtres d'ouvrage de l'aménagement des arrêts de bus pèse sur le rythme des travaux. Il convient de ne pas relâcher l'effort pour que le retard dans l'atteinte des objectifs soit le plus limité possible. Dans ce cadre, malgré l'arrivée à échéance du volet routier du SD'AP en mars 2022, Île-de-France Mobilités poursuit son engagement à accompagner les collectivités en apportant un financement de 70 % des travaux pour la mise aux normes des points d'arrêt.

4.2 L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par mode

Bus

Une ligne de bus est déclarée accessible aux usagers en fauteuil roulant (UFR) lorsque :

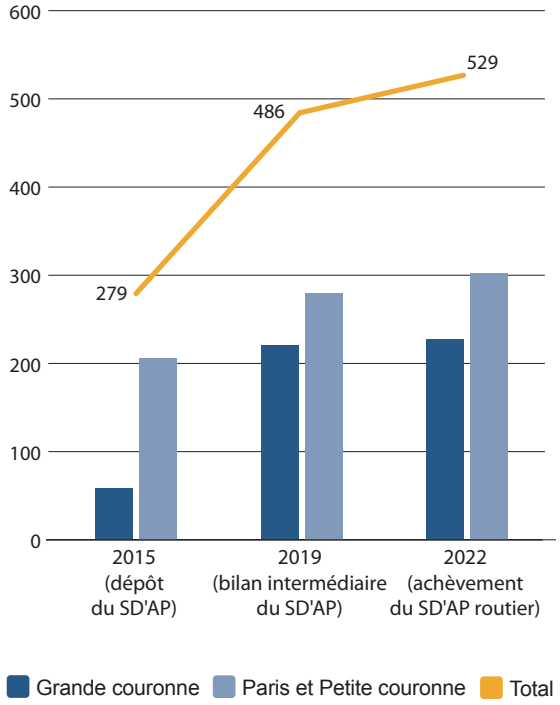
- 100 % du matériel roulant est accessible,
- au moins 70 % des arrêts de bus sont mis aux normes d'accessibilité,
- l'ensemble des documents d'information voyageurs sur la ligne (plan et fiche horaires) distinguent ce qui est accessible de ce qui ne l'est pas,
- tous les conducteurs sont formés à la prise en charge des usagers en situation de handicap.

Si la déclaration d'accessibilité d'une ligne peut intervenir à partir de 70 % d'arrêts accessibles, l'objectif est bien, sauf impossibilité technique, d'achever les travaux pour rendre accessibles la totalité de ses points d'arrêt.

Le SD'AP Routier, approuvé en 2015 par Île-de-France Mobilités, prévoit la mise en accessibilité d'environ 860 lignes de bus, nombre revu à la hausse à 900 lignes en 2022 lors du bilan d'achèvement (340 lignes à Paris et petite couronne et 560 lignes en grande couronne). 86 % des Franciliens résident à moins de 400 mètres d'un arrêt d'une ligne de bus inscrite au SD'AP. Ces lignes inscrites au SD'AP représentent 93 % de la fréquentation totale des bus en Île-de-France.

À la date théorique d'achèvement du SD'AP en mars 2022, environ 60 % de ces lignes prioritaires étaient accessibles. La quasi-totalité des lignes restant à rendre accessible se situent en grande couronne. Sur un total de près de 35 000 points d'arrêt, le SD'AP Routier a défini environ 23 600 points d'arrêt prioritaires. À fin 2022, près de 15 500 d'entre eux étaient accessibles (65 %).

Nombre de lignes de bus accessibles



Source : Île-de-France Mobilités

Tramway et BHNS (bus à haut niveau de service)

Toutes les lignes de tramway sont accessibles en complète autonomie pour les usagers en fauteuil roulant, tant au niveau des quais de leurs stations, que pour l'accès aux véhicules. De plus, l'ensemble des véhicules sont équipés de dispositifs d'annonces sonores et visuelles.

Le prolongement des lignes de tramway existantes et les nouvelles lignes à venir seront aussi totalement accessibles. Il en sera de même pour les BHNS.

Trains et RER

Une gare est déclarée accessible si elle est accessible depuis la voirie jusqu'au train (aménagement de l'espace urbain et des espaces de la gare jusqu'aux quais, rénovation ou achat de matériels roulants conformes), si elle est au moins reliée à une autre gare accessible sur la ligne la desservant, et si un système de palette d'accès quai-train peut être mis en place.

En 2023, toutes les gares franciliennes de RER et de train sont équipées de bandes podotactiles sur les quais et près de 80 % d'entre elles proposent des écrans d'information voyageurs mis à jour en temps réel.

L'objectif du SDA approuvé en 2009 et confirmé en 2015 est de rendre accessible 268 gares SNCF et RATP, représentant près de 95 % de la fréquentation des trains et RER. Au 1er janvier 2023, 202 gares sont accessibles, couvrant 83 % du trafic voyageur. De plus, 30 gares sont en voie d'achèvement et 20 sont dans une phase de travaux actifs.

En parallèle, l'accessibilité du matériel roulant s'est fortement améliorée (emplacements pour les personnes en fauteuil roulant, largeur de porte agrandie et aménagement intérieur plus spacieux).

Quelques gares sont accessibles en toute autonomie pour les usagers en fauteuil roulant. Pour les autres gares, la liaison quai/train nécessite l'accompagnement d'un agent, avec ou sans réservation selon les gares.

Métro

L'accessibilité du métro progresse en lien avec la création de nouvelles stations. Les nouvelles lignes de métro, dont les lignes du Grand Paris Express, ainsi que les prolongements de lignes de métro existantes (stations et matériel roulant) sont accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant lorsque les rames sont neuves ou renouvelées.

À fin 2022, on compte treize stations accessibles situées sur la ligne 14. Ce sera également le cas pour les prolongements des lignes 4, 11, 12 et 14, soit 37 stations au total. C'est toutefois la réalisation du Grand Paris Express qui constituera l'amélioration la plus importante puisqu'il sera accessible en toute autonomie.

Concernant le métro historique, le réseau est progressivement rendu accessible aux personnes en situation de handicap visuel ou auditif *(voir ci-après)*.

Par ailleurs, une étude d'opportunité a été réalisée en 2020 pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux usagers en fauteuil roulant. Financée par Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France et la RATP, elle propose trois scénarios : deux scénarios partiels (une seule station sur deux mise en accessibilité), et un scénario d'accessibilité totale dont le montant est estimé entre 660 et 850 millions d'euros avec une durée minimale de projet estimée entre dix et quinze ans.

4.3 L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par type de handicap

Handicaps sensoriels

La quasi-totalité du réseau de transports collectifs est accessible pour les personnes déficientes visuelles ou auditives.

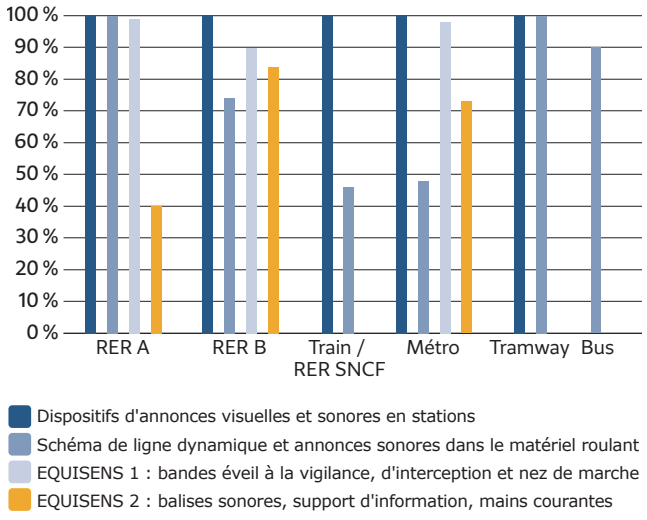
Les lignes de tramway sont entièrement équipées de dispositifs d'annonces sonores et visuelles.

L'équipement des bus a connu des progrès majeurs pendant la décennie 2010 en lien avec le renouvellement du matériel roulant. Les bus non équipés sont essentiellement localisés en grande couronne et doivent être prochainement réformés. Un point de vigilance est identifié sur l'activation des haut-parleurs extérieurs.

Le réseau de métro est de plus en plus accessible aux personnes atteintes d'un handicap sensoriel, avec 100 % des stations de métro équipées d'annonces visuelles et sonores. De plus, environ deux tiers du matériel roulant est équipé d'annonces sonores et visuelles en 2024 et est équipé progressivement avec le renouvellement.

Concernant les lignes de train et de RER, 100 % des gares sont équipées d'écrans d'information et de dispositifs d'annonces sonores. L'équipement du matériel roulant, train, RER et métro, progresse avec son renouvellement. Ainsi en 2024, 97 % du matériel roulant SNCF est équipé (annonces sonores et visuelles), ainsi que 100 % des rames du RER A et 74 % du RER B.

Mesures de mise en accessibilité à destination des personnes déficientes visuelles ou auditives



Sources : RATP, SNCF, OPTILE 2021

Handicap cognitif

Depuis 2014, des plans faciles à lire et à comprendre ont été réédités et placés dans les gares et stations. De façon plus générale, les actions relatives à l'information voyageurs ***(voir 4.5)*** et à la formation des agents en contact avec le public ***(voir 4.4)*** sont essentielles pour un meilleur accueil des personnes déficientes cognitives.

Le programme EQUISENS

La RATP met en œuvre le projet EQUISENS (équipements et aménagements des espaces pour les personnes déficientes sensorielles), qui est intégré au programme quinquennal d'investissement signé entre Île-de-France Mobilités et la RATP, dans l'ensemble des stations de RER et de métro, afin de permettre aux personnes déficientes cognitives et sensorielles de s'orienter et de circuler :

- escaliers sécurisés avec bande podotactile d'éveil à la vigilance, nez de marches contrastés et antidérapants et main courante prolongée et continue,
- balises sonores placées en extérieur afin de repérer l'accès et connaître le nom de la station, et dans le hall afin de repérer le comptoir d'information et l'appareil de vente à interface vocale,

L'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant

Le SDA de 2009 et le SD'AP de 2015 ont défini les principes de mise en accessibilité du réseau existant, en fixant des objectifs pour le réseau de train et RER, et le réseau de bus. Compte tenu des contraintes techniques et financières, le métro historique n'a pas pu être intégré dans le schéma. Pour y remédier, des objectifs très ambitieux ont été définis sur le réseau de surface (bus) à Paris et en proche couronne, afin de proposer un moyen de transport de substitution.

Par ailleurs, des actions sont programmées pour réduire la pénibilité physique des déplacements au sein des espaces de transport (mécanisation des escaliers du métro par exemple).

Ces éléments sont développés aux 4.1 et 4.2.

4.4 La formation du personnel à l'accueil des personnes en situation de handicap

Île-de-France Mobilités impose, dans le cadre de ses contrats avec les opérateurs, que l'ensemble du personnel en contact avec le public soit formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Pour chaque nouvelle gare ou ligne de bus déclarée accessible, un document attestant de cette formation du personnel est ainsi demandé par Île-de-France Mobilités.

Concernant les bus, tous les agents de conduite sur les lignes déclarées accessibles sont ainsi formés au fonctionnement de la palette d'accès, à l'accueil et à la prise en charge des personnes en situation d'handicap.

Concernant la RATP, tous les agents en contact avec le public sont formés à la prise en charge des personnes en situation de handicap. En 2021, 1 815 agents de stations et gares RATP et 3 905 machinistes ont ainsi été formés.

En complément de la formation initiale, la RATP a lancé des démarches complémentaires :

- la formation S3A pour l'accueil des personnes présentant un handicap mental,
- la formation aux différentes formes de handicap (formation SACHA),
- la certification Cap'Handéo services de mobilité, seule certification en matière d'accessibilité pour démontrer la capacité des agents à bien prendre en charge les personnes en situation de handicap : toutes les lignes de métro et quatre lignes de tramway, ainsi que les lignes A et B du RER sont ainsi certifiées.

Concernant SNCF Transilien, ce sont plus de 2 000 agents qui ont été formés à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite depuis 2006. De plus, la SNCF a obtenu en 2022 la certification Cap'Handéo pour son service Accès Plus Transilien afin de garantir un service d'assistance certifié sur l'intégralité du parcours voyageurs.

4.5 L'information voyageurs

L'information voyageurs comprend l'ensemble des actions permettant de préparer son déplacement, puis de se repérer lors de celui-ci (plans du réseau, recherche d'itinéraires sur le site et l'application Île-de-France Mobilités, signalétique, information trafic en temps réel).

En 2017, ViaNavigo et InfoMobi (sites web) ont fusionné pour intégrer au calculateur d'itinéraires d'Île-de-France les informations sur l'accessibilité du parcours.

Un plan spécial du réseau de transports en commun pour les voyageurs en fauteuil roulant a été édité.

Un nouveau plan « *Paris Île-de-France Personnes à mobilité réduite* » a été édité en janvier 2021. Il précise les facilités d'accès dans chaque station, notamment du réseau métro (présence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, indication sur la profondeur des stations, etc.).

Des plans faciles à lire et à comprendre ont été édités en 2014, puis réédités tous les deux ans. Les contrastes sont accentués, la police agrandie, les informations moins nombreuses et la légende retravaillée.

La signalétique utilise de plus en plus d'hypersignes afin d'aider la compréhension et d'améliorer la lisibilité pour les personnes malvoyantes.

Enfin, l'équipement des gares et stations et du matériel roulant en dispositifs d'information voyageurs visuels et sonores se généralise ***(voir 4.2 et 4.3).***

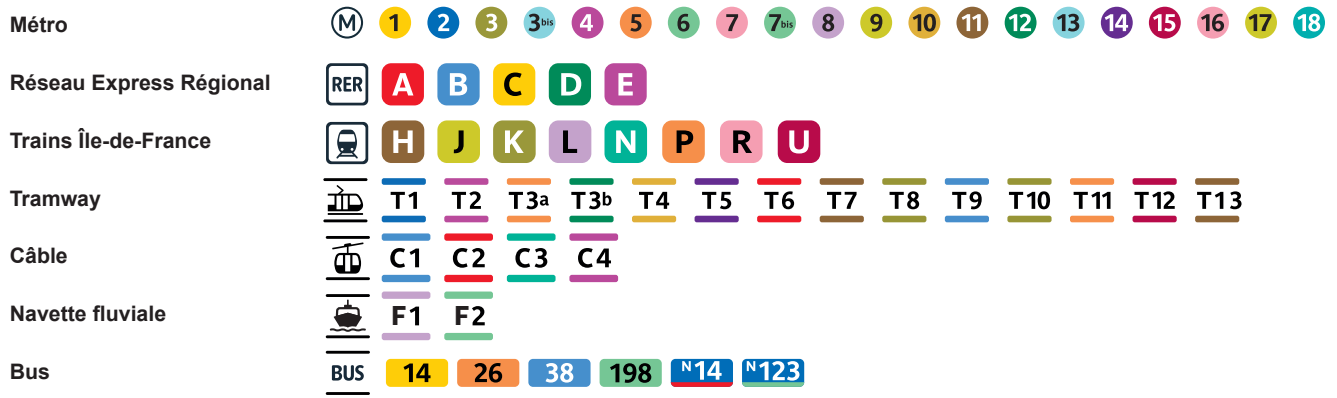
4.6 Une tarification adaptée

Une tarification spéciale existe pour les personnes en situation de handicap (conditions au 1er janvier 2024) :

- une réduction de 50 % sur les tickets t+ et origine-destination et sur les trajets effectués avec Navigo Liberté + pour les titulaires d'une carte d'invalidité ou d'une carte Mobilité inclusion (CMI) « invalidité » avec sur-mention « Besoin d'accompagnement Cécité », ou d'une carte d'invalidité ONAC (Office national des anciens combattants) une barre bleue,
- la gratuité pour les titulaires d'une carte d'invalidité ONAC deux barres bleues, ONAC deux barres rouges, ONAC une barre rouge.

Leurs accompagnants bénéficient également de titres de transport gratuits ou réduits, selon le type de carte d'invalidité.

Une couleur par ligne



4.7 Les transports adaptés

Le service Pam francilien

Le service PAM a été créé en 2003. C'est un service public de transport à la demande dédié aux personnes en situation de handicap qui ne peuvent pas emprunter le réseau de transports collectifs réguliers. C'est un service conçu pour aider à l'insertion des personnes handicapées dans la vie sociale, leur permettant d'effectuer tous leurs déplacements en Île-de-France : travail, loisirs, visites à des amis et à la famille, raisons administratives (hors transports déjà pris en charge par une autre aide sociale spécifique). C'est un service de transport d'adresse à adresse, accessible sur inscription et sur réservation, pour des trajets occasionnels ou réguliers, avec une tarification spécifique. Le service est financé par la Région Île-de-France, Île-de-France-Mobilités, les départements et la Ville de Paris.

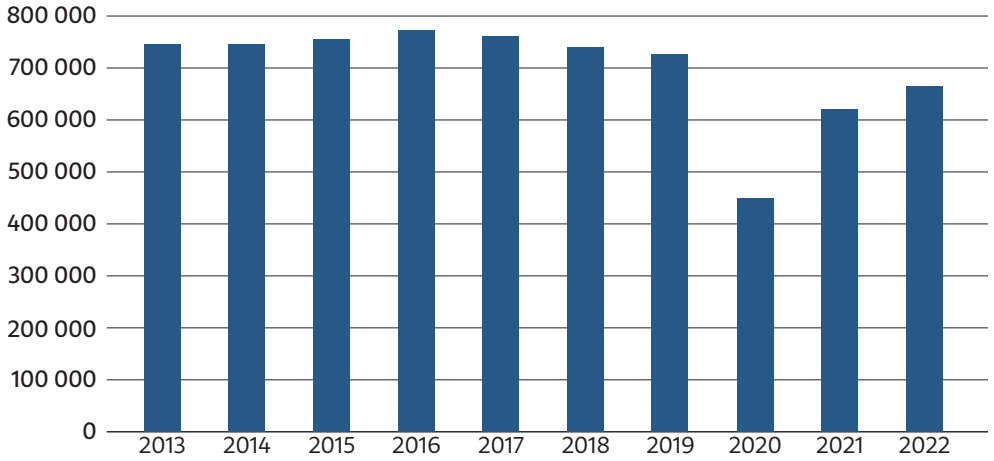
En 2021, le service a été utilisé par 12 000 usagers, ayant réalisé 730 000 courses. L'objectif est d'assurer 1,1 million de courses par an en 2026.

Le service Pam francilien est progressivement opéré à l'échelle régionale par Île-de-France Mobilités depuis avril 2023.

La régionalisation s'est appuyée sur un règlement régional rénové mettant l'accent sur la qualité de service, qui a permis :

- de redéfinir les publics-cible : le service est ouvert aux résidents de l'Île-de-France exclusivement titulaires d'une carte de stationnement délivrée par l'office national des anciens combattants (double barre) ou appartenant aux catégories Groupe Iso-Ressources (GIR) de niveau 1 à 4, ainsi qu'aux résidents du territoire français titulaires d'une « Carte Mobilité Inclusion » portant la mention « Invalidité » ou, jusqu'au 31 décembre 2026, d'une carte d'invalidité avec taux d'incapacité de 80 % ou plus,
- de proposer une offre renforcée : le service est disponible tous les jours de six heures (6h) à minuit (00h) et jusqu'à minuit trente (00h30) le vendredi et le samedi,
- de réduire le coût pour les usagers grâce à une nouvelle tarification plus attractive. En 2023, le tarif est de deux euros pour les trajets inférieurs à quinze kilomètres et augmente progressivement en fonction de la distance.

Nombre de courses Pam en Île-de-France



Source : Île-de-France Mobilités

La régionalisation du service a été l'occasion de créer une plateforme numérique dédiée et une application permettant à l'usager de :

- réserver, modifier, annuler un trajet,
- payer en ligne,
- consulter son compte mobilité,
- émettre un avis après une course,
- retrouver les détails des trajets effectués et réservés,
- consulter les trajets récents,
- suivre en temps réel l'arrivée du véhicule du trajet,
- suivre en temps réel le trajet du véhicule,
- suivre l'information voyageur relative aux trajets à venir.

Le service de transport des élèves et des étudiants handicapés

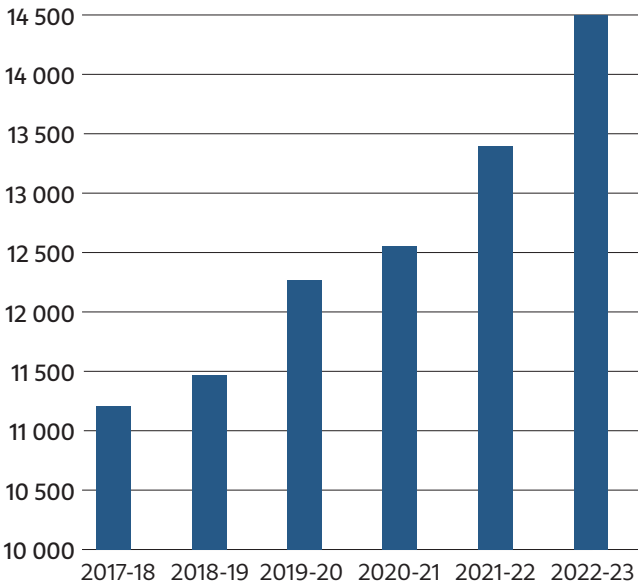
En 2005, l'État a transféré à Île-de-France Mobilités la compétence du transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap. Cette compétence a ensuite été déléguée aux départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne en 2010, puis elle a été reprise en gestion directe par Île-de-France Mobilités en 2015 sur le territoire de l'Essonne. En 2024, seul le département de la Seine-et-Marne continue de gérer cette compétence par délégation d'Île-de-France-Mobilités jusqu'en 2026.

L'objectif est d'assurer un service gratuit et de qualité au bénéfice des élèves et étudiants en situation de handicap, afin de faciliter leur accès aux établissements scolaires ou universitaires. Il existe deux modalités :

- le remboursement des frais engagés par les familles (indemnités kilométriques ou remboursement des factures de transporteurs),
- l'organisation des transports par Île-de-France Mobilités par le biais de contractualisation avec des transporteurs spécialisés.

Ce sont les maisons départementales des personnes handicapées franciliennes qui déterminent le droit des élèves à bénéficier d'un transport individuel pour leurs trajets domicile-établissement. Le nombre d'élèves pris en charge est en constante augmentation depuis 2017, pour atteindre 14 500 élèves pris en charge pour l'année scolaire 2022-2023.

Nombre d'élèves bénéficiaires de transports adaptés par année scolaire



Source : Île-de-France Mobilités

Une plateforme numérique permettant l'amélioration de l'information à destination des familles et la dématérialisation des demandes de transports a été mise en place par Île-de-France Mobilités en 2023.

4.8 Perspectives

Comme présenté aux 4.1 à 4.7, de nombreux chantiers ont été engagés depuis la loi de 2005 pour améliorer l'accès aux services de transports collectifs des personnes à mobilité réduite, et en particulier des personnes en situation de handicap. Nombre de ces actions ont trouvé leur concrétisation ou ont fait l'objet d'améliorations significatives sur la période récente. Il s'agit donc en premier lieu de poursuivre et d'achever leur mise en œuvre.

Le Plan des mobilités en Île-de-France définit plusieurs objectifs à atteindre à l'horizon 2030 :

- Toutes les gares inscrites au SD'AP ferré accessibles et la mise en accessibilité de gares, de stations ou d'accès secondaires, complémentaires au SD'AP, dans un souci de renforcement de l'intermodalité.
- Toutes les lignes de bus inscrites au SD'AP routier accessibles et des investissements pour labelliser les gares routières en éco-stations bus, avec l'enjeu d'assurer leur entière accessibilité.
- Sur le réseau métro : toutes les stations accessibles aux personnes en situation d'handicap sensoriel, l'extension du réseau de métro accessible en toute autonomie grâce aux projets de prolongements et au Grand Paris Express, le développement des escaliers mécaniques dans le métro historique pour le confort de tous les usagers.
- L'amélioration du service de prise en charge de personnes à mobilité réduite dans les gares, sur réservation ou en spontané, avec notamment l'intégration d'objectifs de qualité de service nouveaux dans les contrats avec les opérateurs et dans le contrat de performance avec SNCF Gares & Connexions en tant que futur gestionnaire du service de réservation (temps d'attente en gare avant d'être pris en charge, ponctualité des transports de substitution mis en place…) ainsi qu'un suivi fin par Île-de-France Mobilités de la plateforme unique de réservation des prestations d'assistance qui sera gérée par SNCF Gares et Connexions.
- Le renforcement de l'information voyageurs à destination des personnes à mobilité réduite et le développement des applicatifs pour faciliter l'accessibilité dans la stratégie MaaS d'Île-de-France Mobilités.
- L'amélioration de la disponibilité des équipements avec des objectifs ambitieux intégrés dans les contrats avec les opérateurs (indicateurs : disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs, délais de remise en service des escaliers mécaniques et des ascenseurs, affichage de la date de remise en service.
- Des objectifs en termes d'information sur les équipements existants et leur disponibilité.
- La poursuite de l'organisation des services de transports dédiés.

Par ailleurs, le renouvellement du matériel roulant, dans le cadre des schémas directeurs du matériel roulant, permet d'en améliorer l'accessibilité, soit par l'acquisition de matériel neuf accessible, soit par l'équipement et l'aménagement du matériel faisant l'objet d'une rénovation : annonces sonores et visuelles, espaces pour les usagers en fauteuil roulant, portes élargies…

Pour définir et mettre en œuvre les mesures permettant d'atteindre ces objectifs en prenant en compte au mieux les besoins des usagers en situation de handicap, l'expertise d'usage apportée par les associations les représentant est indispensable. La concertation et les expérimentations menées en collaboration entre Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transport et les associations seront renforcées.

Achever la mise en accessibilité des gares prioritaires inscrites au SD'AP

Dans le cadre du SD'AP, fin 2023, il reste 76 gares à mettre en accessibilité, les travaux étant déjà engagés pour certaines.

Les travaux de mise en accessibilité concernent notamment :

- le rehaussement des quais,
- les circulations dans la gare : aménagements de passages souterrains et passerelles, installation d'ascenseurs, construction de rampes d'accès…,
- l'amélioration des cheminements dans la gare, les couloirs et les quais (suppression des obstacles),
- l'aménagement des guichets,
- la pose de bandes podotactiles d'éveil à la vigilance et de bandes de guidage au sol,
- la mise en place de balises sonores,
- le perfectionnement de l'accessibilité visuelle et sonore de l'information voyageurs.

Au-delà de l'achèvement du SD'AP, la mise en accessibilité pour les usagers en fauteuil roulant (UFR) des accès secondaires des gares et stations sera effectuée ponctuellement en fonction des opportunités, si ceux-ci desservent des équipements d'intermodalité (gares routières, parkings…).

Les nouvelles gares créées sur les lignes de RER ou de train seront accessibles. Par ailleurs, les projets de pôles d'échanges multimodaux permettent la mise en accessibilité des espaces autour des gares.

Le service de transport de substitution mis en place pour pallier la non-accessibilité des gares d'Île-de-France, que ces gares soient ou non retenues dans la liste des gares à rendre accessibles du SD'AP, sera maintenu pour les bénéficiaires d'une carte Mobilité inclusion mention invalidité et les usagers en fauteuil roulant.

Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP

Le SD'AP Routier, approuvé en 2015 par Île-de-France Mobilités, prévoyait la mise en accessibilité d'environ 860 lignes de bus, 900 lignes de bus en 2022 lors du bilan d'achèvement (340 lignes situées à Paris et petite couronne et 560 lignes en grande couronne).

Une ligne est déclarée accessible lorsqu'au moins 70 % des points d'arrêt ont été rendus accessibles (objectif final 100 %), qu'elle bénéficie de matériel roulant accessible, et que le personnel de conduite est formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

À la date théorique d'achèvement du SD'AP en 2022, il restait 387 lignes à mettre en accessibilité (38 en Petite couronne et 349 en Grande couronne).

Les évolutions du réseau bus pourront conduire à définir de nouvelles lignes à rendre accessibles, au même titre que celles figurant déjà au SD'AP.

Sur les 23 600 points d'arrêt prioritaires définis par le SD'AP Routier, près de 15 500 étaient accessibles en 2022. Il reste donc 1 850 arrêts à mettre en accessibilité à Paris et en Petite couronne, et 6 400 en Grande couronne.

Les points d'arrêt non encore accessibles devront être mis en accessibilité par les gestionnaires de voirie en s'appuyant sur le cahier de référence sur l'aménagement des points d'arrêt, élaboré par Île-de-France Mobilités, sauf impossibilité technique avérée (pente par exemple). Île-de-France Mobilités poursuit son engagement à rendre le réseau routier accessible, en finançant notamment les travaux d'aménagement des points d'arrêt à hauteur de 70 %.

Un état de l'accessibilité des lignes inscrites au SD'AP et des points d'arrêt situés sur ces lignes est disponible sur l'Open Data d'Île-de-France Mobilités, permettant ainsi de faire une extraction sur un territoire donné pour connaître précisément l'état d'avancement de la mise en accessibilité des arrêts.

En complément du SD'AP routier, la labellisation de gares routières en éco-stations bus permettra de réaliser des travaux de mise en accessibilité pour tous les types de handicaps pour les gares routières encore non accessibles.

Améliorer l'accessibilité du métro

Le réseau de métro historique est progressivement rendu accessible aux personnes en situation de handicap visuel ou auditif. Tous les quais et salles d'échanges des stations de métro sont déjà équipés d'annonces visuelles et sonores. Le matériel roulant en est progressivement équipé au gré de son renouvellement.

Les nouvelles lignes de métro ainsi que les prolongements de lignes de métro existantes (stations et matériel roulant) sont accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant lorsque les rames sont neuves ou renouvelées. C'est déjà le cas pour la ligne 14, ce sera le cas pour les prolongements des lignes 4, 11, 12 (lorsque le nouveau matériel roulant sera déployé) et 14, soit 37 stations. Il en sera de même pour les lignes du Grand Paris Express.

- **Diminuer la pénibilité des déplacements dans les stations par l'installation d'escaliers mécaniques**

L'installation d'escaliers mécaniques dans différentes stations de métro sera accélérée, selon les opportunités et la faisabilité technique (étude en cours). Cela permet d'améliorer le confort de déplacements en diminuant la pénibilité pour l'ensemble des usagers (personnes âgées notamment).

- **Étudier l'opportunité de la mise en accessibilité du métro**

Une étude d'opportunité pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux personnes en fauteuil roulant réalisée en 2020 propose trois scénarios : deux scénarios partiels (une seule station sur deux mise en accessibilité) et un scénario d'accessibilité totale dont le montant est estimé entre 660 et 850 millions d'euros avec une durée minimale de projet estimée entre dix et quinze ans.

Le projet « Métro pour tous » lancé en 2024 vise à trouver des solutions permettant de rendre accessible le métro historique.

Généraliser les annonces sonores dans les rames de métro

En attendant le déploiement des rames MF19, un système de sonorisation dans les rames des lignes 10, 3bis et 7bis a été installé. Les lignes 7, 8 et 12 vont également être équipées.

En parallèle, Île-de-France Mobilités étudie la faisabilité d'intégrer ce service de sonorisation dans son application (service complémentaire à la solution physique des haut-parleurs dans les rames).

Offrir un accueil et un accompagnement adaptés à chacun en gare et en station

Le personnel des opérateurs de transport en contact avec le public (agents en gares et stations, conducteurs) est de plus en plus formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap, ce qui fait partie des critères obligatoires pour déclarer une ligne accessible. Ces formations seront pérennisées.

Dans certaines gares et stations, l'accès aux trains ne peut pas se faire en toute autonomie pour les usagers en fauteuil roulant. Un service d'assistance est donc organisé par les opérateurs, avec ou sans réservation préalable, afin de déployer des palettes permettant l'accessibilité train-quai. L'objectif est d'améliorer le service. La SNCF a ainsi développé une nouvelle offre en 2024, identique sur tout le territoire national, avec un numéro et une plateforme de réservation uniques. Les délais de réservation du service et de présentation avant l'arrivée du train ont ainsi été réduits.

L'ensemble des lignes de train, RER et métro exploitées par la RATP et la SNCF ont reçu la certification Cap'Handéo, ce qui signifie qu'elles disposent d'une offre d'accompagnement compétente et adaptée aux besoins et attentes des personnes en situation de handicap. Cette certification sera pérennisée, par la continuité et l'amélioration des services offerts.

Renforcer l'information voyageurs à destination des personnes en situation de handicap

Il s'agit de délivrer une information la plus complète et la plus à jour possible sur l'état d'accessibilité du réseau de transports, adaptée aux différentes situations de handicap.

À cette fin, les différentes publications (papier et numérique) seront toujours régulièrement actualisées pour proposer une information pertinente aux voyageurs en situation de handicap, et différenciés selon la nature du handicap : plans « faciles à lire » pour les personnes malvoyantes ou en situation de handicap cognitif, plans du réseau accessible aux usagers en fauteuil roulant…

Le site et l'application Île-de-France Mobilités seront développés pour présenter les informations spécifiques pour permettre aux usagers en situation de handicap de préparer au mieux leurs déplacements : recherche d'itinéraires accessibles, données sur le fonctionnement des ascenseurs, calculateur d'itinéraire interne aux gares pour rejoindre les équipements accessibles…

En gare et station ainsi que dans les véhicules de transport, les dispositifs permettant de répondre aux besoins d'information en temps réel pour les différents types de handicap : annonces sonores et visuelles, dispositifs de guidage et de vigilance au sol, signalétique adaptée, bornes d'appel seront maintenus…

Lorsqu'une gare ou une ligne de bus est déclarée accessible, l'ensemble de l'information voyageur est mis à jour.

Pour faciliter la diffusion des informations relatives à l'accessibilité, les données d'accessibilité relatives aux lignes et points d'arrêt inscrits au SD'AP seront toujours disponibles en open-data sur la plateforme régionale d'information pour la mobilité d'Île-de-France Mobilités (PRIM).

Assurer la continuité de l'accessibilité des réseaux à tout moment

Si rendre accessible les réseaux est le premier objectif, il s'agit ensuite de s'assurer que cette accessibilité est maintenue dans le temps et que l'information fournie aux usagers sur l'état d'accessibilité des réseaux est actualisée quasiment en temps réel.

Dans le cadre des contrats avec les opérateurs, Île-de-France Mobilités impose :

- la transmission trois fois par jour de l'information sur les pannes d'ascenseurs (informations indiquées sur le moteur de recherche d'itinéraire) et sur les délais de réparation de ces pannes,
- l'actualisation de l'information sur la disponibilité des escaliers mécaniques et les délais de réparation en cas de panne.

Les indicateurs de qualité de service relatifs à l'accessibilité dans les gares et stations figurant dans les contrats avec les opérateurs concernent les équipements de confort et les équipements d'accessibilité (ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants) en matière de disponibilité, de délai de remise en service et d'information en cas de panne. Concernant les lignes de bus, sont notamment évalués la disponibilité des palettes et l'arrêt au trottoir des bus.

Dans les contrats passés par Île-de-France Mobilités avec les opérateurs, des objectifs ambitieux pour améliorer la disponibilité des équipements sont intégrés. Les indicateurs portent sur la disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs, leur délai de remise en service, et l'affichage de la date de celle-ci. L'atteinte de ces objectifs entre dans le calcul du bonus/malus de la rémunération des opérateurs.

Organiser des services de transports dédiés

Le service Pam francilien

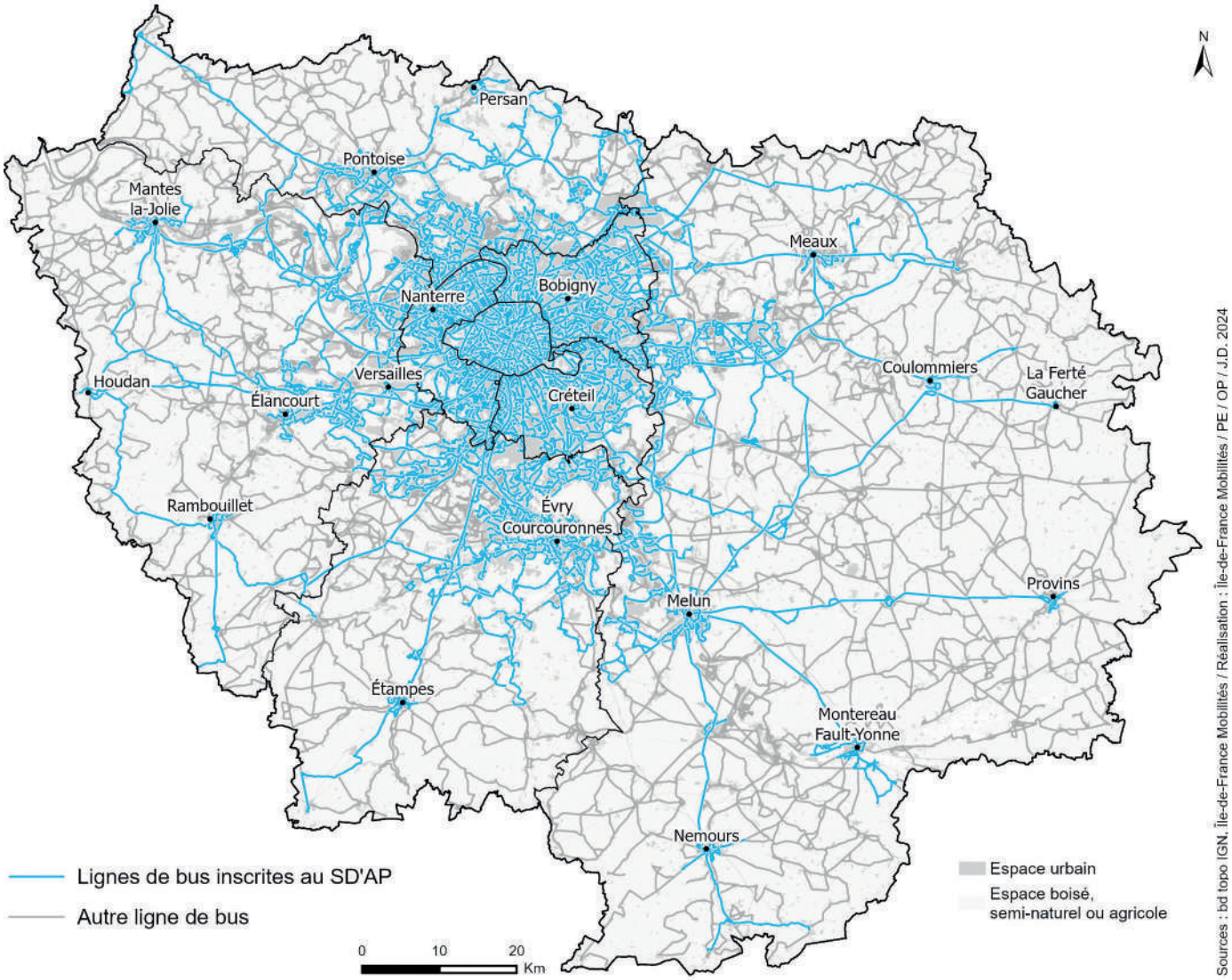
Le service est progressivement opéré à l'échelle régionale par Île-de-France Mobilités depuis avril 2023. La régionalisation a notamment permis de redéfinir les publics-cibles, d'étendre les horaires et de réduire le coût pour les usagers, et s'est accompagnée de la mise en place d'une plateforme numérique et d'une application pour faciliter les réservations et le paiement. L'objectif est une bascule complète de l'ensemble des services départementaux dans le service régional au 1er septembre 2025.

Le transport des élèves et étudiants handicapés

La prise en charge par Île-de-France Mobilités du transport scolaire des élèves et étudiants handicapés qui ne peuvent pas utiliser les transports en commun sera poursuivie selon les modalités déjà en place, soit en organisant ces transports par le biais de marchés avec des opérateurs de transport, soit en remboursant les frais de transport entre le domicile et l'école ou l'université engagés par les familles ou les étudiants. En 2022-2023, 14 500 élèves ont ainsi été pris en charge.

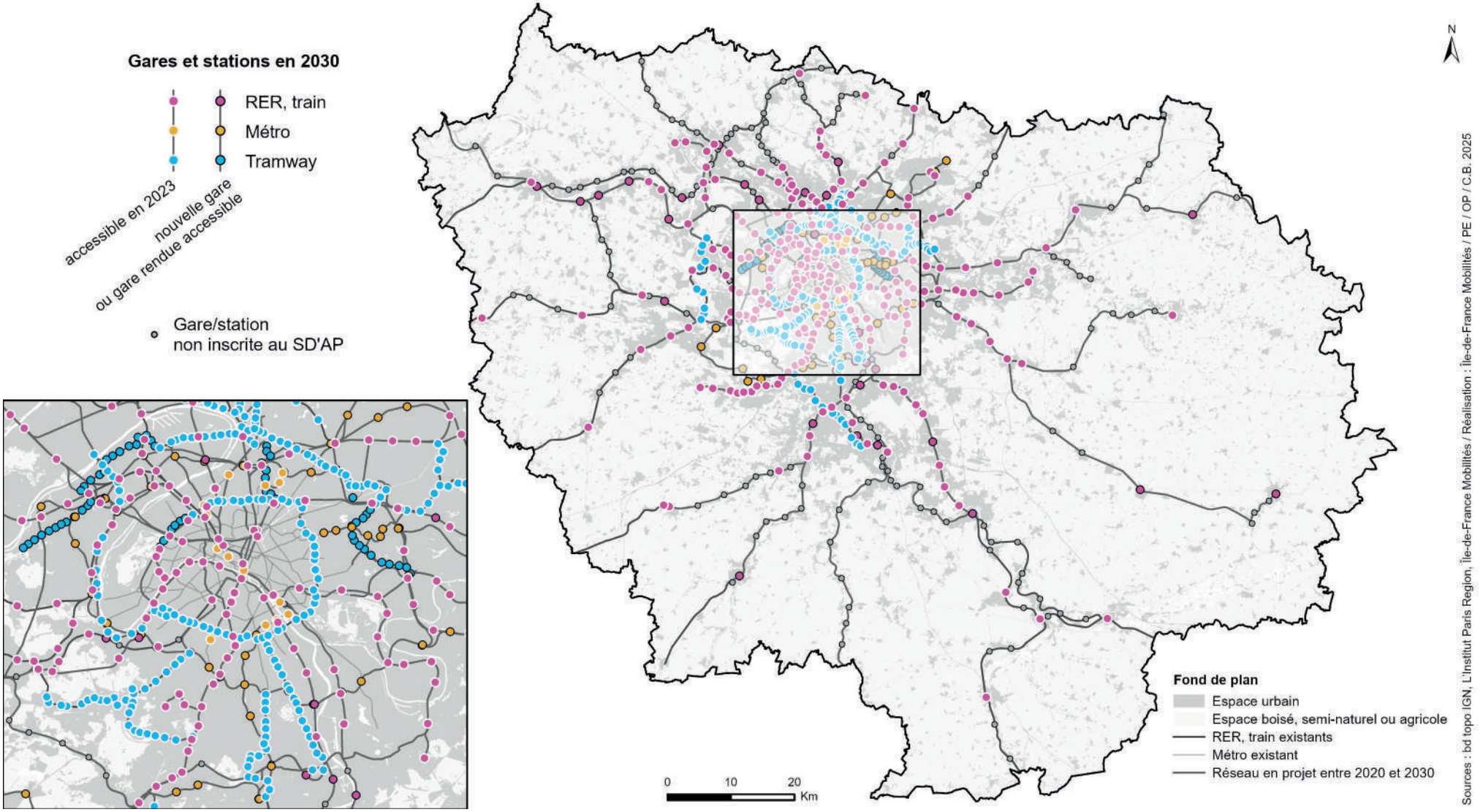
Une plateforme numérique permettant l'amélioration de l'information à destination des familles et la dématérialisation des demandes de transport, a été mise en place par Île-de-France Mobilités en 2023.

Lignes de bus inscrites au SD'AP



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

Accessibilité des gares et stations de trains, RER, métro et tramway en Île-de-France en 2030



5 L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

5.1 L'accessibilité de la voirie en 2023

L'établissement d'un PAVE est obligatoire depuis fin 2009 dans chaque commune de plus de 1 000 habitants.

L'élaboration d'un PAVE est, par défaut, une compétence communale. L'EPCI peut être chargé de cette élaboration, à l'initiative de son président, s'il en a expressément reçu la compétence de la part des communes.

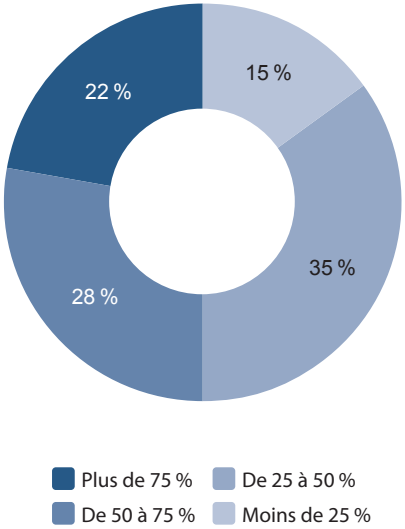
Une voirie encore trop peu accessible

Le dernier recensement des PAVE en Île-de-France date de 2012, et comptabilisait alors seulement 15 % des plans obligatoires élaborés, contre 60 % à l'échelle nationale. De façon générale, il n'existe pas de données sur l'état d'accessibilité de la voirie en Île-de-France mais le sentiment partagé est plutôt que la voirie reste peu accessible dans de nombreux territoires.

Dans quelques rares communes franciliennes, dont Paris, de nombreuses interventions ont été réalisées afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (mise aux normes de traversées piétonnes, meilleur partage de la voirie en faveur des piétons).

En dehors de Paris, la situation est contrastée. D'après les enquêtes menées en 2015 et 2020 par Île-de-France Mobilités pour l'évaluation du PDUIF, il est vraisemblable que dans une majorité de communes, moins de la moitié du linéaire de voirie soit accessible.

Répartition des communes selon la part de linéaire de voiries accessibles



Source : Enquête Île-de-France Mobilités 2015 auprès d'un échantillon représentatif de 200 collectivités franciliennes sélectionnées aléatoirement. Après relance, seules 66 communes ont répondu au questionnaire. On peut penser que ces communes sont plutôt plus impliquées dans la mise en accessibilité que les communes non-répondantes. La généralisation de ces résultats n'est pas possible et on doit sans doute les considérer comme une vision optimiste de la situation.

Pourquoi la mise en accessibilité de la voirie avance peu ?

Dans le cadre de l'élaboration du Plan des Mobilités en Île-de-France, plusieurs causes permettant de préciser et d'expliquer les difficultés rencontrées ont été identifiées, dont certaines l'avaient déjà été dans le PDUIF 2010-2020.

Tout d'abord, l'élaboration du diagnostic d'accessibilité de la voirie se heurte, d'une part, au manque de moyens humains et financiers des collectivités et, d'autre part, à une connaissance technique des actions à mener encore limitée. Même lorsqu'une collectivité externalise l'élaboration du diagnostic pour s'assurer le concours de bureaux d'études et structures spécialisés, celui-ci est souvent partiel et insuffisamment harmonisé d'une commune à l'autre.

Depuis l'approbation du PDUIF en 2014, les échanges menés avec les collectivités pour leurs plans locaux de mobilité ont permis de constater que la mise en accessibilité de la voirie n'a pas toujours constitué un objectif des politiques de mobilité.

Enfin, la mise en accessibilité de la voirie s'opère la plupart du temps au fil des actions de création, de rénovation et parfois d'entretien de cette dernière. Elle est donc insuffisamment planifiée, et elle n'est pas toujours coordonnée avec celle du reste de la chaîne de déplacement (en particulier des transports collectifs : gares et points d'arrêts bus). Les travaux de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements de l'espace public étant subordonnés à d'autres projets, leur conformité et leur efficacité font rarement l'objet d'évaluation spécifique.

La multiplicité des maîtrises d'ouvrage compétentes et l'absence de coordination sur l'ensemble de la chaîne de déplacement

Dans une même commune, les maîtrises d'ouvrage compétentes sont différentes suivant les catégories de voirie (communale, intercommunale, départementale et nationale), les établissements recevant du public (ERP) et les services de transport. Cette multiplicité induit une difficulté évidente de coordination des projets et des travaux (par exemple, pour traiter un itinéraire prioritaire qui emprunterait des voiries de domanialités différentes).

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées, dont la création est obligatoire pour les communes et EPCI de plus de 5 000 habitants, devraient être le lieu naturel de coordination de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Les mesures de mises en accessibilité sont souvent méconnues des usagers. L'obligation de réaliser des diagnostics autour des gares et points d'arrêts et de les rendre publics *(cf. infra)* est une première étape vers une meilleure diffusion de l'information. La multiplicité des maîtrises d'ouvrage et les obstacles temporaires (travaux par exemple) rend néanmoins difficile la collecte et la diffusion d'une information complète et à jour.

5.2 L'objectif de mise en accessibilité de la voirie : la nécessité d'adopter une démarche pragmatique

La mise en accessibilité de la voirie peut susciter des craintes du fait de l'ampleur du linéaire à traiter. Il est donc essentiel d'adopter une démarche pragmatique pour cette mise en accessibilité tout en considérant les besoins de l'ensemble des catégories de personnes à mobilité réduite et des types de handicaps. En effet, certains aménagements adaptés pour un type de handicap peuvent ne pas convenir pour un autre type de handicap (par exemple : usager en fauteuil roulant versus personnes mal ou non-voyantes).

Les grands principes d'actions qui avaient été identifiés pour le PDUIF 2010-2020 restent valables, en particulier la méthode pour prioriser les points ou les itinéraires à traiter.

Des aménagements permettant de lever la majorité des situations bloquantes

À partir des démarches mises en œuvre dans certaines communes franciliennes, les travaux les plus simples à réaliser en matière de mise en accessibilité de la voirie ont pu être identifiés :

- rendre accessible les points d'arrêt des lignes de bus et cars inscrits au Schéma directeur d'accessibilité,
- rendre accessibles les traversées piétonnes : abaisser les trottoirs, installer des bandes d'éveil à la vigilance, sonoriser les feux *a minima* sur les carrefours simples (croisement de deux rues),
- en présence de potelets, respecter les hauteurs et espacements réglementaires afin de permettre le passage des usagers en fauteuil roulant, et de sécuriser les cheminements des personnes mal ou non voyantes,
- rendre accessibles les cheminements piétons par la mise en conformité des principaux mobiliers urbains (potelets, bornes basses et mâts) présents sur les trottoirs, afin de permettre leur détection (hauteur, contraste ...) ainsi que le passage des usagers en fauteuil roulant (implantation et écartement),
- mettre en place des repères sur et à proximité des escaliers afin de faciliter leur détection par les personnes non et mal-voyantes, les sécuriser pour les enfants et les personnes de petite taille, proposer des cheminements alternatifs aux personnes en fauteuil roulant : mettre en place des mains courantes conformes (double lisse), installer des bandes d'éveil à la vigilance en haut des escaliers, mettre en place des nez contrastés sur les premières et dernières marches,
- créer des rampes, si nécessaire, pour les personnes en fauteuil roulant,
- respecter les normes et le quota de places de stationnement réservés : réserver et mettre aux normes 2 % de places de stationnement adaptées (places autorisées seulement aux personnes titulaires d'une carte européenne de stationnement), assurer l'accès aux trottoirs depuis les places réservées.

Ces aménagements permettent de lever 80 % des situations bloquantes. Ils doivent être réalisés de manière généralisée sur toutes les voiries situées en zone urbaine.

La mise en accessibilité des cheminements les plus usuels

Afin d'assurer la complémentarité avec les travaux de mise en accessibilité des transports collectifs, il convient également de rendre complètement accessibles les cheminements les plus usuels : principaux cheminements entre arrêts de bus ou gares et zones commerciales, zones d'habitat et principaux établissements recevant du public, et/ou cheminements définis dans les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE).

Compte tenu de la forte fréquentation potentielle de ces cheminements, il convient de veiller, pour des raisons de sécurité, à un respect strict des normes d'accessibilité, notamment au niveau de leur largeur. Il peut en résulter la nécessité d'une reprise complète du linéaire de trottoir.

Au fur et à mesure de la réalisation des travaux de mise en accessibilité, il est nécessaire que les communes ou intercommunalités communiquent sur les travaux réalisés et mettent à disposition des plans de la voirie accessible, notamment auprès des usagers en fauteuil roulant.

Les décrets n° 2021-836 et 2021-856 des 29 et 30 juin 2021 ont ainsi rendu obligatoires les diagnostics d'accessibilité des itinéraires principaux jusqu'à 200 mètres autour des gares et points d'arrêts prioritaires. Cela permet de prioriser les travaux à réaliser mais aussi de faire connaitre l'état d'accessibilité de la voirie par la diffusion de l'information, ces diagnostics devant être réalisés dans un format normalisé et rendus accessibles.

Élaboration des PAVE : une démarche d'étude adaptée

La méthode adoptée par les communes ou les EPCI pour élaborer leur PAVE doit être adaptée à leurs enjeux et leurs moyens.

Elle peut, par exemple, s'articuler en trois phases :

1 Prise de décision et élaboration d'un pré-diagnostic :

- Prise de la décision de débuter l'élaboration du PAVE.
- Désignation d'un directeur de projet et constitution d'un comité de pilotage et d'un comité technique.
- Réalisation d'un pré-diagnostic territorial afin de connaître les enjeux, les contraintes et les projets d'aménagement déjà identifiés.

2 Réalisation d'un état des lieux de la voirie et des espaces publics :

- Réalisation d'un état des lieux de la voirie et des espaces publics sur le territoire communal ou intercommunal au travers de méthodes et d'indicateurs partagés et validés par l'ensemble des partenaires.

3 Élaboration du plan d'action :

- Recherche de solutions d'amélioration de la situation et estimation de leur coût.
- Identification de priorités d'action à court, moyen et long termes, en fonction de critères discutés et validés, permettant de rendre accessibles l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire communal et intercommunal.

Une nécessaire formation des équipes en charge de la voirie

Afin de garantir l'accessibilité effective, des formations à destination des services techniques des collectivités doivent nécessairement être mises en place afin de, dans un premier temps, programmer et contrôler les travaux, puis dans un second temps, de maintenir l'accessibilité par une bonne gestion de l'espace public.

Les critères de contrôle des travaux ainsi que les règles de gestion de l'espace public pour maintenir l'accessibilité, doivent être établis en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite.

5.3 Les emplacements de stationnement réservés

Dans chaque commune, des emplacements de stationnement doivent être réservés aux titulaires de la carte mobilité inclusion (CMI), mention « stationnement », qui permet à ces personnes de se garer gratuitement sur toutes les places de stationnement public de la voirie de surface.

Si cette obligation est bien respectée, c'est la qualité des aménagements proposés qui fait parfois défaut. Ainsi, dans certaines zones très contraintes physiquement, nombre de places n'atteignent pas la largeur réglementaire.

De plus, l'arrêté du 27 octobre 2023 relatif à l'accessibilité des places de stationnement en voirie communale équipées ou pré-équipées de dispositif de recharge pris en application de l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales impose un taux d'accessibilité des places de stationnement équipées d'IRVE.

Par ailleurs, l'information sur la localisation de ces emplacements n'est pas toujours satisfaisante et demeure hétérogène selon les collectivités. La production de cartes recensant les places réservées est un outil à développer, et leur référencement dans des outils numériques est à étudier. À titre d'exemple, les sites internet de la préfecture de police de Paris et de la Ville de Paris répertorient les places réservées par arrondissement.

5.4 Perspectives

Le Plan des mobilités définit quatre mesures pour améliorer l'accessibilité de la voirie, dont la mise en œuvre concourra à l'atteinte des objectifs fixés. Elles reposent principalement sur un meilleur respect des obligations réglementaires.

Rendre la voirie accessible à l'occasion de travaux

Conformément à la loi de 2005 sur l'égalité des chances, tous les travaux réalisés depuis 2007 sur la voirie (privée ou publique) ouverte à la circulation publique et sur les espaces publics - en agglomération - doivent prendre en compte la nécessité d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. Les gestionnaires de voirie doivent mettre en œuvre cette obligation qui, en agglomération, s'applique notamment aux cheminements (pentes, paliers de repos, traversées pour piétons, etc.), au stationnement, aux feux de signalisation…

Il est en outre indispensable que les agents en charge de la voirie soient régulièrement formés à la prise en compte des questions d'accessibilité.

Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE)

Chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), document stratégique de planification et de programmation contenant notamment un diagnostic de l'accessibilité de la voirie existante et une programmation pluriannuelle des travaux, incluant aussi la question des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

Les PAVE doivent être réalisés dans les meilleurs délais pour se mettre en conformité avec la loi. Les PAVE existants doivent être actualisés, pour intégrer notamment le diagnostic, rendu obligatoire par la LOM, des cheminements autour des points d'arrêt de transports en commun prioritaires définis dans le SD'AP.

L'établissement des PAVE à l'échelle intercommunale permet d'assurer l'homogénéité, la cohérence et la continuité des aménagements entre communes, en particulier lorsque le tissu urbain est en tout ou partie continu entre communes. Cela requiert toutefois un transfert préalable de la compétence « élaboration du PAVE » à l'EPCI. A défaut, l'élaboration d'un plan local de mobilité constitue un cadre pertinent pour faire un état des lieux des PAVE et plus généralement de l'état d'accessibilité de la voirie, sur l'ensemble des communes du territoire intercommunal et ce, quel que soit le territoire concerné.

Réaliser les diagnostics de l'état de l'accessibilité de la voirie autour des gares et des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître

Conformément à l'article 27 de la LOM et à ses décrets d'application, des bases de données dans un format normalisé sur l'accessibilité de la voirie doivent être constituées à partir des données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de deux cents mètres autour des gares et points d'arrêt prioritaires retenus dans le volet ferroviaire du SDA et routier du SD'AP, établis par Île-de-France Mobilités, et collectées par les communes, départements et EPCI compétents en matière de voirie. Ces diagnostics doivent être mis à jour régulièrement.

La constitution de ces bases vise à mettre à disposition de tous des données fiables, harmonisées et qualitatives concernant l'état d'accessibilité des réseaux de transports collectifs et des portions de voirie à proximité des arrêts de transports collectifs structurants, via l'alimentation de nouveaux services numériques : calculateurs d'itinéraires, GPS piétons, solutions de consultation cartographique et autres applications de guidage.

Les données recueillies doivent également permettre aux gestionnaires de voirie de programmer les travaux d'accessibilité, en complément de la programmation définie dans le cadre des PAVE, qui pourront ainsi être actualisés. Ces itinéraires prioritaires peuvent en effet constituer le réseau socle à partir duquel l'accessibilité de la voire sera développée, par la réalisation des liaisons entre eux. À cette fin, les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité, obligatoires dans les communes de plus de 5000 habitants, utilisent les bases de données réalisées par les gestionnaires de voirie pour décrire et faire un bilan du niveau d'accessibilité des cheminements autour des points d'arrêts prioritaires, à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité. Ces commissions doivent établir un rapport annuel de cet état présenté dans les conseils municipaux et communautaires, et font toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Assurer la continuité de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics à tout moment

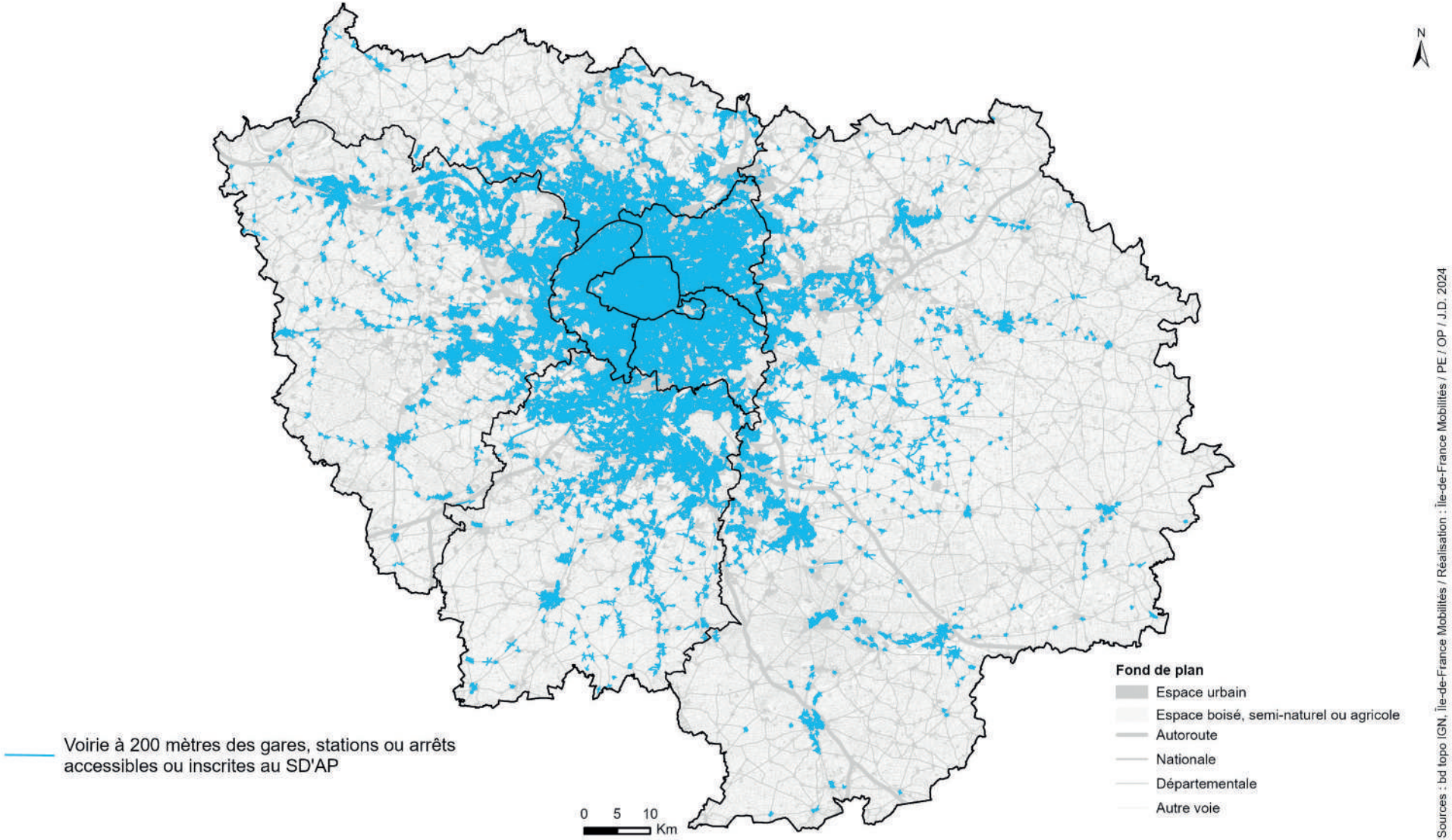
Toute discontinuité dans les cheminements usuels peut perturber les piétons, et plus encore les personnes à mobilité réduite, dans leurs déplacements et engendrer des comportements inadaptés, voire dangereux.

Conformément aux décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, l'ensemble des chantiers réalisés sur la voirie ont l'obligation d'assurer une continuité accessible du cheminement, prenant en compte les différents types de handicap.

Pour s'assurer de la bonne prise en compte par les concepteurs et aménageurs des « règles de l'art » à respecter pendant les travaux, les collectivités gestionnaires de voirie peuvent consigner ces prescriptions et recommandations relatives au maintien de l'accessibilité dans différents documents : règlements de voirie, chartes de chantiers, cahiers des charges pour les entreprises de travaux…

Enfin, il est indispensable que les agents des services voirie soient régulièrement formés à ces questions, et que la mise en œuvre des dispositifs prévus soit contrôlée.

Voirie urbaine dans un rayon de 200 mètres autour des gares, stations et arrêts de bus des lignes prioritaires inscrites au SD'AP en 2023



Le plan des mobilités
en Île-de-France

Annexe Accessibilité

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

Plan des mobilités en Île-de-France 2030 - Rapport environnemental



Le plan des mobilités en Île-de-France

Rapport environnemental

Approuvé par la délibération du conseil régional n°CR 2025-028 du 24 septembre 2025

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

SOMMAIRE

1 RÉSUME NON TECHNIQUE P 4

2 INTRODUCTION P 21

3 PRÉSENTATION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE P 26

4 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT P 58

5 SYNTHÈSE ET HIÉRARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX P 140

6 JUSTIFICATION DES CHOIX RÉALISÉS AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION P 152

7 ANALYSE DES INCIDENCES DES OBJECTIFS SUR L'ENVIRONNEMENT P 164

8 MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DU PLAN D'ACTION DU PLAN DES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE P 172

9 ANALYSE DES INCIDENCES DES ACTIONS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRÉCONISÉES P 175

10 SUIVI DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES P 229

11 ANNEXES P 233



1

Résumé non technique

1.1 Le Plan des mobilités en Île-de-France, son positionnement dans la planification régionale et ses objectifs environnementaux 6

1.1.1 Le Plan des mobilités en Île-de-France, cadre des politiques de mobilité à horizon 2030 6

1.1.2 L'articulation du Plan des mobilités avec les plans et programmes de niveau national, régional et local 6

1.1.3 Les objectifs environnementaux du Plan des mobilités en Île-de-France pour la période 2020-2030 8

1.2 État initial de l'environnement en Île-de-France 8

1.2.1 Climat francilien : atténuation du changement climatique et adaptation 9

1.2.2 Cadre de vie et santé des franciliens 9

1.2.3 Patrimoine naturel et bâti en Île-de-France 10

1.2.4 Utilisation des ressources et gestion des déchets en Île-de-France 11

1.3 Douze enjeux environnementaux clés identifiés dont cinq majeurs, cinq importants et deux modérés 12

1.4 Des objectifs de mobilité construits pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques 14

1.5 Un plan d'action établi en concertation avec les acteurs du territoire en tenant compte des objectifs environnementaux 15

1.5.1 Un important travail de concertation 15

1.5.2 Une prise en compte des enjeux environnementaux intégrée tout au long du processus d'élaboration 16

1.6 Évaluation des incidences notables prévisibles du Plan des mobilités en Île-de-France 19

1.6.1 Un impact global positif sur les enjeux majeurs 19

1.6.2 Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés 20

1.7 Définition de mesures complémentaires améliorant l'impact environnemental du plan 20

1.7.1 Des mesures complémentaires intégrées au plan d'action 20

1.7.2 Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du plan 20

1 Résumé non-technique

Préambule : L'évaluation environnementale stratégique et ses objectifs

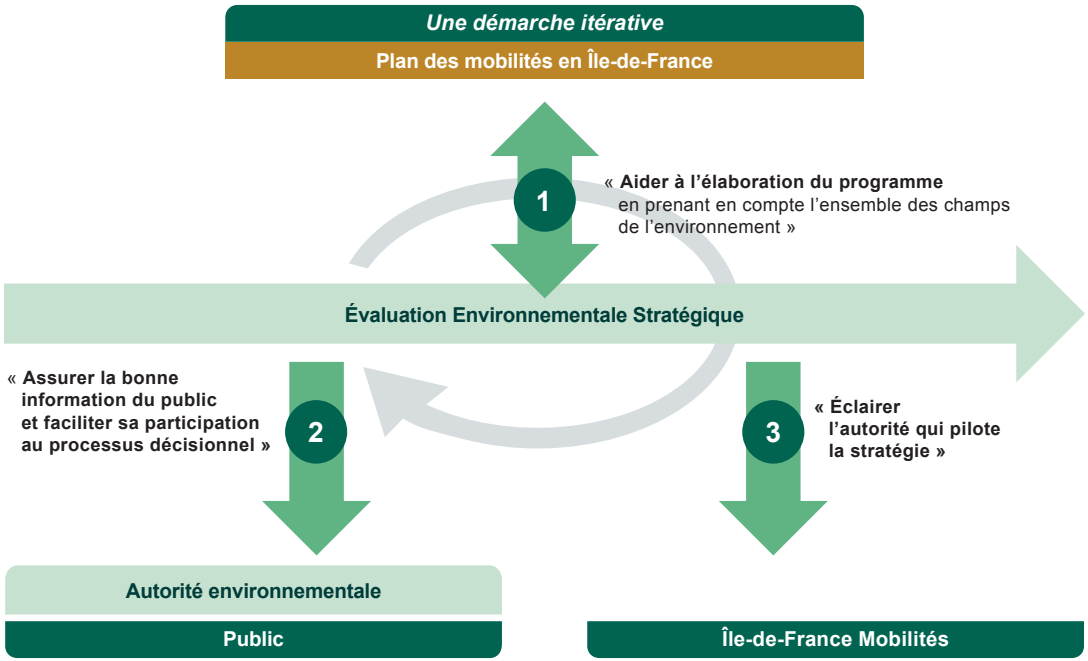
L'évaluation environnementale des plans et programmes dite « Évaluation Environnementale Stratégique » (EES) est régie par la directive européenne n° 2001/42/CE du 27 juin 2001 et le code de l'environnement français (articles L 122-1 et suivants).

L'évaluation environnementale identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du Plan des mobilités sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique. Cette évaluation est transmise pour avis à l'autorité environnementale.

Le résumé non technique développé ci-après constitue une présentation synthétique de la méthodologie et des résultats de cette évaluation.

Étapes et principes clés d'élaboration de l'évaluation environnementale stratégique du Plan des mobilités en Île-de-France

7 étapes clés
Article R122-20 du code de l'environnement
1 Élaboration d'un scénario de mobilité 2030
2 Description de l'état initial de l'environnement en Île-de-France
3 Hiérarchisation des enjeux environnementaux
4 Analyse des incidences du Plan des mobilités sur l'environnement
5 Propositions de mesures ERC (Éviter / Réduire / Compenser)
6 Dispositif de suivi environnemental
7 Résumé non technique de l'évaluation environnementale à destination du public



1.1 Le Plan des mobilités en Île-de-France, son positionnement dans la planification régionale et ses objectifs environnementaux

1.1.1 Le Plan des mobilités en Île-de-France, cadre des politiques de mobilité à horizon 2030

Le Plan des mobilités en Île-de-France est un document de planification qui fixe le cadre des politiques de mobilité à horizon 2030. Il a pour objectif de répondre aux besoins de mobilité et de transport de marchandises des habitants, entreprises et visiteurs de l'Île-de-France, tout en assurant la préservation de l'environnement, de la santé et du cadre de vie au sein de la région. Son contenu est encadré par le code des transports. Il constitue le successeur du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) qui couvrait la période 2010-2020 et dont l'évaluation, publiée en 2022, a permis d'identifier les enjeux pour la nouvelle période.

Île-de-France Mobilités est responsable de l'élaboration de ce plan. Son Conseil d'administration en a approuvé un mandat d'élaboration en mai 2022. La Région Île-de-France est responsable de la concertation réglementaire, jusqu'à approbation du plan par le Conseil régional.

Ce plan engage l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle régionale. Aussi, son élaboration s'est inscrite dans le cadre d'une large concertation avec ces derniers.

1.1.2 L'articulation du Plan des mobilités avec les plans et programmes de niveau national, régional et local

Le Plan des mobilités s'inscrit dans le cadre général de la planification régionale. Il entretient ainsi des liens réglementaires avec d'autres plans, schémas ou programmes de niveau national, régional ou local. Tout particulièrement, le Plan des mobilités doit être compatible avec :

- Le Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E), cadre des politiques d'aménagement et d'urbanisme au niveau régional, afin d'assurer une coordination entre les objectifs et orientations fixés pour l'aménagement du territoire et les mobilités.

- Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), cadre des politiques en matière de changement climatique, énergie et qualité de l'air au niveau régional, afin d'assurer que les objectifs retenus pour le secteur des mobilités soient compatibles avec les objectifs et orientations régionaux fixés dans ces domaines.

Par ailleurs, s'il n'existe pas de lien réglementaire en Île-de-France entre le Plan des mobilités et le Plan de protection de l'atmosphère (PPA), une cohérence doit être assurée afin de coordonner efficacement les politiques et objectifs en termes de qualité de l'air, le secteur des transports étant un contributeur majeur aux émissions de certains polluants atmosphériques.

Ces trois documents de planification ont été soumis à des processus de révision dans des calendriers partiellement concomitants de celui de l'élaboration du Plan des mobilités. Aussi, des échanges réguliers ont eu lieu entre les différents organismes en charge de ces différentes démarches, afin d'assurer l'effectivité de la compatibilité ou de la cohérence.

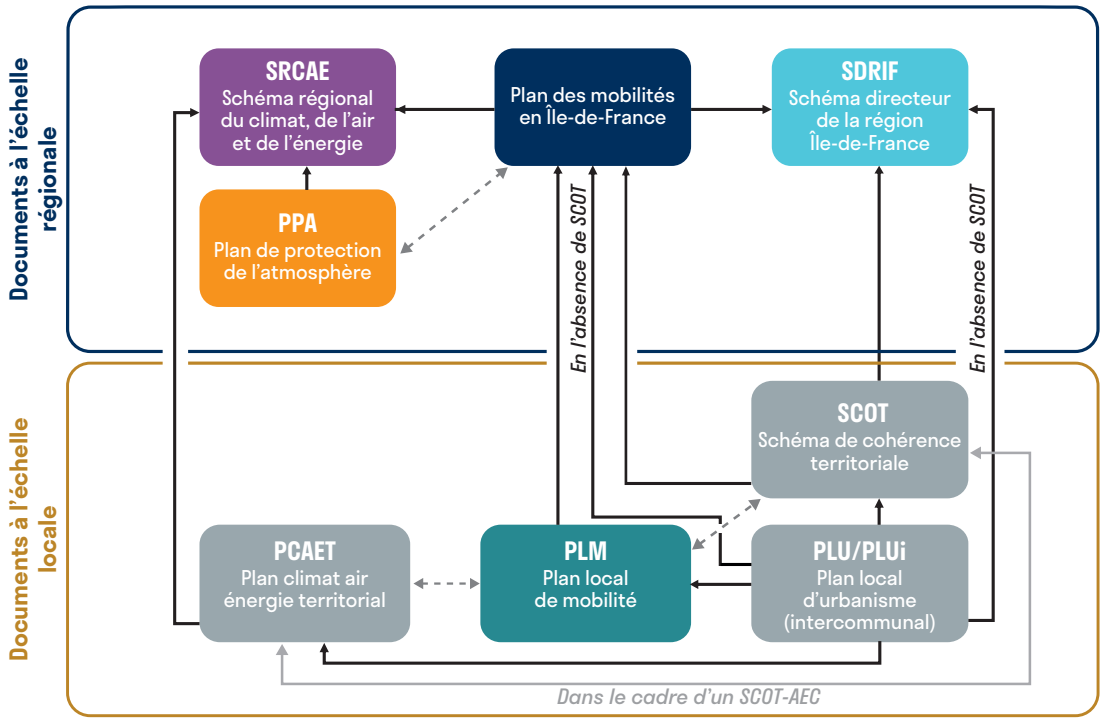
D'autres documents de niveau régional entretiennent des relations avec les mobilités :

- le Plan régional santé environnement (PRSE), déclinaison régionale du Plan national santé environnement (PNSE), en raison des nombreuses interactions entre la santé et les mobilités,

- le Plan régional d'adaptation au changement climatique qui comporte un volet transport.

De façon plus générale, pour assurer l'efficacité de l'action publique, l'évaluation environnementale stratégique s'assure de l'articulation du Plan des mobilités avec les principaux autres plans et programmes nationaux, régionaux et locaux qui présentent un lien avec les mobilités, qu'il existe un lien réglementaire ou non.

Principales articulations entre le Plan des mobilités et les plans et programmes régionaux et locaux



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

Au niveau national le Plan des mobilités doit ainsi tout particulièrement prendre en compte les directives fixées par :

- la Stratégie nationale bas carbone (SNBC),
- la publication (2023) du Secrétariat général à la planification écologique portant sur la planification écologique du secteur des transports à l'échelle nationale qui permet de dessiner une feuille de route pour les acteurs du secteur, et d'anticiper la publication de la future SNBC (SNBC3),
- la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE),
- le Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), décliné au niveau régional par le PPA.

L'analyse menée dans le cadre de l'évaluation environnementale montre une cohérence générale du Plan des mobilités avec l'ensemble de ces plans de niveaux national et régional. Tant les objectifs que les orientations retenues sont alignés.

Les plans locaux de mobilité (PLM) ont pour rôle de décliner les actions du Plan des mobilités au niveau territorial. Le Plan des mobilités émet de nombreuses recommandations et prescriptions ainsi que des propositions méthodologiques pour garantir la bonne déclinaison de son plan d'action, de façon adaptée à l'ensemble des contextes territoriaux. En Île-de-France, il n'existe pas de lien réglementaire entre les PLM et les plans climat air énergie territoriaux (PCAET). Néanmoins, une cohérence doit être assurée afin de traduire localement la compatibilité entre le Plan des mobilités et le SRCAE.

Enfin, les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU) en l'absence de SCOT doivent être compatibles avec le Plan des mobilités afin de garantir la bonne traduction de son plan d'action dans l'urbanisme local.

1.1.3 Les objectifs environnementaux du Plan des mobilités en Île-de-France pour la période 2020-2030

Selon les dispositions du code des transports, le plan de mobilité est un document de planification qui « vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité » *(Article L. 1214-1).*

Les objectifs du Plan des mobilités en Île-de-France s'inscrivent pleinement dans ces engagements.

Au moyen d'une analyse des enjeux environnementaux des systèmes de mobilités en Île-de-France, des objectifs environnementaux ont été fixés :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux déplacements : -25 à -30 % entre 2020 et 2030, conformément à la trajectoire de la Stratégie nationale bas carbone actuellement en vigueur permettant le respect de l'Accord de Paris (2015) par l'atteinte de l'objectif « zéro émission nette » en 2050 ;
- La réduction des émissions de polluants atmosphériques (NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$) pour respecter les valeurs limites réglementaires de concentrations auxquelles sont exposés les habitants sur l'ensemble du territoire, valeurs définies pour supprimer les impacts les plus importants sur la santé ;
- La réduction de moitié des tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France, dans la perspective d'un respect de la « Vision zéro[1][2] » à horizon 2050.

Le Plan des mobilités porte également d'autres objectifs environnementaux et favorisant la santé des habitants :

- la réduction de la vulnérabilité énergétique du territoire,
- l'adaptation des systèmes de mobilités au changement climatique,
- la réduction de l'exposition des habitants au bruit des transports routiers et ferroviaires,
- la contribution au développement de l'activité physique,
- la réduction du stress lors des déplacements,
- la préservation de la biodiversité.

1.2 État initial de l'environnement en Île-de-France

L'état initial de l'environnement vise à identifier les thématiques environnementales majeures en Île-de-France et l'impact des mobilités sur ces dernières. L'objectif est d'identifier à la fois les leviers que représentent les mobilités pour améliorer l'état de l'environnement et la manière dont elles peuvent l'impacter négativement. L'état initial de l'environnement constitue ainsi le fondement de l'analyse des effets notables du plan sur l'environnement.

Des thématiques environnementales ont été identifiées, regroupées ici sous la forme de quatre grands thèmes développés dans la Partie 4 de ce rapport et résumés ci-après :

Climat francilien : atténuation du changement climatique et adaptation

- Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre — Partie 4.2
- Changement climatique et adaptation — Partie 4.3
- Risques naturels — Partie 4.7

Cadre de vie et santé des Franciliens

- Qualité de l'air — Partie 4.1
- Nuisances sonores — Partie 4.4
- Sécurité routière, stress et activité physique — Partie 4.5

Patrimoine naturel et bâti en Île-de-France

- Espaces naturels et biodiversité — Partie 4.6
- Sols et sous-sols — Partie 4.8
- Paysages et patrimoine bâti — Partie 4.9

Utilisation des ressources et gestion des déchets en Île-de-France

- Ressources en eau — Partie 4.10
- Utilisation et transport de matériaux et déchets — Partie 4.11
- Risques technologiques — Partie 4.7

1. *Commission européenne (2018), Communication intitulée « L'Europe en mouvement - Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre », COM(2018) 293 final.*
2. *Résolution du Parlement européen du 6 octobre 2021 sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne « Vision Zéro ». Document de travail des services de la Commission SWD(2019) 283 final.*

1.2.1 Climat francilien : atténuation du changement climatique et adaptation

Consommation d'énergie et émissions de GES

L'Île-de-France est une région à la consommation d'énergie importante, bien que celle-ci connaisse une baisse constante d'année en année. Les transports représentaient 22 % de l'énergie consommée en Île-de-France en 2019, reposant sur un mix énergétique final très carboné, d'origine majoritairement fossile (60 %), qui induit des émissions de gaz à effet de serre importantes. La Stratégie Énergie-Climat de la Région a fixé un objectif de 20 % d'énergie renouvelable locale dans le mix énergétique à l'horizon 2030 afin de réduire l'intensité carbone de la consommation énergétique régionale.

La consommation d'énergie dans les transports par habitant en Île-de-France est deux fois moins élevée qu'à l'échelle nationale. Néanmoins, la dépendance à la voiture individuelle, qui reste incontournable dans certaines parties du territoire, constitue un facteur de vulnérabilité énergétique. Ainsi, la baisse du recours au modes individuels motorisés et la transition énergétique des véhicules et des matériels roulants constituent les leviers majeurs de réduction de la consommation d'énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent.

Changement climatique et adaptation

En parallèle, la région fait face aux effets du changement climatique avec un réchauffement de +0,3°C par décennie depuis le milieu du 20e siècle, lié aux émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale. Tous les scénarios étudiés par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) mènent à un réchauffement du climat francilien et à une augmentation des évènements climatiques extrêmes (sécheresse, vagues de chaleurs, crues, etc.), soulevant un enjeu de santé publique, et un impact sur l'ensemble du vivant et du patrimoine bâti.

Les infrastructures de transport, en particulier, sont vulnérables à ces conditions climatiques extrêmes. Elles contribuent en effet à fragiliser les ouvrages, créant des risques pour la sécurité et impactant les conditions de transport et le confort des usagers. Un enjeu majeur d'adaptation des systèmes de mobilités au changement climatique réside dans la capacité à assurer la continuité et la sécurité des services de transport.

Par ailleurs, les mobilités participent au changement climatique en raison des émissions de gaz à effet de serre induites par l'usage de certains modes de transport. Les infrastructures de transport et les véhicules thermiques ont en outre un impact sur la chaleur urbaine, puisqu'ils participent à l'aggravation de l'effet d'îlot de chaleur urbain et à l'artificialisation des sols. Par conséquent, des changements dans le système de mobilité (infrastructures, aménagements et comportements) constituent des leviers d'atténuation du changement climatique.

Risques naturels

L'Île-de-France est particulièrement exposée aux risques naturels, principalement le risque d'inondation et le phénomène de retrait-gonflement des argiles (RGA).

L'importance et la concentration des systèmes potentiellement exposés à une crue majeure font des inondations par débordement de la Seine et de ses principaux affluents (Marne, Oise et Loing) le principal risque naturel auquel est exposé la région. Les territoires franciliens, urbains et ruraux, sont également exposés à des risques d'inondation par ruissellement.

De plus, l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges, notamment au profit des infrastructures de transport, est un facteur aggravant du risque de débordement (crues) tandis que l'artificialisation des sols due aux infrastructures de transport aggrave également les risques liés au ruissellement pluvial.

Enfin, la région fait face aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles (RGA), qui peuvent se traduire par des dommages importants sur les infrastructures de transport, tout comme les mouvements de terrain d'origine anthropique liés à la présence d'anciennes carrières souterraines. La construction d'infrastructures souterraines (métro) peut en outre accroître le risque souterrain lié à la présence d'anciennes carrières.

1.2.2 Cadre de vie et santé des franciliens

Les mobilités impactent trois des principaux facteurs du score environnemental développé par l'observatoire régional de la santé (ORS) : la qualité de l'air, le cadre de vie et le bruit. Par conséquent, la planification des mobilités en Île-de-France peut contribuer à réduire la multi-exposition des Franciliens aux facteurs environnementaux négatifs pour la santé, cette dernière étant contrastée selon les territoires.

Qualité de l'air

La pollution de l'air a de nombreux effets sanitaires aujourd'hui bien documentés. Elle affecte aussi le bâti, la biodiversité, les milieux naturels et les végétaux. Les transports figurent parmi les contributeurs majeurs aux émissions de certains polluants atmosphériques (NO_2, PM_{10}, $PM_{2.5}$ et benzène). Les niveaux de concentration font l'objet de dépassements des valeurs limites réglementaires et, a fortiori, des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en Île-de-France, entraînant des risques pour la santé humaine. Par ailleurs, la qualité de l'air des enceintes ferroviaires souterraines (en particulier les gares) ne fait l'objet d'aucune réglementation mais demeure sous surveillance.

Nuisances sonores

Les nuisances sonores sont vécues comme une des premières nuisances à la qualité de vie par les Franciliens. Le bruit des transports routiers et ferroviaires peut avoir plusieurs origines

(moteur, friction contre la route ou les rails, vitesse, etc.) et la gêne ressentie dépend de l'ampleur de la propagation liée aux matériaux environnants. Cependant, près de 90 % des Franciliens, soit plus de neuf millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS pour éviter les conséquences sanitaires du bruit. Ainsi, au sein de la zone dense francilienne, le bruit des transports est responsable d'une perte estimée à 10,7 mois de vie en bonne santé par individu du fait du bruit cumulé des transports au cours d'une vie entière.

Sécurité routière, stress et activité physique

Les transports impactent directement la santé via l'insécurité routière. La répartition géographique des accidents et de leur gravité est fortement liée à la nature des territoires. En Île-de-France, les accidents sont plus nombreux en zone urbaine (76 % au sein de l'agglomération parisienne) ; mais, les accidents en zone rurale sont plus graves (50 % des tués se situent hors agglomération). En 2022, les automobilistes sont responsables d'environ la moitié des accidents mortels et représentent également le pourcentage le plus important en nombre de victimes tuées (39 %) alors qu'il s'agissait des usagers de deux-roues motorisés jusqu'en 2014-2015. S'ils représentent une part plus faible des tués et blessés graves, les usagers des modes actifs (piétons et cyclistes) sont plus vulnérables lorsqu'ils sont impliqués dans un accident. Les personnes âgées constituent une part très élevée des piétons tués ou blessés dans un accident. Les enfants représentent également une part importante des blessés. La gravité des accidents vélo et piétons est fortement liée à la vitesse autorisée de circulation sur la voirie.

Les modes de déplacement ont également des effets différenciés sur le stress ressenti lors de leur usage. Le stress ressenti en voiture est particulièrement important dans les embouteillages tandis que le stress dans les transports collectifs dépend du taux de fréquentation, de leur caractère souterrain ou non, de la fréquence des incidents ou encore de l'environnement visuel et sonore.

Les modes actifs présentent les bénéfices sanitaires les plus importants. Ils permettent de réduire la pollution atmosphérique, les émissions gaz à effet de serre et le stress lié aux déplacements, tout en favorisant la pratique d'une activité physique, très favorable à la santé.

1.2.3 Patrimoine naturel et bâti en Île-de-France

Espaces naturels et biodiversité

L'Île-de-France est une région à la biodiversité très riche, mais qui souffre de la fragmentation des espaces naturels et de leur fréquentation intense. Ainsi, plus de 2 000 éléments fragilisent les corridors écologiques : des infrastructures linéaires (voies routières, ferroviaires…), des zones urbaines et des obstacles à l'écoulement sur les cours d'eau (barrages, berges artificialisées…). Très élevée au tournant des années 1990, la consommation d'espaces ouverts a fortement ralenti depuis 2008, mais elle reste encore importante au regard de l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050. En conséquence, une diminution de la biodiversité a lieu.

Pour faire face à ces enjeux, des espaces de protection de la biodiversité sont déterminés comme les zones Natura 2000, ou les Trames Vertes et Bleues (TVB) définies dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Par ailleurs, un quart de l'Île-de-France est en passe d'être couvert par des parcs naturels régionaux. Grâce à leur action dans la durée et à leur capacité à fédérer autour d'objectifs inscrits dans leurs chartes, ils permettent de limiter l'artificialisation des espaces ouverts et des milieux naturels, de réduire les émissions de gaz à effet de serre par des mobilités alternatives, de préserver et de renforcer la biodiversité, etc.

Trois facteurs liés aux mobilités exercent une pression sur la biodiversité :

- la perte, la dégradation et le morcellement des habitats naturels,
- la pollution des eaux et du sol par les dépôts excessifs d'azote,
- le changement climatique.

De fait, la construction d'infrastructures de transport peut entraîner l'artificialisation des sols et donc la destruction des espèces qui étaient présentes sur les sites aménagés. Cela peut également provoquer des coupures et donc la fragmentation des habitats, contraignant l'aire vitale des espèces. De plus, l'éclairage des véhicules et infrastructures de transport participe à la pollution lumineuse qui perturbe notamment le cycle de vie des animaux et modifie la saisonnalité des végétaux. Enfin, la pollution de l'air est à l'origine du phénomène d'oxydation des végétaux par les dépôts secs d'ozone, ralentissant leur croissance (l'ozone étant un polluant secondaire principalement formé par réactions chimique entre le dioxyde d'azote (NO_2) et les Composés Organiques Volatils (COV), émis entre autres par le trafic routier).

Sols et sous-sols

L'Île-de-France comporte de nombreux sites géologiques dont la valeur patrimoniale est reconnue au niveau national et international. Néanmoins, la pression environnementale sur le sous-sol s'est récemment intensifiée en Île-de-France, en particulier en petite couronne, notamment par la construction du Grand Paris Express, avec un linéaire de projets de métro équivalent au linéaire de tunnels de métro préexistants.

Les mobilités sont fortement consommatrices d'espace du fait des infrastructures nécessaires et du stationnement. Les aménagements souterrains dédiés aux transports modifient les services écosystémiques rendus par le sous-sol, en particulier concernant le cycle de l'eau (impact sur l'écoulement, la qualité et la température des eaux souterraines). En raison du recouvrement du sol par des matériaux imperméables tels que le bitume, la création ou l'aménagement des infrastructures de transports a souvent pour conséquence l'imperméabilisation des sols, modifiant leur équilibre écologique.

Enfin, les véhicules thermiques sont responsables de la pollution acide des sols à proximité des infrastructures routières mais également à des distances plus importantes du fait du maintien des polluants dans l'air, entraînant l'appauvrissement nutritif des sols. Outre la pollution acide, les mobilités sont également responsables de l'eutrophisation des milieux, du fait principalement des émissions d'oxydes d'azote et d'ammoniac.

Paysages et patrimoine bâti

L'insertion paysagère des infrastructures de transport représente également un enjeu. Ces dernières peuvent générer des coupures urbaines et altérer le paysage, que ce soit directement ou indirectement via leur construction.

Par ailleurs, l'urbanisation et les grands projets de transports génèrent des quantités importantes de déblais (terres excavées, gravats de démolition…). Ces derniers sont en majorité exportés et stockés en dehors de l'agglomération, dans des installations de stockage des déchets inertes (ISDI), créant des buttes aux pentes abruptes, qui bousculent le relief naturel et modifient le paysage.

Enfin, l'Île-de-France étant la première région touristique de France, l'empreinte environnementale des déplacements pour rejoindre les sites patrimoniaux et paysagers représente donc un enjeu. Les transports sont en outre la source d'une dégradation directe du patrimoine bâti et paysager, conséquence de la pollution atmosphérique qu'ils génèrent, tant sur les sols et la végétation que sur les bâtiments via une altération des matériaux utilisés, et de la fragmentation des espaces altérant les paysages franciliens.

1.2.4 Utilisation des ressources et gestion des déchets en Île-de-France

Ressources en eau

Les déplacements ont un impact sur la qualité de l'eau. En premier lieu, cela est lié à la pollution atmosphérique qu'ils engendrent. Les émissions de NOx liées au trafic routier contribuent ainsi à une acidification des milieux aquatiques, et au phénomène d'eutrophisation qui conduit à une réduction de la biodiversité. De plus, l'état chimique des eaux est également affecté par la présence d'hydrocarbures aromatiques cycliques (HAP), particulièrement toxiques et intégrés à la liste des polluants prioritaires de l'OMS et de l'Union Européenne. Par ailleurs, le transport fluvial est susceptible d'entraîner des pollutions accidentelles, par exemple en cas de fuite d'huile ou de carburant, et les peintures antisalissures employées pour protéger la coque des bateaux contiennent des produits biocides dangereux pour les milieux aquatiques.

En second lieu, les infrastructures de transport participent à l'imperméabilisation des sols, qui génère des pollutions supplémentaires par ruissellement. L'eau de pluie lessive les surfaces imperméabilisées, et entraîne d'importants débits d'eau chargée en métaux lourds (zinc, plomb, cuivre, cadmium…), en hydrocarbures qui peuvent provenir des toitures et des voiries, mais aussi en micropolluants (substances toxiques, présentes en très faibles concentrations dans l'eau, susceptibles d'être accumulées par les organismes vivants, et persistantes). Ces produits peuvent alors atteindre les sols, les nappes phréatiques et les cours d'eau.

Enfin, les ouvrages souterrains ont des impacts sur la qualité des masses d'eau souterraine. Ils peuvent tout d'abord faire obstacle aux écoulements de nappes ou les perturber en raison du drainage de l'eau. Ils peuvent aussi impacter la qualité de l'eau souterraine du fait des matériaux de construction employés. Enfin, les constructions souterraines peuvent contribuer à la formation d'« îlots de chaleur souterrains ».

Utilisation et transport de matériaux et déchets

L'essentiel de la matière nécessaire au fonctionnement de la région provient de l'extérieur. Les matériaux de construction représentent l'une des rares ressources utilisées en Île-de-France pour lesquelles la région peut compter sur une extraction locale. Les besoins en matériaux liés à la construction d'infrastructures de transport sont considérables et ils représentent la majeure partie de l'impact carbone de ces projets. La sobriété dans la conception des infrastructures ainsi que l'utilisation de matériaux bas-carbone peuvent contribuer à diminuer ces émissions. Les chantiers d'infrastructures de transport sont également des producteurs importants de déchets. De fait, les matériaux et les déchets constituent une part significative de la logistique francilienne. Ils sont en grande majorité transportés par la route, qui reste le mode de transport de marchandises prépondérant en Île-de-France (90 %).

L'impact environnemental du transport des matériaux et des déchets dépend largement du véhicule utilisé. Le fret fluvial, particulièrement adapté au transport des matériaux lourds, est un atout francilien, lié au bon développement du réseau de voies navigables dans le bassin de la Seine, premier bassin de fret fluvial en France. Il est nettement moins émetteur de gaz à effet de serre que le transport routier mais reste cependant très minoritaire. Moins de 15 % des matériaux et moins de 5 % des déchets transportés en Île-de-France en 2015 le sont par voie d'eau.

Risques technologiques

Les risques technologiques concernent peu les questions de mobilité, à l'exception du transport de matières dangereuses par voie terrestre. Ainsi, plusieurs millions de tonnes de matières dangereuses (hydrocarbures à 85 %) transitent chaque année en Île-de-France, essentiellement par voie routière, mais aussi voie ferrée ou fluviale. Cependant, le risque est particulièrement diffus. Le stockage des combustibles dans les dépôts de bus constitue en outre un risque directement associé aux transports collectifs, et dépendant de la composition technologique du parc.

1.3 Douze enjeux environnementaux clés identifiés dont cinq majeurs, cinq importants et deux modérés

De l'analyse de l'état initial de l'environnement, qui permet d'identifier les interactions principales entre les thématiques environnementales et les mobilités, résulte la formulation des enjeux environnementaux sur lesquels s'appuie l'évaluation des incidences environnementales du plan. Ils sont ainsi identifiés à travers un croisement entre :

- l'état initial constaté sur chaque thématique et la sensibilité de la thématique au regard des pressions existantes ou futures,
- la sensibilité de la thématique au regard des leviers d'action du Plan des mobilités.

Trois critères ont été retenus pour hiérarchiser ces enjeux, et ainsi établir une évaluation des incidences proportionnelle à ces derniers :

- **la criticité actuelle de l'enjeu** (modérée, importante, majeure),
- **la tendance constatée** (amélioration, stable, dégradation),
- **les leviers du Plan des mobilités pour traiter cet enjeu** (modéré, important, majeur).

Enjeux environnementaux couverts dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique du Plan des mobilités en Île-de-France

Qualité de l'air	**Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique** (réduction des émissions, des concentrations et de l'exposition)
Énergie - Climat	**Réduire les émissions de gaz à effet de serre** du secteur des transports
Énergie - Climat	**Réduire les consommations d'énergie du secteur des transports**
Biodiversité	**Préserver les continuités écologiques et la biodiversité** lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités
Santé	**Préserver la santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, aux nuisances sonore et aux vagues de chaleur, ainsi que le stress** lié aux déplacements, **en développant l'activité physique** (modes actifs) **et en améliorant la sécurité routière**
Aménagement - ressources du sol	**Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols** dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités
Patrimoine bâti et paysager	**Garantir l'insertion paysagère** des infrastructures de transport et de stationnement **et la réduction de l'effet de coupure urbaine**
Ressources en eau	**Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voiries**
Gestion des risques	**Réduire l'exposition aux risques naturels (inondations et risque souterrain)** des infrastructures de transport et des aménagements en faveur des mobilités
Gestion des risques	**Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses**
Changement climatique - Adaptation	**Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques** dans les services de transports collectifs
Matériaux - Déchets	**Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi** dans le cadre des projets d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités et dans leur maintenance

Clés de lecture de l'évaluation des enjeux environnementaux du Plan des mobilités en Île-de-France

Au regard de ces critères, le niveau des enjeux environnementaux est défini comme majeur, important ou modéré pour le Plan des mobilités en Île-de-France. Il est important de noter que l'ensemble des enjeux sont à prendre en compte. Leur hiérarchisation vise avant tout à préciser et apprécier dans quelle mesure le Plan des mobilités peut et doit jouer un rôle majeur, important ou modéré, pour améliorer ou renforcer l'impact positif sur chacun d'entre eux.

Les cinq enjeux majeurs :

- Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique (réduction des émissions, des concentrations et de l'exposition).
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.
- Réduire les consommations d'énergie du secteur des transports.
- Préserver les continuités écologiques et la biodiversité lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités.
- Préserver la santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, aux nuisances sonores et aux vagues de chaleur, ainsi que le stress lié aux déplacements, en développant l'activité physique (modes actifs) et en améliorant la sécurité routière.

Les cinq enjeux importants :

- Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques dans les services de transports collectifs.
- Réduire l'exposition aux risques naturels (inondations et risque souterrain) des infrastructures de transport et des aménagements en faveur des mobilités.
- Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités.
- Garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction de l'effet de coupure urbaine.
- Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi dans le cadre des projets d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités et dans leur maintenance.

Les deux enjeux modérés :

- Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voirie.
- Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses.

1.4 Des objectifs de mobilité construits pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques

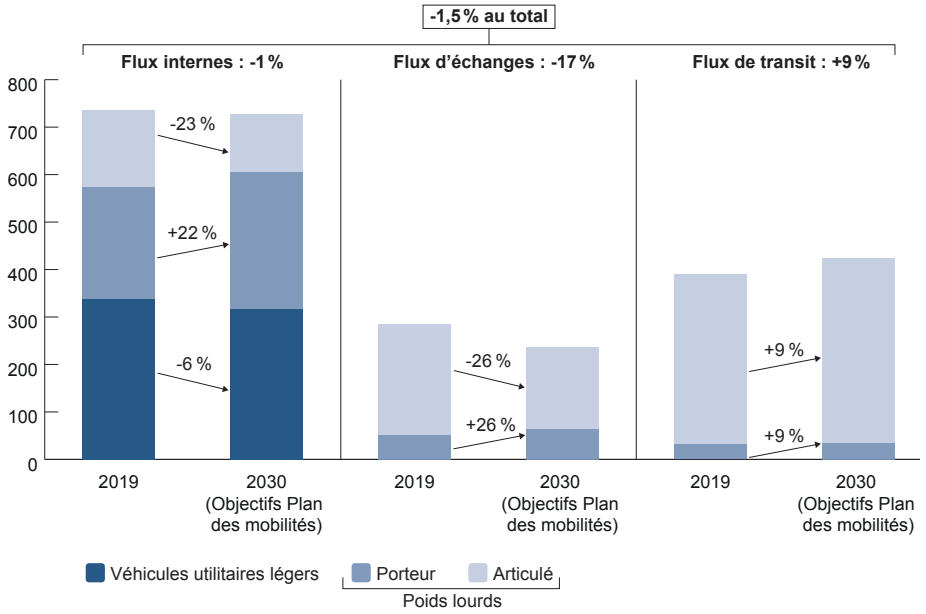
Des objectifs d'évolution des déplacements de personnes et de marchandises par mode ont été définis à horizon 2030 afin de respecter deux objectifs environnementaux quantitatifs cités plus haut : baisse des émissions de gaz à effet de serre issues des transports de -25 à -30 % et respect des valeurs limites réglementaires de concentration de polluants atmosphériques (NO_x, PM_{10} et $PM_{2,5}$). Ces objectifs correspondent ainsi aux deux premiers enjeux majeurs identifiés à travers l'état initial de l'environnement.

Des scénarios contrastés de mobilité, faisant varier l'intensité des politiques en faveur des modes alternatifs aux modes routiers ont été construits et modélisés, d'une part au moyen du modèle de prévision de trafic d'Île-de-France Mobilités ANTONIN pour les mobilités de personnes, et d'autre part à travers une modélisation de niveau macro réalisée dans le cadre d'une mission d'expertise pour le trafic routier de marchandises. Des scénarios d'évolution technologique du parc de véhicules faisant varier la part des véhicules « propres » (électriques, hybrides rechargeables, GNV, hydrogène) ont également été déterminés, en cohérence notamment avec les projections de besoin de bornes de recharge électriques au niveau régional élaborés par Enedis. Les émissions de gaz à effet de serre découlant de ces scénarios ont ensuite été simulées par Airparif.

Ce travail a montré que seul le scénario le plus ambitieux concernant la baisse du trafic routier, en particulier automobile, et l'augmentation de la part des véhicules propres, notamment électriques, permet d'atteindre la baisse d'émissions de gaz à effet de serre escomptée.

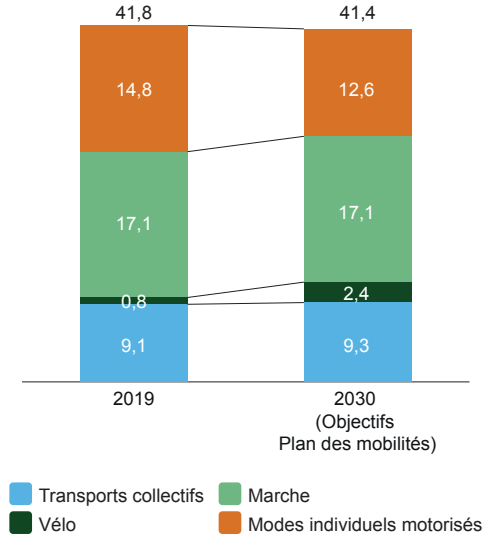
Ces objectifs, représentés dans les graphiques ci-après, permettent une baisse de 26 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et 2030 et un respect des valeurs limites réglementaires sur l'ensemble du territoire pour les trois polluants atmosphériques considérés.

Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises annuels entre 2019 et le scénario objectif du Plan des mobilités (en millions de véhicules.kilomètres)



Source : simulations Systra France à partir de la base SIRENE, de l'enquête TMV et de l'enquête TRM

Objectifs d'évolution de l'usage des différents modes de déplacement pour les déplacements de personnes entre 2019 et le scénario objectif du Plan des mobilités



Source : Île-de-France Mobilités

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

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

1.5 Un plan d'action établi en concertation avec les acteurs du territoire en tenant compte des objectifs environnementaux

1.5.1 Un important travail de concertation

De l'automne 2022 à l'automne 2023, deux grandes phases ont été suivies : l'identification des défis et des actions possibles, puis la définition des objectifs et du plan d'action.

Ce processus a impliqué une concertation étroite avec les acteurs de la mobilité en Île-de-France pour intégrer leurs retours et propositions (250 participants de 120 organismes différents impliqués) :

Des ateliers de travail avec les EPCI et les Départements, centrés sur les enjeux territoriaux de la mobilité ont été menés :

- Trois groupes de travail ont été formés, réunissant des collectivités territoriales similaires pour échanger autour d'enjeux de mobilité communs : le cœur urbain, les pôles en périphérie et les zones rurales. La Région, l'État et des organismes experts des mobilités régionales ont également participé à ces discussions.
- Ces groupes se sont rencontrés entre novembre 2022 et mars 2023 pour aborder des sujets tels que la réduction de l'usage de la voiture, la logistique, l'amélioration des transports en commun et la création d'environnements favorables aux déplacements locaux en modes alternatifs à la voiture individuelle.
- Ils se sont à nouveau réunis entre mai et juillet 2023 pour échanger sur le projet de plan d'action et le suivi nécessaire pour mettre en place ce plan.

Des ateliers thématiques (transport de marchandises, accessibilité, modes actifs, usages de la route, transports collectifs, management de la mobilité employeurs, mobilité solidaire) associant de nombreuses parties prenantes de la mobilité francilienne pour permettre d'exprimer leurs attentes vis-à-vis du plan :

- associations d'usagers (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite),
- collectivités, services de l'État et opérateurs publics,
- représentants des acteurs privés des transports et de la mobilité (opérateurs, conseillers en mobilité).

Un questionnaire en ligne pour recueillir les attentes d'un large nombre d'acteurs de la mobilité sur les actions prioritaires :

- collectivités, y compris communes,
- acteurs économiques et associatifs,
- gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports collectifs.

Un séminaire rassemblant les élus franciliens pour clore la phase de concertation :

- Ce séminaire avait pour but d'éclairer les débats autour de deux sujets clés issus des retours du questionnaire en ligne :
  - le partage de la voirie pour les mobilités partagées et actives,
  - l'amélioration de l'attractivité des transports collectifs à travers des actions locales complémentaires à celles d'Île-de-France Mobilités.
- Son objectif était de lancer une dynamique de réflexion et de collaboration entre les acteurs clés de la mise en œuvre du Plan des mobilités, une dynamique appelée à perdurer après l'approbation du plan.

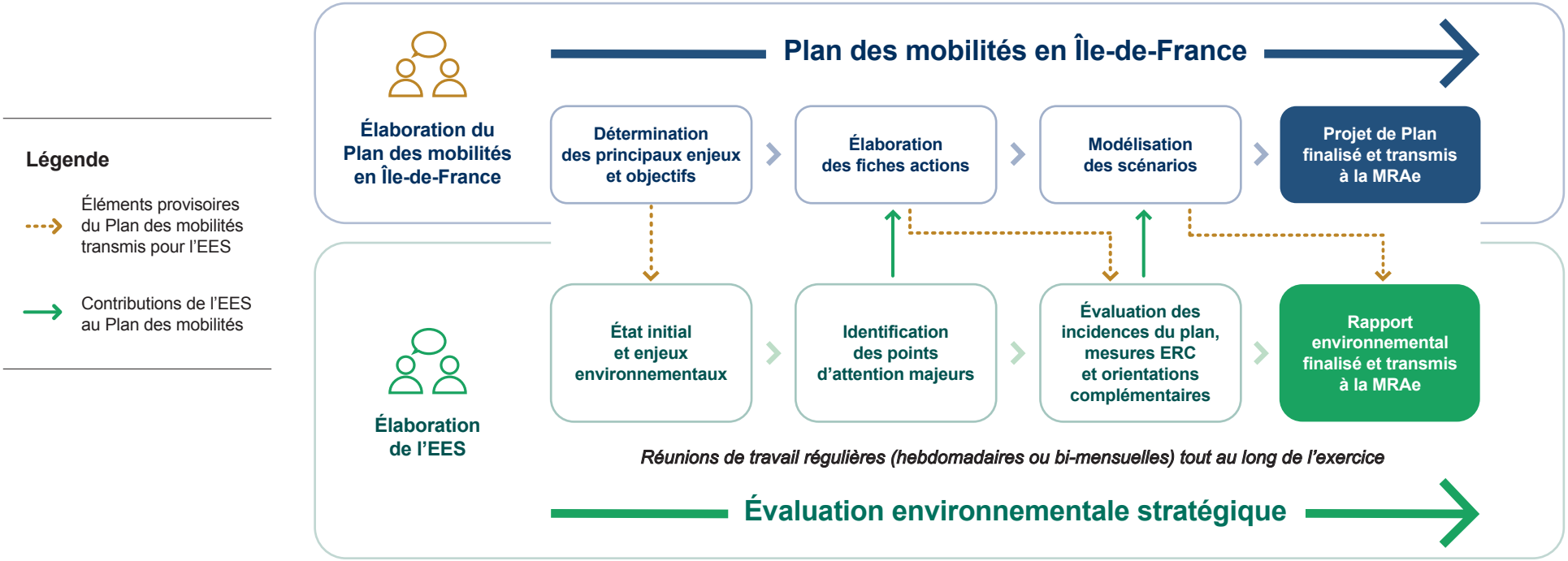
1.5.2 Une prise en compte des enjeux environnementaux intégrée tout au long du processus d'élaboration

L'évaluation environnementale stratégique a été réalisée en parallèle du processus d'élaboration du projet du Plan des mobilités et de manière itérative. Le schéma suivant présente à titre indicatif le travail d'articulation entre les deux démarches, ayant permis une meilleure prise en compte de l'environnement lors de l'élaboration du Plan des mobilités :

Une note méthodologique de l'élaboration du Plan des mobilités a été transmise début 2023 à la Mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) dans le cadre d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale, suivant une procédure autorisée via l'article R. 122-19 du code de l'environnement. Cette démarche a permis de préciser les attentes et de présenter les premiers arbitrages méthodologiques retenus dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités et de son évaluation. Un avis de cadrage préalable réalisé par la MRAe a ainsi permis d'orienter et de nourrir l'élaboration du plan et de son évaluation environnementale stratégique.

Île-de-France Mobilités a par ailleurs mis en place un Comité scientifique environnemental composé des principaux organismes d'échelle régionale spécialistes des thématiques environnementales couvertes par le Plan des mobilités. Ce comité s'est réuni deux fois afin d'enrichir l'élaboration du plan et de garantir la qualité de son évaluation environnementale.

Schéma synthétique des itérations effectuées entre le projet de Plan des mobilités et son évaluation environnementale



Un plan d'action organisé en quatorze axes

Pour atteindre l'équilibre recherché entre réponse aux besoins de mobilités des Franciliens et atteinte des objectifs environnementaux, le travail de co-élaboration du plan et de son évaluation environnementale a abouti à la construction d'un plan d'action comprenant 46 actions regroupées en quatorze axes. Comme évoqué précédemment, celui-ci a été consolidé et validé au terme d'un important travail de concertation avec les acteurs régionaux et locaux des mobilités. Il place au centre des politiques de mobilités à horizon 2030 :

- le développement des modes de transport de personnes et de marchandises les plus vertueux sur le plan environnemental,
- la baisse de l'usage de la voiture individuelle,
- la réduction des distances parcourues par les véhicules routiers de transport de marchandises,
- la transformation des usages de la rue et de la route,
- le développement de l'accessibilité et de l'inclusivité des services de mobilité,
- la transition énergétique des véhicules routiers.

Les actions sont ensuite déclinées en mesures.

AXE 1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs

AXE 2 Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

AXE 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements

3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs

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

4.1	Développer les infrastructures cyclables
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

AXE 5 Développer les usages partagés de la voiture

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

AXE 6 Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

6.1	Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle

AXE 7 Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable
7.2	Améliorer la sécurité routière
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier

AXE 8 Mieux partager la voirie urbaine

8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

AXE 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé

AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable

10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises

AXE 11 Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

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

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

AXE 13 Agir en faveur de la mobilité touristique durable

13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs

AXE 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

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

1.6 Évaluation des incidences notables prévisibles du Plan des mobilités en Île-de-France

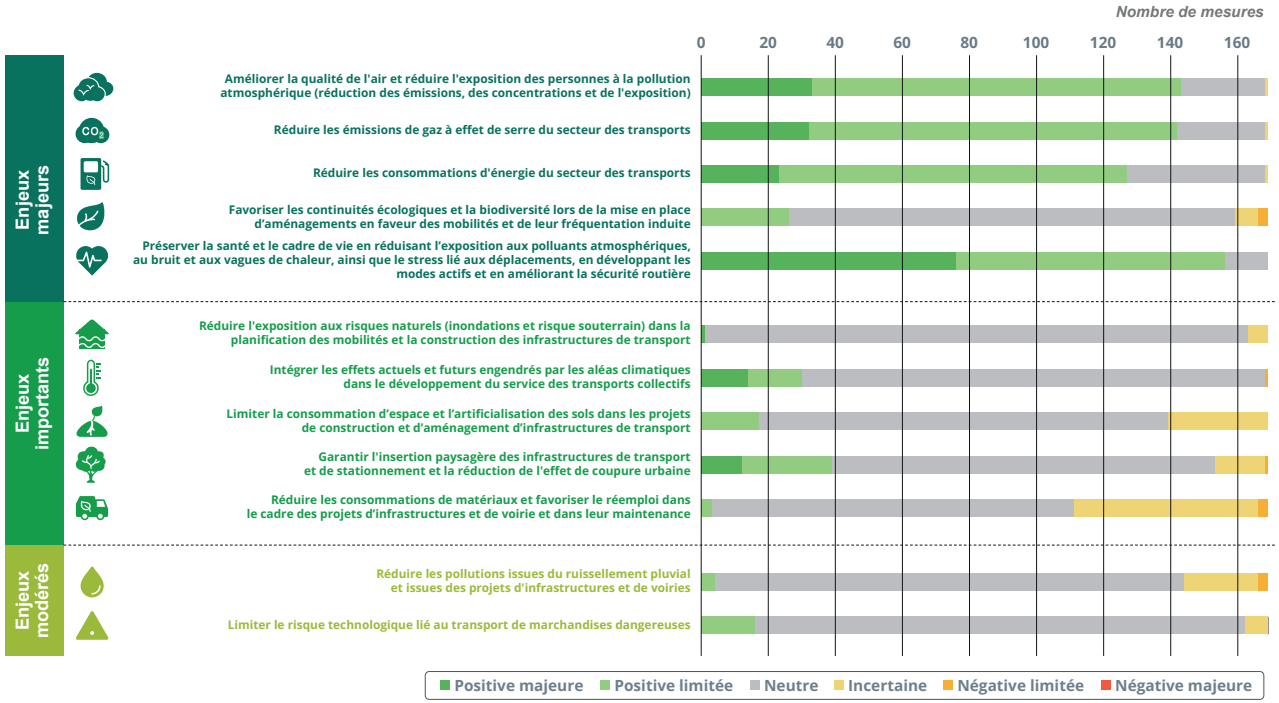
Les incidences des mesures du plan d'action sur les différents enjeux environnementaux ont été analysées et classées selon la typologie suivante : positive majeure, positive limitée, neutre, négative limitée, négative majeure.

Une concaténation des résultats permet de réaliser un profil général des incidences du plan d'action sur les enjeux environnementaux, afin d'identifier globalement les forces et axes d'amélioration du plan d'un point de vue environnemental.

Cette approche comptable, présentée dans le graphique ci-après, ne constitue pas une vision cumulée de l'impact du plan, la nature et l'ampleur des incidences des mesures pouvant fortement différer. Elle ne se substitue donc pas à l'analyse fine par action, détaillée dans le rapport environnemental.

Le total par enjeu environnemental est synthétisé dans le schéma ci-dessous :

Profil environnemental du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France



1.6.1 Un impact global positif sur les enjeux majeurs

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

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

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

L'enjeu de préservation de la santé – qui regroupe les impacts de l'exposition à la pollution atmosphérique, au bruit des transports routiers et ferroviaires, aux îlots de chaleur urbain et au stress, ainsi que la sécurité routière et l'activité physique – est concerné par un nombre important de mesures à l'impact positif majeur.

L'ensemble des mesures contribuant à baisser le trafic automobile et à favoriser la mutation technologique du parc réduit en effet l'exposition des Franciliens à la pollution atmosphérique et au bruit, minorant ainsi l'impact de ces derniers sur leur santé.

En complément, l'ensemble des actions favorisant le développement des modes actifs, la pacification et l'accessibilité de la voirie et un partage de cette dernière davantage en faveur des piétons et des cyclistes permet une amélioration de la sécurité routière pour ces usagers particulièrement vulnérables et de l'activité physique pour tous, ainsi qu'une réduction du stress.

L'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, fait par ailleurs l'objet d'une action spécifiquement destinée à réduire l'incidence des accidents graves.

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

1.6.2 Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés

L'impact du plan d'action sur les enjeux environnementaux classés importants ou modérés est quant à lui principalement neutre. Une majorité des mesures inscrites au plan induisent en effet des impacts non significatifs sur ces enjeux moins directement liés au système de mobilité que les enjeux majeurs. En particulier, l'ensemble des actions traitant de services de mobilité ou de mesures incitatives aux changements de comportements n'ont que peu d'incidence sur ces enjeux.

Ces derniers sont principalement affectés par les mesures liées à la construction et à l'aménagement. Ainsi, les impacts incertains, relativement nombreux concernant les enjeux de réduction des consommations de matériaux, d'espace et d'artificialisation des sols et de pollutions issues du ruissellement pluvial, proviennent des mesures impliquant la construction d'infrastructures de transport, de stationnement ou d'avitaillement. Leur bilan réel (positif ou négatif) dépend de chaque projet précis et ne peut donc être réalisé à l'échelle d'un plan de mobilité régional. Il s'agit ainsi de conserver une vigilance sur ces enjeux lors de la conception et de la réalisation des projets.

1.7 Définition de mesures complémentaires améliorant l'impact environnemental du plan

1.7.1 Des mesures complémentaires intégrées au plan d'action

Des mesures pour renforcer les effets positifs du plan ont été définies et intégrées directement dans les fiches-actions grâce à un travail itératif entre l'élaboration du plan d'action et l'analyse de ses incidences environnementales.

Elles visent par exemple à veiller à la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets impliquant une construction (choix des matériaux, gestion des eaux pluviales et des risques de crue, végétalisation, prise en compte de la Trame verte et bleue etc.), à maintenir l'accessibilité de la voirie lors des travaux pour garantir la continuité des cheminements pour les piétons et les personnes à mobilité réduite à tout moment, ou encore à mieux prendre en compte le stress lié aux déplacements.

1.7.2 Des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs du plan

L'ensemble des actions entraînant des impacts incertains ou négatifs font l'objet de mesures « ERC » (Éviter, Réduire, Compenser) recensées dans le rapport environnemental et dont l'existence est signalée dans le plan par un pictogramme qui invite les maîtres d'ouvrage à se reporter au rapport environnemental pour l'explicitation de ces mesures :



Ces mesures concernent par exemple les aménagements et les processus permettant une meilleure prise en compte des risques naturels, en particulier du risque d'inondation, une meilleure gestion des matériaux et déchets liés aux constructions sur leur cycle de vie ou encore une compensation des impacts sur les espaces naturels (reboisement et restauration écologique) et la biodiversité (aménagements en faveur de la mobilité des espèces, végétalisation).

Au total, 125 mesures Éviter-Réduire-Compenser et orientations complémentaires ont été définies.

Enfin, afin de suivre l'impact du Plan des mobilités sur l'environnement, un dispositif de suivi environnemental est défini, synthétisant les principaux indicateurs à suivre afin de déterminer l'impact du Plan des mobilités sur les différents enjeux environnementaux. Afin de garantir l'effectivité de ce suivi, les indicateurs retenus sont existants ou reposent sur des données nécessaires à l'évaluation disponibles auprès d'organismes régionaux.

2

Introduction

2.1 Guide de lecture du présent document 22

2.2 Contexte juridique, objectifs et méthodologie de l'évaluation environnementale stratégique (EES) 24

2.2.1 Cadre juridique 24

2.2.2 Objectifs et contenu de l'EES du Plan des mobilités en Île-de-France 24

2.2.3 Une démarche de co-élaboration du plan et de son évaluation environnementale en relation étroite avec les territoires franciliens et les experts régionaux de l'environnement 25

2 Introduction

2.1 Guide de lecture du présent document

Le présent rapport environnemental est constitué de dix parties qui rendent compte de la démarche d'évaluation environnementale du Plan des mobilités en Île-de-France et recoupent l'ensemble des exigences réglementaires de contenu telles que décrites à l'article R122-20 du code de l'environnement portant sur le contenu du résumé non technique d'un rapport environnemental de plan ou programme :

PARTIE 1 Résumé non technique

La première partie présente une vision synthétique de l'ensemble des informations contenues dans le rapport environnemental.

Cette partie constitue donc le résumé non technique attendu par l'article R122-20.

PARTIE 2 Introduction

Cette partie rappelle le cadre réglementaire, les objectifs et modalités d'élaboration de l'EES du Plan des mobilités.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

8° *« Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ».*

PARTIE 3 Présentation du Plan des mobilités en Île-de-France

La troisième partie présente une synthèse de l'évaluation du PDUIF, prédécesseur du Plan des mobilités, explicite les motivations ayant conduit à sa révision et à l'élaboration du Plan des mobilités, puis elle présente succinctement les objectifs et le plan d'action du Plan des mobilités ainsi que l'articulation de ce dernier avec les autres plans et programmes qui s'appliquent à la région Île-de-France.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

1° *« Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ».*

PARTIE 4 État initial de l'environnement

Cette partie est structurée autour de onze thématiques environnementales présentant un lien avec les mobilités :

1. **La qualité de l'air**
2. **L'énergie et les émissions de gaz à effet de serre**
3. **Le changement climatique et l'adaptation à ce dernier**
4. **Les nuisances sonores**
5. **La santé et le cadre de vie**
6. **La biodiversité**
7. **La gestion des risques naturels et technologiques**
8. **Les espaces ouverts, les ressources des sols et des sous-sols**
9. **Le patrimoine bâti et paysager**
10. **Les ressources en eau**
11. **Les matériaux et les déchets**

Elle présente pour chacune d'entre elles l'état des lieux en Île-de-France, les évolutions probables et le lien avec les mobilités.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

2° *« Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ».*

PARTIE 5 Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux

En tenant compte de l'état initial de l'environnement, et en particulier des liens entre les thématiques environnementales et les mobilités, cette partie identifie douze enjeux environnementaux qui sont le support de l'analyse des incidences du plan sur l'environnement. Ces enjeux sont hiérarchisés en fonction de leur importance au regard du Plan des mobilités.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

8° *« Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ».*

PARTIE 6 Justification des choix réalisés au regard des solutions de substitution

Cette partie présente la méthodologie retenue pour déterminer le niveau d'ambition nécessaire des actions inscrites au Plan des mobilités pour permettre l'atteinte des objectifs environnementaux fixés. Elle détaille notamment la réalisation de modélisations de scénarios contrastés d'évolution des parts modales des déplacements et de la composition technologique du parc de véhicules.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

3° *« Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. »*

4° *« L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ».*

8° *« Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ».*

PARTIE 7 Analyse des incidences des objectifs sur l'environnement

Cette partie établit les impacts des objectifs quantitatifs du Plan des mobilités en termes d'évolution des parts modales et de la composition technologique du parc de véhicules sur les principaux enjeux environnementaux associés au Plan : gaz à effet de serre, qualité de l'air, consommation d'énergie, consommation d'espace.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

5° *« L'exposé des incidences notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement. »*

PARTIE 8 Méthodologie d'élaboration du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France

En préambule de l'analyse des incidences environnementales du plan d'action du Plan des mobilités, cette partie explicite la méthodologie d'élaboration de ce dernier et plus particulièrement la façon dont les enjeux environnementaux y ont été intégrés.

PARTIE 9 Analyse des incidences des actions sur l'environnement et mesures préconisées

Cette partie présente l'analyse des incidences environnementales des actions du Plan des mobilités sur l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés. La justification de l'appréciation de ces incidences est présentée par enjeu environnemental. Les mesures préconisées pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives ou incertaines y figurent également.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

5° *« L'exposé des incidences notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.*

Les incidences notables probables sur l'environnement sont regardées en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces incidences. Elles prennent en compte les incidences cumulées du plan ou programme avec d'autres plans ou programmes connus.

L'exposé de l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ».

6° *« La présentation successive des mesures prises pour éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ; réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ; compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduite ».*

PARTIE 10 Suivi des incidences environnementales

Cette partie présente les indicateurs définis pour évaluer l'évolution des composantes environnementales associées aux enjeux environnementaux du Plan des mobilités au cours du temps, à mesure de la mise en œuvre du Plan des mobilités.

Lien avec le contenu de l'article R122-20 :

7° *« La présentation des critères, indicateurs et modalités y compris les échéances-retenus pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des incidences défavorables identifiées au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ; pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ».*

2.2 Contexte juridique, objectifs et méthodologie de l'évaluation environnementale stratégique (EES)

2.2.1 Cadre juridique

L'évaluation environnementale des plans et programmes dite « Évaluation Environnementale Stratégique » (EES) est régie par la directive européenne n° 2001/42/CE du 27 juin 2001 et le code de l'environnement français (articles L122-4 et suivants). L'article R122-17 du code de l'environnement inclut les plans de mobilité dans les documents devant faire l'objet d'une EES.

Comme précisé par l'article L122-7 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale comporte l'établissement d'un rapport qui identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan ou du programme sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme.

Le rapport environnemental présente les mesures prévues pour éviter les incidences négatives notables que l'application du plan ou du programme peut entraîner sur l'environnement, les mesures prévues pour réduire celles qui ne peuvent être évitées et les mesures prévues pour compenser celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites. Il expose les autres solutions envisagées et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, le projet a été retenu.

Enfin, le rapport environnemental définit les critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du plan ou du programme sur l'environnement afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et, si nécessaire, envisager les mesures appropriées.

La personne responsable de l'élaboration d'un plan ou d'un programme soumis à évaluation environnementale transmet pour avis à l'autorité environnementale le projet de plan ou de programme accompagné du rapport sur les incidences environnementales.

Ces itérations avec l'autorité environnementale doivent permettre de réduire au maximum les incidences négatives du plan ou programme et de s'assurer de la pertinence des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) proposées.

2.2.2 Objectifs et contenu de l'EES du Plan des mobilités en Île-de-France

L'évaluation environnementale stratégique du Plan des mobilités en Île-de-France vise trois principaux objectifs.

Tout d'abord, l'évaluation environnementale vise à intégrer le plus en amont possible les enjeux environnementaux dans le plan lui-même. Elle analyse l'état initial de l'environnement et les effets (positifs ou négatifs) des actions envisagées sur ce dernier. Sur cette base, des mesures d'accompagnement pour éviter, réduire, voire compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement et la santé publique sont préconisées.

L'évaluation environnementale du plan ne doit pas être une évaluation a posteriori des impacts une fois le plan établi, mais bien une évaluation intégrée à son élaboration. Elle constitue un outil d'aide à la décision, qui prépare et accompagne la construction du document : en ce sens elle apporte une valeur ajoutée importante en permettant de renforcer la pertinence et l'acceptabilité du plan lui-même.

Ensuite, le rapport environnemental rédigé pour rendre compte de la démarche d'évaluation environnementale constitue le matériau à partir duquel la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) formule un avis obligatoire sur l'évaluation environnementale réalisée. Cet avis porte à la fois sur la qualité de l'évaluation environnementale, son caractère

complet, son adéquation aux enjeux du plan et programme, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le programme. Il comporte une analyse du contexte, du caractère complet du rapport environnemental, de sa qualité et du caractère approprié des informations, ainsi qu'une analyse de la prise en compte de l'environnement, notamment en ce qui concerne la pertinence et le caractère suffisant des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

Ce dernier point est essentiel et présente deux enjeux spécifiques :

- retranscrire de façon transparente le processus itératif qui a été mis en œuvre pour répondre aux enjeux environnementaux prioritaires du territoire directement dans le Plan des mobilités,
- proposer des mesures pertinentes et suffisantes en termes d'évitement, de réduction, voire de compensation des incidences probables.

Les étapes de l'évaluation environnementale stratégique s'articulent finement avec les deux grandes phases d'élaboration du Plan des mobilités, dans un souci d'itérations et d'amélioration en continu du plan :

- **Première phase :** la définition des grands enjeux auxquels le Plan des mobilités en Île-de-France doit faire face, la stratégie et les objectifs quantitatifs du Plan des mobilités en Île-de-France, et la pré-identification des actions à approfondir pour y répondre.
- **Deuxième phase :** la définition des actions concrètes qui constituent le cœur du Plan des mobilités en Île-de-France.

Enfin, l'évaluation environnementale, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale qui est joint à cette évaluation, visent à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux. Le rapport environnemental, en particulier son résumé non technique, revêt donc une visée pédagogique.

2.2.3 Une démarche de co-élaboration du plan et de son évaluation environnementale en relation étroite avec les territoires franciliens et les experts régionaux de l'environnement

Le Plan des mobilités en Île-de-France a une portée territorialisée en lien étroit avec les documents de planification locale de l'urbanisme et des mobilités ***(voir la section 3 de la PARTIE 3 « Articulation des plans et des programmes »).***

La démarche de co-élaboration du plan et de son évaluation environnementale tient compte de cette articulation en :

- renforçant les liens entre les politiques régionales et locales, à la fois via la co-construction du Plan des mobilités en Île-de-France, et dans sa mise en œuvre ***(voir PARTIE 8 sur la démarche de concertation entreprise),***
- adoptant une approche des enjeux environnementaux qui permette de renforcer la cohérence de l'action publique sur les enjeux environnementaux particulièrement impactés par les mobilités,
- permettant une réelle prise en compte et déclinaison des objectifs et orientations du plan, qui permettent l'atteinte d'objectifs environnementaux, et aux échelles inférieures, en tenant compte des enjeux et caractéristiques spécifiques de chacun des territoires d'Île-de-France.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés ont ainsi été présentés et soumis aux acteurs régionaux et locaux des territoires afin qu'ils en tiennent compte dans leurs propositions pour le Plan des mobilités régional et, en retour, que l'élaboration du plan puisse tenir compte des spécificités territoriales dans la définition des actions permettant l'atteinte des objectifs environnementaux.

Par ailleurs, des échanges ont été organisés avec les organismes régionaux experts des différentes thématiques environnementales, à travers la tenue d'un Comité scientifique environnemental, pour garantir la pertinence des enjeux et objectifs environnementaux retenus au regard du contexte francilien. Enfin, un cadrage préalable a été sollicité auprès de la MRAe afin d'assurer en amont la mise en œuvre d'un cadre de travail qui soit conforme aux attentes de l'autorité ***(voir la section 2 de la PARTIE 8 pour davantage de détail sur ces démarches).***

La concomitance partielle de l'élaboration du Plan des mobilités et du SDRIF-E a permis une valorisation directe de l'état initial de l'environnement réalisé par l'Institut Paris Region pour le SDRIF-E dans l'évaluation environnementale du Plan des mobilités. De nombreuses parties descriptives de l'environnement francilien sont ainsi directement extraites du document intitulé « *L'environnement en Île-de-France* » publié par l'Institut Paris Region en 2022, en préfiguration de l'évaluation environnementale du SDRIF-E.

3 Présentation du Plan des mobilités en Île-de-France

3.1 Synthèse de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010 - 2020 27

3.2 Un nouveau cadre pour les politiques de mobilité franciliennes à l'horizon 2030 29

3.3 Présentation des objectifs et du plan d'action 30

3.4 Articulation des plans et des programmes 32

3.4.1 Articulation du Plan des mobilités en Île-de-France avec les plans nationaux 33

3.4.2 Articulation du Plan des mobilités en Île-de-France avec les plans régionaux 41

3.4.3 Articulation du Plan des mobilités en Île-de-France avec les plans locaux 51

3 Présentation du Plan des mobilités en Île-de-France

3.1 Synthèse de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, prédécesseur du Plan des mobilités en Île-de-France, couvrait la décennie 2010. Sa mise en œuvre a été évaluée sur la période 2010-2021 par Île-de-France Mobilités. Cette évaluation constitue le matériau principal ayant permis la définition des objectifs du Plan des mobilités en Île-de-France, y compris des objectifs environnementaux, ainsi que de ses orientations.

À fin 2021, il ressort de l'évaluation que les deux-tiers des actions ont été engagées voire terminées. Le niveau d'avancement diffère toutefois selon les thématiques. Les actions les plus avancées ont concentré la quasi-totalité de l'action publique (transports collectifs, vélo en fin de décennie). Elles ont bénéficié d'un pilotage clairement établi, de financements de la part de la Région Île-de-France ou d'Île-de-France Mobilités. Les actions les moins avancées concernent en particulier la mise en accessibilité de la voirie et le transport de marchandises. Il ne s'agit pas nécessairement des actions les plus coûteuses, mais elles sont souvent moins maîtrisées techniquement et leur ampleur peut sembler importante.

Avant la crise sanitaire, la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements suivait les tendances fixées par le PDUIF avec une diminution de l'usage des modes individuels motorisés au profit d'une croissance des déplacements en transports collectifs et par les modes actifs.

La crise sanitaire est toutefois venue bouleverser cette tendance, seuls les modes actifs, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte de déplacements quotidiens qui restent en deçà de leur niveau de 2010.

Concernant les objectifs environnementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la situation s'est certes améliorée mais pas encore suffisamment. Il en est de même pour les objectifs de sécurité routière. Ainsi, durant la période 2010–2020, les émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements en Île-de-France ont diminué de 13 % alors que l'objectif fixé par le PDUIF était de 20 %.

Le PDUIF était structuré en neuf défis* pour répondre aux enjeux de mobilité sur le territoire francilien.

Il en ressort les conclusions suivantes par défi :

↘ **DÉFI 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs (Action 1.1)**

Le bilan de la mise en œuvre des actions relatives à la construction d'une ville plus favorable aux déplacements alternatifs à la voiture individuelle est globalement positif. La prise de conscience de la nécessité d'articuler davantage aménagement et transport se développe et se traduit progressivement dans les projets urbains, notamment dans les quartiers de gare. Les plans locaux d'urbanisme intercommunaux constituent un outil essentiel pour renforcer encore cette articulation.

↘ **DÉFI 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs (Actions 2.1 à 2.9)**

Pendant la décennie 2010, l'amélioration des transports collectifs a constitué un axe majeur des politiques de mobilité, reposant sur de très nombreuses mesures afin de répondre aux attentes des Franciliens : développement de l'offre de transport, amélioration de la qualité de service, amélioration de l'intermodalité, renforcement de l'information, évolution de la tarification et modernisation de la billettique.

↘ **DÉFIS 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo (Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3)**

Globalement, la croissance des déplacements en modes actifs (à pied et à vélo) a atteint les objectifs fixés par le PDUIF. Les actions inscrites au PDUIF ont largement contribué à cette évolution, en particulier la pacification de la voirie et les aménagements cyclables, même si certaines sont encore loin d'être achevées comme le développement du stationnement vélo ou les actions spécifiquement en faveur de la marche. Les contrastes entre les territoires restent cependant marqués, conduisant à un usage encore très différencié localement.

DÉFI 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés (Actions 5.1 à 5.6)

Les conditions d'usage de la voiture ont évolué sous l'effet de l'évolution des véhicules et du prix des carburants. Au-delà de ces facteurs exogènes, les politiques de mobilité franciliennes ont également exercé une réelle influence. Dans le cœur dense de l'Île-de-France, l'effet combiné des contraintes plus fortes sur la circulation (liées au partage de la voirie, à la ZFE, ou au stationnement) et du développement des solutions alternatives (transports collectifs, modes actifs, VTC, autopartage) a conduit à une diminution de la possession et de l'usage de la voiture. *A contrario,* en grande couronne, la voiture reste incontournable dans de très nombreux territoires où sa performance a tendance à décroître.

DÉFI 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement (Actions 6.1 à 6.2)

Pour que les personnes à mobilité réduite puissent participer à la vie sociale, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacement qui doit être rendue accessible. 41 % des Franciliens sont concernés par une situation de mobilité réduite un jour donné, et 12 % des Franciliens sont en situation de handicap. Si l'accessibilité des transports collectifs a connu des progrès importants, c'est moins le cas de la voirie où beaucoup reste encore à faire.

DÉFI 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train (Actions 7.1 à 7.5)

La logistique et les transports de marchandises en Île-de-France ont connu des évolutions limitées et mitigées au cours de la période. Notamment, le maintien d'un tissu logistique multimodal en zone dense, nécessaire à une organisation efficace des chaînes logistiques, reste fragile. Le recours aux modes massifiés est encore relativement limité aux marchandises déjà prépondérantes dans les modes fluviaux et ferroviaires.

La transition énergétique des flottes de véhicules est engagée mais lente. Des marges de manœuvre importantes subsistent et peuvent être mises à profit pour la prochaine période.

DÉFI 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

L'incitation à la mise en œuvre des actions du PDUIF par l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France s'est appuyée sur deux grands axes : un dispositif d'animation piloté par Île-de-France Mobilités pour accompagner et suivre la mise en œuvre du plan ainsi que sa déclinaison à l'échelle locale dans des plans locaux de mobilité.

DÉFI 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements (Actions 9.1 à 9.3)

L'accompagnement des Franciliens dans leurs choix en matière de mobilité devait notamment reposer sur l'élaboration de plans de mobilité par les employeurs ou à l'échelle des établissements scolaires. Le bilan de la prise en compte de la mobilité par les employeurs est contrasté. Le déploiement des plans de mobilité employeur n'a concerné qu'un salarié francilien sur dix. Toutefois, la crise sanitaire a constitué un levier majeur pour l'investissement des employeurs sur l'organisation du travail. L'objectif du PDUIF de mettre à disposition une information adaptée sur l'ensemble des modes de déplacements s'est retrouvé au cœur des enjeux liés au développement de nouveaux services de mobilité, à l'ouverture des données et au développement de la mobilité servicielle (MaaS).

3.2 Un nouveau cadre pour les politiques de mobilité franciliennes à l'horizon 2030

Élaboré au début des années 2010, approuvé en 2014, le PDUIF 2010-2020 devait faire l'objet d'une révision, qui s'est traduite par l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France, la loi d'orientation des mobilités ayant changé la dénomination des Plans de déplacements urbains.

Cette révision était indispensable compte tenu de la forme même du PDUIF, plusieurs actions qui y étaient inscrites ayant explicitement pour horizon l'année 2020. Elles ont été mises en œuvre et doivent donc être renouvelées.

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

- Sur le plan institutionnel, la réforme territoriale a transformé le paysage des collectivités locales franciliennes. Plusieurs lois ont modifié les compétences en matière de mobilité pendant la décennie 2010. La loi d'orientation des mobilités a notamment rendu obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) par les EPCI franciliens (hors communautés de communes), PLM qui ont pour objectif de décliner localement le PDUIF, établi à l'échelle régionale.

- De nouvelles solutions de mobilité ont émergé au fil des évolutions technologiques conduisant à un élargissement de la palette des services disponibles.

- Les enjeux en matière d'environnement et de santé sont encore plus prégnants qu'ils ne l'étaient au début de la décennie 2010. L'urgence climatique qui a conduit à l'Accord de Paris en 2015 doit désormais se décliner dans la recherche d'une mobilité « zéro émission nette » à horizon 2050.

- La crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité induisant des évolutions dont certaines seront pérennes.

Enfin, le PDUIF est au cœur des planifications portant sur l'aménagement et l'environnement en Île-de-France. Il doit ainsi être compatible avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et cohérent avec le Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

La mise en révision du SDRIF en vue de l'élaboration d'un SDRIF environnemental (SDRIF-E) a été décidée par la Région Île-de-France le 17 novembre 2021. Le nouveau schéma a été adopté par le Conseil régional le 11 septembre 2024 et approuvé par décret en Conseil d'État le 12 juin 2025.

L'État a également décidé, en mars 2022, la mise en révision du PPA et le nouveau plan est entré en vigueur le 29 janvier 2025 après avoir recueilli l'approbation de tous les préfets de la région.

La révision du PDUIF était donc indispensable pour adapter les ambitions aux nouveaux défis de la mobilité en Île-de-France et tenir compte du cadre de planification régional renouvelé. Faisant suite à l'évaluation réalisée en 2021 *(cf. SECTION 1 ci-avant)*, la mise en révision de ce document a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, selon un mandat qui fixait les grands objectifs et les orientations pour l'élaboration de son successeur, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

3.3 Présentation des objectifs et du plan d'action

Le Plan des mobilités en Île-de-France a pour vocation de fixer les objectifs et le cadre des politiques de mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire régional, pour l'ensemble des modes de transport, à horizon 2030. Sa mise en œuvre repose sur une multitude d'acteurs, au premier rang desquels les collectivités locales.

Le cadre défini par le plan doit permettre de trouver un équilibre durable entre la réponse aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population francilienne et la minimisation des impacts négatifs sur l'environnement qui en résultent.

L'élaboration du Plan des mobilités vise à définir des solutions de mobilité qui permettent cet équilibre en étant adaptées aux différents contextes territoriaux franciliens. Elles doivent également contribuer au renforcement de la cohésion sociale en assurant le droit à la mobilité pour tous.

Une attention particulière est portée aux personnes socialement fragiles, aux personnes à mobilité réduite et aux habitants des territoires peu denses.

Par ailleurs, au moyen d'une analyse des enjeux environnementaux qui s'appliquent aux systèmes de mobilités en Île-de-France, plusieurs objectifs environnementaux ont été fixés :

- **La réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements : -25 à -30 % entre 2020 et 2030,** conformément à la trajectoire de la Stratégie nationale bas carbone actuellement en vigueur permettant le respect de l'Accord de Paris (2015) par l'atteinte de l'objectif « zéro émission nette » en 2050 ;
- **La réduction des émissions de polluants atmosphériques (NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$) pour respecter les valeurs limites réglementaires de concentrations** auxquelles sont exposés les habitants sur l'ensemble du territoire, valeurs définies pour supprimer les impacts les plus importants sur la santé.
  Les nouvelles recommandations émises par l'OMS en 2022 ciblent des concentrations de polluants bien inférieures aux normes actuelles au niveau européen, qu'il s'agisse des valeurs limites à respecter mais également des objectifs de qualité définis dans la réglementation française. Si leur respect sur l'ensemble du territoire semble difficile à atteindre à horizon 2030, le respect de seuils intermédiaires, également recommandés par l'OMS pour accompagner une progression incrémentale de la qualité de l'air, doit demeurer une cible à moyen terme. Ces seuils intermédiaires sont susceptibles de constituer les nouvelles valeurs limites à horizon 2030 (discussions en cours à l'échelle européenne).

Polluant	Valeur limite réglementaire en 2023 (µg/m³)	Cible intermédiaire de l'OMS (µg/m³)
$PM_{2,5}$	**25** (cible 2 OMS)	**10** (cible 4 OMS)
PM_{10}	**40** (cible 2 OMS)	**20** (cible 4 OMS)
NO_2	**40** (cible 1 OMS)	**20** (cible 3 OMS)

- La réduction de moitié des tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France, dans la perspective d'un respect de la « **Vision zéro**[1][2] **à horizon 2050** ».

Le Plan des mobilités porte également d'autres orientations environnementales et sanitaires :

- la réduction de la vulnérabilité énergétique du territoire,
- l'adaptation des systèmes de mobilité au changement climatique,
- la réduction de l'exposition des habitants au bruit des transports routiers et ferroviaires,
- la contribution au développement de l'activité physique,
- la réduction du stress lors des déplacements,
- la préservation de la biodiversité.

Pour atteindre l'équilibre recherché entre réponse aux besoins de mobilités des Franciliens et atteinte de ces objectifs, un plan d'action structuré en quatorze axes et 46 actions détaillées en mesures a été défini, au terme d'un important travail de concertation avec les acteurs régionaux et locaux des mobilités.

Il place au centre des politiques de mobilités à horizon 2030 :

- le développement des modes de transport de personnes et de marchandises les plus vertueux sur le plan environnemental,
- la baisse de l'usage de la voiture individuelle,
- la réduction des distances parcourues par les véhicules routiers de transports de marchandises,
- la transformation des usages de la rue et de la route,
- le développement de l'accessibilité et de l'inclusivité des services de mobilité,
- la transition énergétique des véhicules routiers.

1. *Commission européenne (2018), Communication intitulée « L'Europe en mouvement - Une mobilité durable pour l'Europe : sûre, connectée et propre », COM(2018) 293 final.*
2. *Résolution du Parlement européen du 6 octobre 2021 sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 - Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne « Vision zéro ». Document de travail des services de la Commission SWD(2019) 283 final.*

AXE 1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience
1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit
1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
1.4	Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie
1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs
1.7	Améliorer la sûreté dans les transports en commun
1.8	Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne
1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs

AXE 2 Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

AXE 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements

3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs

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

4.1	Développer les infrastructures cyclables
4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

AXE 5 Développer les usages partagés de la voiture

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

AXE 6 Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

6.1	Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
6.2	Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers
6.3	Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle

AXE 7 Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable
7.2	Améliorer la sécurité routière
7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral
7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier
7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier

AXE 8 Mieux partager la voirie urbaine

8.1	Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

AXE 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

9.1	Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale
9.2	Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
9.3	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé

AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable

10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique
10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises

AXE 11 Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

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

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

AXE 13 Agir en faveur de la mobilité touristique durable

13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs

AXE 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

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

3.4 Articulation des plans et des programmes

Le Plan des mobilités en Île-de-France fixe des objectifs de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques (ainsi que des concentrations) ainsi que plusieurs objectifs transversaux et, de ce fait, doit assurer une certaine cohérence de ses objectifs et orientations avec les autres plans et programmes existants.

Cette cohérence est régie d'un point de vue réglementaire pour certains de ces documents avec des règles de compatibilité ou de prise en compte, ou d'un point de vue volontaire pour les autres. En effet, même si la loi ne prévoit pas spécifiquement des liens juridiques entre certains textes, il n'en demeure pas moins que la mise en cohérence de certains plans entre eux est indispensable pour garantir l'efficacité et l'efficience de l'action publique.

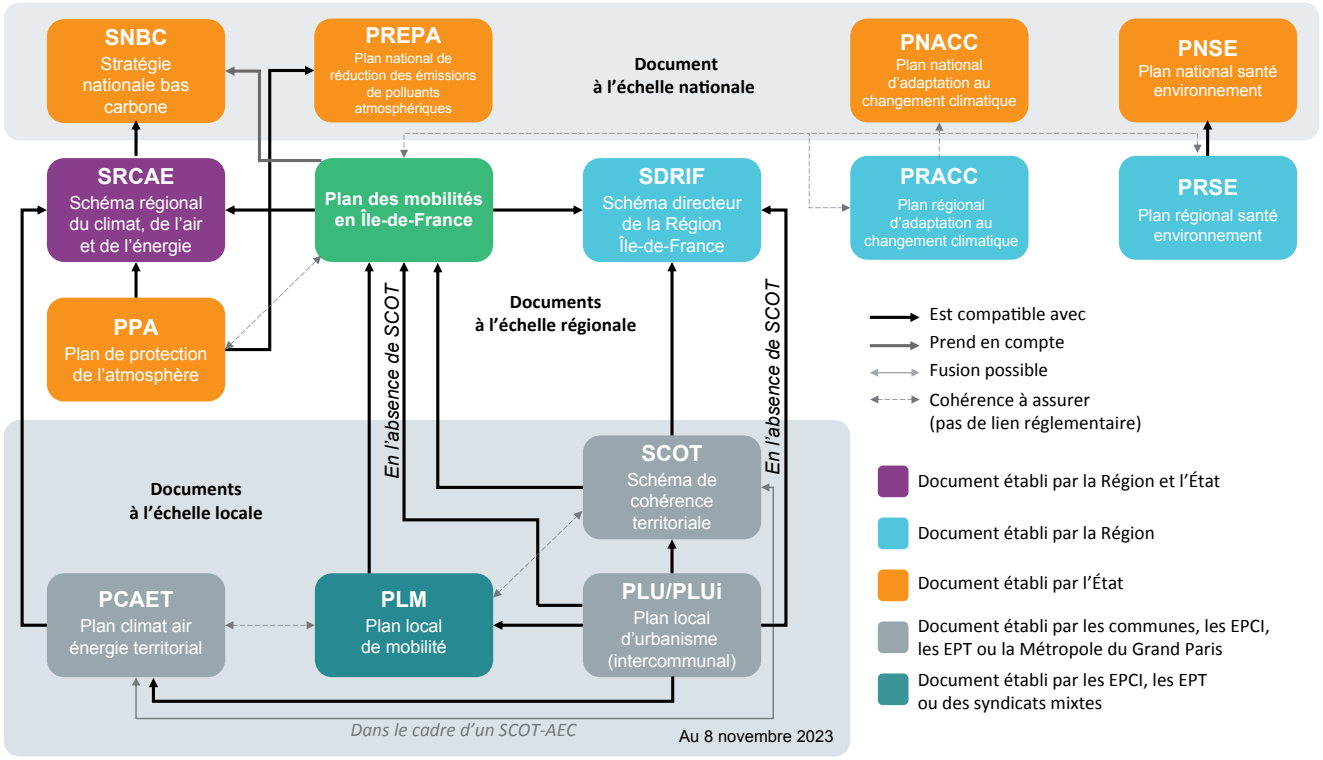
Les notions de compatibilité, de prise en compte ou de cohérence ne sont pas définies par la loi ; cependant, la jurisprudence ainsi que la doctrine permettent de donner des éléments de définition pour les deux premières :

- la compatibilité signifie qu'un document de portée inférieure ne doit pas être « contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux du document de portée supérieure, et qu'il (doit contribuer), même partiellement, à leur réalisation[1] »,
- la prise en compte intègre la possibilité de déroger aux dispositions du document de portée supérieure, pour des motifs déterminés et justifiés[2].

La notion de cohérence est utilisée dans ce rapport lorsqu'il n'existe pas de lien réglementaire entre les documents mais que les liens entre les enjeux traités dans les documents justifient que les orientations retenues dans ces derniers soient coordonnées.

Le schéma ci-dessous présente les principales articulations du Plan des mobilités en Île-de-France avec les autres plans et programmes aux différentes échelles (nationale, régionale et locale) :

Principales articulations du Plan des mobilités avec les autres plans et programmes de niveau local, régional et national



1. *Brigitte Phémolant, Déclaration d'utilité publique, projets d'intérêt général et documents d'urbanisme, AJDA 2002, p.1101.*
2. *CE, 9 juin 2004, 28 juillet 2004, 17 mars 2010.*

3.4.1 Articulation du Plan des mobilités en Île-de-France avec les plans nationaux

LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE (SNBC)

État d'avancement (avril 2025)	Durée d'application / horizon
Révisée en 2020	2019 – 2033

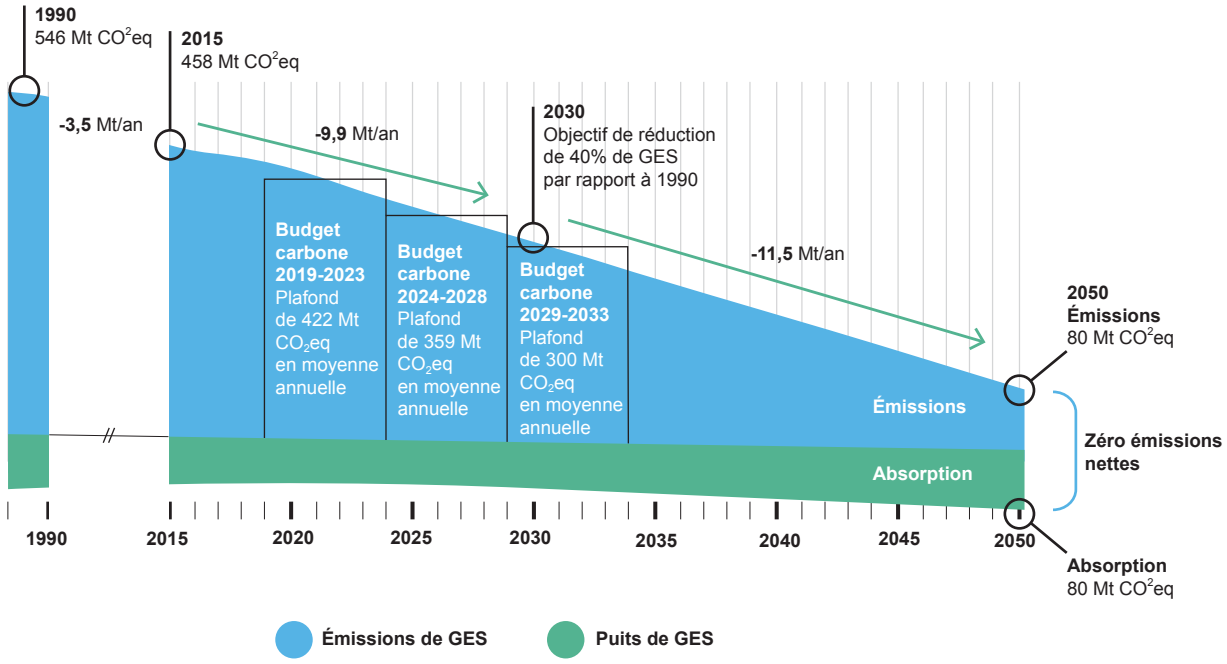
Afin de répondre à ses différents engagements nationaux, européens et internationaux d'atténuation du changement climatique, la France a adopté un objectif de neutralité de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050.

Comme prévu par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, la France a ainsi décliné la mise en œuvre de sa politique d'atténuation au sein d'une feuille de route, la Stratégie Nationale Bas Carbone. Celle-ci définit la trajectoire nationale de réduction des émissions de GES et les budgets carbone associés pour l'ensemble des secteurs d'activité de l'économie du pays, c'est-à-dire le plafond d'émissions cumulées de GES à ne pas dépasser au cours d'une période, plafond qui permettrait de limiter le réchauffement climatique à un niveau donné.

Plusieurs objectifs sont fixés :

- atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050,
- réduire de 40 % les émissions de GES par rapport à 1990 à horizon 2030,
- respecter les budgets carbones fixés par tranche de 5 ans : 3 budgets carbones ont été fixés à l'heure actuelle sur les périodes 2019-2023, 2024-2028 et 2029-2033.

Évolution des émissions et des puits de GES sur le territoire français entre 1990 et 2050 (en MtCO2eq)
Inventaire CITEPA 2018 et scénario SNBC révisée (neutralité carbone)



Source : SNBC 2

Par une première version adoptée en 2015, la SNBC visait le facteur 4, en d'autres termes la réduction de 75 % de ses émissions de GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990. La révision engagée entre 2018 et 2019 rehausse cet objectif pour viser une neutralité carbone à l'horizon 2050.

La nouvelle version de la SNBC et les budgets carbone pour les périodes 2019-2023, 2024-2028 et 2029-2033 ont été adoptés par décret le 21 avril 2020.

Les budgets carbone sont déclinés par secteurs d'activité et par gaz. Sont présentés ci-après les budgets carbone du secteur des transports ainsi que pour le CO_2 :

Emissions annuelles moyennes (en Mt CO_2eq)	1er budget carbone		2e budget carbone		3e budget carbone	
Période	2015 – 2018		2019 – 2023		2024 – 2028	
Année d'adoption ou d'ajustement	**2015** (adoption)	**2019** (ajustement)	**2015** (adoption)	**2019** (ajustement)	**2015** (adoption)	**2019** (ajustement)
Total hors UTCATF	**442**	**441**	**399**	**398**	**358**	**357**
Par secteur d'activité						
Transport	**127**	**128**	**110**	**111**	**96**	**97**
Par gaz						
CO_2	**323**	**322**	**288**	**288**	**257**	**257**

En parallèle de ce plan de réduction des émissions nationales de GES, la SNBC vise une réduction globale de l'empreinte carbone des Français. Elle détaille ainsi des pistes et leviers d'action à mettre en œuvre dans les différents secteurs d'activité.

La SNBC identifie cinq leviers spécifiques pour atteindre la trajectoire de décarbonation complète du secteur des transports à l'horizon 2050 :

- la décarbonation de l'énergie consommée par les véhicules ainsi que l'adaptation des infrastructures associées,
- l'amélioration de la performance énergétique des véhicules,
- la maîtrise de la croissance de la demande (tous transports confondus : voyageurs et marchandises),
- le report modal (tous transports confondus : voyageurs et marchandises),
- l'optimisation de l'utilisation des véhicules (tous transports confondus : voyageurs et marchandises).

Lien avec le Plan des mobilités

Les orientations et les dispositions de la SNBC et les budgets carbone doivent être pris en compte dans les « documents de planification (…) (ayant) des incidences significatives sur les émissions de GES » (Article L222-1 B du code de l'environnement). Ainsi, le Plan des mobilités est soumis à ce lien de prise en compte de la stratégie nationale.

Les objectifs fixés par le Plan des mobilités en Île-de-France doivent permettre le respect des budgets carbone fixés pour le secteur des transports sur les périodes 2019-2023 (111 Mt CO2eq) et 2024-2028 (97 Mt CO_2eq) ainsi que ceux fixés pour le CO2 sur les mêmes périodes (respectivement 288 et 257 Mt CO_2eq). Comme explicité dans la présentation des objectifs du Plan, la réduction d'émissions de GES ciblée pour ce dernier à horizon 2030 constitue une déclinaison de la SNBC en fixant une baisse d'émissions de GES correspondant à la trajectoire permettant l'atteinte de la neutralité carbone en 2050.

Le tableau ci-dessous présente les grandes orientations de la SNBC et les actions du Plan des mobilités qui permettent de répondre aux enjeux fixés :

Orientation de la SNBC2 pour le secteur des transports[1]	Actions du Plan des mobilités en Île-de-France correspondantes	
Décarbonation de l'énergie consommée par les véhicules et l'adaptation des infrastructures associées	7.5	Améliorer les performances environnementales du réseau routier
	10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises
	11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
	11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès au public en bio GNV à destination des poids lourds.
	11.3	Développer la mobilité hydrogène décarbonée
	11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules
Amélioration de la performance énergétique des véhicules	11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules
Maîtrise de la croissance de la demande (tous transports confondus : voyageurs et marchandises)	5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France
	7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier (contient une mesure en faveur des voies réservées aux transports collectifs et covoitureurs)
	10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique
	10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
	14.3	Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés
Report modal (tous transports confondus : voyageurs et marchandises)	1.1	Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience
	1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	1.4	Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie
	1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
	2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	3.1	Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
	3.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs
	4.1	Développer les infrastructures cyclables
	4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
	6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
	10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
	10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
Optimisation de l'utilisation des véhicules (tous transports confondus : voyageurs et marchandises).	1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs
	5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France
	5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage
	7.1	Hiérarchiser le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable
	10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique
	10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
	14.2	Développer l'écomobilité scolaire
	14.3	Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés

Le gouvernement a entamé la révision de cette stratégie dans l'objectif de publier une nouvelle version de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 3).

La finalisation de la SNBC 3 est prévue pour 2025. Le Plan des mobilités devra ainsi tenir compte des nouveaux objectifs fixés par la stratégie révisée, et le cas échéant revoir la trajectoire de réduction des émissions à mi-parcours de la mise en œuvre du plan.

1. Une mise à jour du contrôle de la cohérence devra être réalisée lors de la publication de la SNBC3.

LA PLANIFICATION ÉCOLOGIQUE DANS LES TRANSPORTS

État d'avancement	Durée d'application / horizon
31 mai 2023, document de travail soumis à concertation	**2020 – 2030**

Le règlement du 30 juin 2021 dit « loi européenne sur le climat » appelé également « Fit for 55 » comporte treize mesures juridiquement contraignantes pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES de l'UE : -55 % net entre 1990 et 2030. Ces nouvelles réglementations nécessitent de revoir la feuille de route climat de la France.

Le transport étant un des secteurs les plus concernés par la Stratégie Nationale Bas Carbone, le secrétariat général à la planification écologique (SGPE) a élaboré une feuille de route pour la décarbonation du secteur à horizon 2030. Ce plan doit permettre de partager avec l'ensemble des acteurs la trajectoire de décarbonation à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs et de discuter des leviers additionnels à mobiliser en attendant la finalisation de la troisième version de la SNBC.

Le plan prévoit donc de réduire les émissions du secteur des transports de 37 millions de tonnes CO_2eq entre 2022 et 2030 (129 MtCO_2eq/an en 2022 à 92 MtCO_2eq/an en 2030). L'électrification des véhicules ainsi que le report modal (vélo, transports collectifs) font parties des pistes les plus importantes pour atteindre cet objectif.

Au niveau de l'électrification des véhicules, le plan fixe un effort important sur les flottes de véhicules des entreprises et des administrations avec l'objectif d'atteindre 66 % de véhicules électriques dans les taux de vente en 2030 contre 13 % en 2022.

Au niveau du report modal, le plan prévoit des investissements importants dans les infrastructures ferroviaires (100 milliards sur l'ensemble du territoire pour la construction de gares et de lignes) ainsi que la construction d'infrastructures cyclables et des voies routières réservées pour les transports collectifs. Le plan prévoit également un changement des usages de lutte contre l'étalement urbain et de limitation de l'usage de l'automobile grâce notamment à des incitations financières.

Au niveau du transport de marchandises, le plan prévoit une baisse de trafic des poids lourds (37 Mds de veh.km/an en 2019 à 30,9 Mds de veh.km/an en 2030) grâce notamment à un report important vers le trafic ferroviaire ainsi qu'une électrification de la flotte (plus de 80 000 poids lourds électriques en circulation d'ici 2030).

Lien avec le Plan des mobilités

La loi ne précise pas explicitement le lien entre la planification du SGPE et le Plan des mobilités. Cependant, le SGPE joue un rôle essentiel dans la coordination de l'ensemble des plans de transition. En conséquence, cette planification permet d'établir une feuille de route à suivre pour tous les acteurs impliqués dans la mobilité, fournissant des orientations à prendre en compte au sein des plans de mobilité territoriaux afin de concourir à la réalisation des objectifs nationaux et européens fixés pour l'année 2030.

Les objectifs, orientations et actions du Plan des mobilités en Île-de-France sont bien cohérents avec cette planification nationale d'ordre général, puisqu'ils mettent de la même façon l'accent sur la transition énergétique des véhicules et le report modal, tant pour le transport de personnes que de marchandises.

LE PLAN NATIONAL DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES (PREPA)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
Arrêté le 8 décembre 2022, en cours de mise en œuvre	**2022 – 2025**

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Convention internationale sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et de son protocole de Göteborg de 2003, la directive 2016/2284/UE du 14 décembre 2016 fixe des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques pour la période 2020-2029 et à partir de 2030. C'est dans le cadre de l'application de cette directive que le PREPA a été élaboré.

Il fixe la stratégie de l'État pour réduire les émissions de polluants atmosphériques au niveau national à horizon 2030 ainsi que pour respecter les exigences européennes susmentionnées. Il s'agit de l'un des outils de déclinaison de la politique climat air énergie. Il combine les différents outils de politique publique : réglementations sectorielles, mesures fiscales, incitatives, actions de sensibilisation et de mobilisation des acteurs, action d'amélioration des connaissances. Il fait l'objet d'un décret fixant les objectifs chiffrés de réduction des émissions des principaux polluants à l'horizon 2020, 2025 et 2030 (décret 2017-949 du 10 mai 2017), et d'un arrêté établissant pour la période 2022-2025 les actions prioritaires retenues et les modalités opérationnelles pour y parvenir (arrêté du 8 décembre 2022), à la suite du précédent arrêté qui couvrait la période 2017-2021).

Ce nouvel détaille les mesures prioritaires à mettre en œuvre par principaux secteurs : industrie, transport et mobilité, résidentiel-tertiaire, agriculture, mobilisation des acteurs locaux, amélioration des connaissances et innovation.

L'arrêté doit permettre d'ateindre les objectifs suivants, fixés par le décret du 10 mai 2017 fixant les objectifs nationaux de réduction des émissions de certains polluants atmosphériques.

Objectifs de réduction fixés pour la France (exprimés en pourcentage par rapport à 2005)			
Polluants réglementés	**À horizon 2020**	**À horizon 2025**	**À horizon 2030**
SO_2	-55 %	-66 %	-77 %
NO_X	-50 %	-60 %	-69 %
COVNM	-43 %	-47 %	-52 %
NH_3	-4 %	-8 %	-13 %
$PM_{2,5}$	-27 %	-42 %	-57 %

Conformément aux textes internationaux, aux directives européennes et au code de l'environnement, le PREPA a vocation à être un programme d'actions pour la réduction des émissions de polluants et l'amélioration de la qualité de l'air. Au-delà de son aspect réglementaire, il s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la qualité de l'air, avec la volonté de hiérarchiser les mesures de réduction au regard de leur efficacité, de leurs coûts, de leurs bénéfices sanitaires et de leur faisabilité sociétale. Il contient ainsi des mesures de plusieurs types dont :

- des mesures de consolidation de la réglementation existante (contrôle, accompagnement, communication, etc.) afin d'en assurer leur pleine efficacité,
- des mesures nouvelles en faveur de la qualité de l'air,
- des projets de recherche et de développement lorsque la maturité de l'enjeu ne permet pas encore d'identifier de mesures adaptées.
- En matière de transports et de mobilité, le nouveau PREPA prévoit plusieurs mesures spécifiques telles que la massification des plans de mobilité employeur (entreprises et administrations), la mise en œuvre du plan vélo national, le développement des infrastructures en matière de covoiturage et de transports en commun, l'extension et le renforcement des zones à faibles émissions sur le territoire français, le déploiement des bornes de recharges électriques rapides.

À ces nouvelles mesures s'ajoutent les orientations du précédent PREPA, par exemple la poursuite de la convergence essence-gazole, la généralisation de l'indemnité kilométrique vélo, la mise en œuvre des certificats Crit'Air, le renouvellement des flottes par des véhicules à faibles émissions, les contrôles des émissions réelles des véhicules.

Le PREPA prévoit également des actions d'amélioration des connaissances, de mobilisation des acteurs locaux et des territoires, et la pérennisation des financements en faveur de la qualité de l'air.

Lien avec le Plan des mobilités

Le lien entre le PREPA et les plans de mobilité n'est pas précisé dans la loi. Toutefois, le SRCAE, avec lequel le Plan des mobilités doit être compatible, est soumis à une obligation de prise en compte des objectifs nationaux et des actions du PREPA, au titre de l'article L. 222-9 du code de l'environnement.

L'analyse de la compatibilité du Plan des mobilités avec le SRCAE est réalisée ci-après.

Le tableau ci-dessous compare les mesures « Transport et mobilité » du PREPA applicables à l'échelle territoriale au plan d'action du Plan des mobilités.

Les onglets grisés sont non applicables au Plan des mobilités *(champ non couvert)* et ne concernent pour la plupart pas les domaines de compétences des acteurs locaux des mobilités.

Mesures PREPA applicables à l'échelle territoriale	Action du Plan des mobilités en Île-de-France correspondantes	
Encourager les mobilités actives et les transports partagés		
Favoriser la mise en place de plans de mobilité par les entreprises et les administrations	14.3	Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés
Inciter à l'utilisation des mobilités actives, notamment du vélo	2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	4.1	Développer les infrastructures cyclables
	4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
	4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
Favoriser les mobilités partagées	1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs
	5.1	Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France
	5.2	Renforcer les dispositifs d'autopartage
	14.2	Développer l'écomobilité scolaire
Favoriser le report modal vers le transport en commun	1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	1.4	Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie
	1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
	6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
Favoriser l'utilisation des véhicules les moins polluants		
Renforcer les dispositifs d'aides de l'État afin d'assurer la conversion des véhicules les plus polluants et l'achat de véhicules plus propres	11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules
Mettre en œuvre des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) par les collectivités	*ZFE métropolitaine mise en œuvre par la Métropole du Grand Paris préalablement à l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France*	
Poursuivre le déploiement en équipement de certificats qualité de l'air (Crit'Air)		
Déploiement de bornes de recharges pour les véhicules électriques	11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
Poursuivre le renouvellement du parc public et des transports collectifs par des véhicules faiblement émetteurs	11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules
Réduire les émissions de particules liées au freinage des véhicules		
Renforcer le contrôle des émissions des véhicules et engins mobiles	***Mesures de niveau national***	
Contrôler les émissions réelles des véhicules routiers		
Renforcer le contrôle technique des véhicules		
Soutenir l'adoption de nouvelles normes européennes ambitieuses		
Réduire les émissions de polluants atmosphériques du transport aérien	***Hors champ du Plan des mobilités***	
Inciter les gestionnaires d'aéroports à s'équiper en moyens de substitution aux groupes auxiliaires de puissance		
Mettre en œuvre des plans d'actions pour l'aviation civile et les aérodromes afin de réduire l'intensité des émissions de polluants atmosphériques des 12 aéroports principaux par rapport à 2010 d'au moins 10 % en 2020 et 20 % en 2025		
Réduire les émissions de polluants atmosphériques du transport maritime et fluvial	***Mesures de niveau national***	
Déployer de nouvelles zones à basses émissions		
Soutenir la transition écologique portuaire		
Renforcer les contrôles de la qualité des carburants marins		

LE PLAN NATIONAL D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE (PNACC)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
2025 : début de mise en œuvre	Horizons 2030, 2050 et 2100

En complément de la prise en charge de l'atténuation du changement climatique par la SNBC, la France a élaboré le PNACC, afin de décliner la politique française d'adaptation au changement climatique.

Le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires a publié le nouveau plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3) le 10 mars 2025, afin de préparer progressivement la France à un réchauffement de + 4°C sur le territoire métropolitain d'ici à la fin du siècle.

Ce plan prévoit notamment d'intégrer progressivement la trajectoire de réchauffement de référence (TRACC) dans tous les documents de planification publique (Mesure 23 du PNACC 3).

Le PNACC 3 repose sur cinq axes :

- Protéger les populations ;
- Assurer la résilience des territoires, des infrastructures et des services essentiels ;
- Adapter les activités humaines ;
- Protéger notre patrimoine naturel et culturel ;
- Mobiliser les forces vives de la nation.

Il porte 52 mesures, dont la mesure n°30 qui vise à « Assurer la résilience des transports et des mobilités. » Cette mesure comporte les cinq actions suivantes :

1. Établir des plans d'adaptation des infrastructures et services de transport des opérateurs et gestionnaires d'infrastructures ;
2. Adapter les transports et la mobilité au changement climatique dans les territoires ;
3. Adapter les services de transports collectifs aux fortes chaleurs en formulant des recommandations aux autorités organisatrices de la mobilité et éventuellement aux opérateurs ;
4. Élaborer un calendrier de mise à jour des référentiels techniques relatifs aux transports ;
5. Animer un réseau sur l'adaptation des transports et des mobilités face au changement climatique.

Lien avec le Plan des mobilités

La législation française ne prévoit pas de lien explicite entre le PNACC et le Plan des mobilités. Cependant, ce dernier participe à l'adaptation du territoire français aux effets du changement climatique notamment grâce à des mesures permettant de renforcer la résilience du système de mobilité au changement climatique, particulièrement aux événements météorologiques extrêmes, afin d'assurer la continuité et la sécurité des transports.

La prise en compte de l'enjeu d'adaptation est primordiale pour maintenir le confort des usagers lors de leurs déplacements, notamment lors de fortes chaleurs.

Enfin, le Plan des mobilités joue un rôle dans l'intensité des évènements climatiques, notamment au regard des îlots de chaleur urbains (propriétés des matériaux utilisés, morphologie urbaine etc.), rôle qu'il doit atténuer.

LE PLAN NATIONAL SANTÉ ENVIRONNEMENT (PNSE)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de mise en œuvre	2021 – 2025

Le 4e Plan National Santé Environnement (PNSE IV), publié le 7 mai 2021, a pour objectif de répondre aux enjeux de santé posés par les pathologies en lien avec l'environnement.

Le plan s'articule autour des quatre axes suivants :

- s'informer, se former et informer sur l'état de notre environnement et les bons gestes à adopter pour notre santé et celle des écosystèmes,
- réduire les expositions environnementales affectant la santé humaine et celle des écosystèmes sur l'ensemble du territoire,
- démultiplier les actions concrètes menées par les collectivités dans les territoires,
- mieux connaître les expositions et les effets de l'environnement sur la santé des populations et des écosystèmes.

Au sein du PNSE IV, sont abordées les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air à l'intérieur des enceintes ferroviaires souterraines (métros) ***(Action 14)***, d'exposition des populations au bruit des transports (Action 15) et des écosystèmes à la pollution lumineuse ***(Action 9).*** Le PNSE IV porte notamment une action visant la sensibilisation à l'intégration des enjeux de santé environnement dans les politiques d'urbanisme et d'aménagement des territoires ***(Action 17).***

Lien avec le Plan des mobilités

Le lien entre PNSE et les plans de mobilité n'est pas précisé dans la loi. Toutefois, le Plan des mobilités contribue fortement à la réduction des impacts négatifs sur la santé humaine et des écosystèmes, du fait des objectifs qu'il porte de réduction des concentrations en polluants atmosphériques (les transports constituant la première source d'émissions au niveau national) et donc d'exposition des populations et des écosystèmes, mais également de réduction du bruit (1ère source de gêne des Franciliens lorsqu'ils sont chez eux). Le Plan des mobilités a en outre des incidences positives sur la santé humaine, en promouvant l'activité physique via le développement des modes actifs (vélo, marche). Il contribue ainsi à la mise en œuvre de PNSE.

LA STRATÉGIE NATIONALE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de mise en œuvre	2021 – 2024

La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, publiée le 13 septembre 2021, a pour objectif le doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, inscrit dans la Loi portant lutte contre le dérèglement climatique.

Dotée d'un budget de plus de 300 millions d'euros, la stratégie comprend 72 mesures articulées autour de trois axes :

- faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif,
- agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire,
- accompagner la modernisation et le développement du réseau.

Lien avec le Plan des mobilités

Le lien entre la stratégie nationale et les plans de mobilité n'est pas précisé dans la loi. Toutefois, le Plan des mobilités intègre le développement du transport ferroviaire de marchandises comme levier d'action afin de réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques du secteur du transport de marchandises. Les objectifs sont donc cohérents.

3.4.2 Articulation du Plan des mobilités en Île-de-France avec les plans régionaux

En Île-de-France, les documents de planification régionaux ne sont pas fusionnés au sein d'un SRADDET tel que prévu par la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015 (dite loi NOTRe).

Ainsi, parmi l'ensemble des documents constituant la planification régionale francilienne, deux documents principaux ont des effets sur le secteur du transport et ont un lien, même indirect, avec le Plan des mobilités : le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) et le Schéma Directeur de la région Île-de-France – environnemental (SDRIF-E).

LE SCHÉMA RÉGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ÉNERGIE (SRCAE)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de révision	2012 – 2020 – 2050

Le SRCAE est en Île-de-France le document de planification régionale de référence en matière de climat, d'air et d'énergie. Il est élaboré conjointement entre les services de l'État (DRIEAT), le Conseil Régional et l'ADEME, sous le pilotage du préfet de région et du président du conseil régional. Il définit d'une part les orientations stratégiques, et d'autre part les objectifs afin notamment :

- d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter,
- de réduire ses émissions de GES à horizon 2050 par rapport à 1990,
- de réduire les émissions de polluants atmosphériques et d'en atténuer les effets.

Le SRCAE d'Île-de-France en vigueur en 2023 a été approuvé le 23 novembre 2012 par le Conseil régional d'Île-de-France, fixant dix-sept objectifs et 58 orientations en la matière, à l'horizon 2020. Le plan d'action se structure autour de trois grandes priorités régionales : le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments ; le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération ; la réduction des émissions (GES et polluants atmosphériques) du secteur des transports.

Un premier bilan de sa mise en œuvre a été réalisé pour l'année 2012, mettant en évidence[1] :

- une baisse de 9 % des consommations énergétiques régionales par rapport à 2005,
- une baisse de 18 % des émissions de GES par rapport à 2005,
- une augmentation de plus de 5 % de la part d'énergies renouvelables et de récupération dans le mix énergétique en 2013 par rapport à 2009.

Le SRCAE est actuellement (avril 2025) en cours de révision.

Lien avec le Plan des mobilités

Au titre de l'article L1214-10 du code des transports, les prescriptions du Plan des mobilités doivent être compatibles avec le SRCAE, tant dans ses objectifs que dans ses orientations.

Le Plan des mobilités doit donc s'assurer de la compatibilité de ses objectifs à horizon 2030 avec les objectifs du SRCAE actuellement en vigueur à l'horizon 2050 (par rapport à 2005). Néanmoins, il convient de préciser que ces objectifs ont été définis avant l'élaboration de la SNBC, aussi l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050 prévaut pour les émissions de GES :

- une réduction de 83 % des émissions de GES,
- une réduction de 73 % des consommations énergétiques du secteur des transports,
- 50 % des marchandises transportées par voies fluviale, ferrée ou par véhicules bas-carbone.

Le Plan des mobilités ne fixant des objectifs qu'à horizon 2030, l'atteinte des objectifs 2050 du SRCAE (en cours de révision, comme précisé précédemment), dépendra des politiques mises en œuvre au cours des décennies suivantes. Néanmoins, la trajectoire de réduction des émissions de GES est bien cohérente puisque correspondant à une baisse de plus de 42 % en 2030 par rapport à 2005 (une baisse de 22 % à horizon 2020 était envisagée dans le SRCAE).

Par ailleurs, comme explicité dans la Partie 7, les objectifs portés par le Plan des mobilités conduisent à une baisse de la consommation d'énergie d'environ 31 % entre 2019 et 2030 correspondant à une baisse d'environ 46 % par rapport à 2005 (une baisse de 20 % à horizon 2020 était envisagée dans le SRCAE).

Enfin, les objectifs de report modal et transition énergétique des véhicules de transport de marchandises se placent dans une perspective de neutralité carbone à horizon 2050, plus ambitieuse que celle portée par le SRCAE en 2012.

1. http://www.srcae-idf.fr/IMG/pdf/20151009_Premiers_reperes_SRCAE_cle4112ec-1.pdf

Le tableau ci-dessous présente les orientations du SRCAE en matière de mobilité et de logistique comparées aux actions du Plan des mobilités.

Orientations du SRCAE	Actions du Plan des mobilités en Île-de-France correspondantes	
Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés		
Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs	1.3	Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	1.4	Déployer un nouveau réseau de cars express pour relier les bassins de vie
	1.5	Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
	2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	4.1	Développer les infrastructures cyclables
	4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
	4.3	Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
	6.1	Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises	1.2	Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit
	2.1	Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	4.2	Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
	8.1	Définir et mettre en œuvre les principes de partage de la voirie
	8.2	Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique
	10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
S'appuyer sur les technologies d'information et de communication pour limiter la mobilité contrainte et les besoins en déplacement	1.6	Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs
	14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables
Inciter les grands pôles générateurs de trafic à réaliser des Plans de Déplacements	14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés
Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises		
Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises	10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises	7.1	Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable
	10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement		
Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés	1.9	Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs
	9.3	Réguler l'offre de stationnement dans le domaine privé
Favoriser le recours à des véhicules moins émetteurs et moins consommateurs	11.1	Développer le réseau régional d'installations de recharge pour véhicules électriques
	11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds
	11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone
	11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules
Limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat	***Hors champ du Plan des mobilités***	
Sensibiliser les Franciliens et les visiteurs aux impacts carbone du transport aérien et promouvoir des offres alternatives à son usage		
Limiter l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires		

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENTAL (SDRIF-E)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
Adopté par le Conseil régional le 11 septembre 2024 et approuvé par décret en Conseil d'État le 12 juin 2025	**Horizon 2040**

Le SDRIF-E est un document d'aménagement et d'urbanisme qui a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace. À la fois document stratégique à l'horizon 2040 et schéma à portée réglementaire, il assure la cohérence des politiques publiques qui concourent à l'aménagement et au développement de l'Île-de-France à différentes échelles, en matière de logement, de mobilités, d'environnement ou encore de développement économique (articles L. 123-1 et suivants du code de l'urbanisme).

Il s'impose à certains plans et schémas régionaux, ainsi qu'aux documents d'urbanisme locaux, dans un rapport de compatibilité, afin d'assurer la mise en œuvre du projet régional dans le respect des spécificités locales. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui s'imposent localement et qui doivent être respectées par les collectivités.

Face à l'urgence écologique et à la crise sanitaire, la Région a délibéré le 17 novembre 2021 pour engager la révision du SDRIF. Originellement appelé SDRIF, le nouveau schéma, adopté par le Conseil régional en septembre 2024 et approuvé par décret en Conseil d'État le 12 juin 2025, est devenu le SDRIF-Environnemental (SDRIF-E), renforçant la dimension environnementale et proposant un cadre de développement et d'aménagement durable à horizon 2040.

Plusieurs défis articulent ce nouveau document :

- stopper l'artificialisation des sols,
- résorber l'étalement urbain,
- intégrer les principes de l'économie circulaire aux fondamentaux de l'aménagement du territoire,
- anticiper les changements dus au réchauffement climatique,
- adapter le territoire à ses effets, préserver les écosystèmes et protéger les Franciliennes et Franciliens.

Le SDRIF- E a pour ambition de faire évoluer le territoire francilien pour lui permettre de faire face aux risques climatiques, économiques et sociaux. Il définit une trajectoire collective à emprunter pour améliorer la qualité de vie et bâtir un nouveau modèle de développement régional. Pour atteindre cette trajectoire, le SDRIF-E propose :

- Deux principes transversaux : la sobriété et le polycentrisme,
- Cinq priorités thématiques :
  - l'environnement,
  - la gestion des ressources,
  - le cadre de vie,
  - le développement économique,
  - les mobilités.

Le SDRIF-E est composé de deux volets :

- Un projet d'aménagement régional qui détaille en cinq orientations les fondements du SDRIF-E ainsi que le projet d'aménagement durable de l'Île-de-France à horizon 2040.
- Un document d'orientations réglementaires regroupant l'ensemble des dispositions normatives permettant la mise en œuvre du projet d'aménagement régional et s'imposant aux documents d'urbanismes locaux.

Lien avec le Plan des mobilités

Au titre de l'article L. 1214-10 du code des transports, les prescriptions du Plan des mobilités en Île-de-France doivent être compatibles avec les orientations du SDRIF.

Compte-tenu du calendrier concomitant de révision du SDRIF et du PDUIF, l'analyse de la compatibilité du projet de Plan des mobilités en Île-de-France a été réalisée au regard du projet de SDRIF-E arrêté par la Région en juillet 2023, et non du SDRIF en vigueur.

Le Plan des mobilités tient tout particulièrement compte des orientations suivantes :

- Le SDRIF-E prévoit une articulation forte entre l'urbanisme et le transport : toute nouvelle urbanisation doit s'articuler avec la desserte en transports collectifs ; par ailleurs, des capacités d'urbanisation supplémentaires sont attachées à la présence d'une gare.
- Le SDRIF-E vise la réduction de la part modale de l'automobile et le développement des transports en commun et des modes actifs.
- Le SDRIF-E traite également des pollutions et nuisances induites par les infrastructures de transports, à limiter.

En matière de logistique, il préserve les sites multimodaux et prévoit l'amélioration de sites existants, préconise le renforcement du fret fluvial et ferroviaire et une meilleure intégration des besoins de logistique urbaine.

L'élaboration du Plan des mobilités a précisément tenu compte du projet de SDRIF-E arrêté en juillet 2023 puis, durant la phase de concertation réglementaire, du SDRIF-E adopté par le Conseil régional en septembre 2024, faisant en particulier directement référence aux orientations réglementaires de ce dernier relevant des mobilités. La compatibilité entre ces orientations et celles du Plan des mobilités est donc pleinement assurée.

Le tableau ci-dessous présente les axes du projet d'aménagement régional du SDRIF-E en matière de logistique et de mobilité en y associant les actions du Plan des mobilités en Île-de-France qui y répondent.

SDRIF-E (projet d'aménagement régional)	Axes et/ou actions du Plan des mobilités en Île-de-France correspondantes
AXE 4.4 Adapter la logistique aux enjeux économiques, de sobriété foncière et de décarbonation	**AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable**
Adapter et structurer une armature logistique régionale	10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
Favoriser la décarbonation des flux de marchandises : • Favoriser le report du transport de marchandises de la route vers le fleuve et la voie ferrée • Accompagner la décarbonation du transport routier	10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire 10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises
Organiser la logistique urbaine	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
AXE 5.1 Une Île-de-France accessible à tous les Franciliens	
Assurer la performance de l'un des premiers réseaux de transports en commun du monde : • Garantir le bon fonctionnement des réseaux de transport existants • Poursuivre le déploiement des transports en commun structurants • Démultiplier les effets du Grand Paris Express : l'enjeu de l'intermodalité	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance 1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie 6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
Des mobilités partagées sur des routes intelligentes : • Favoriser l'emploi des modes de transport massifiés • Le potentiel des innovations technologiques pour une mobilité plus partagée • Compléter le réseau routier	1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie 1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs 5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France 5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage 6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers 7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral 7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier
Faire du vélo un mode de transport de masse grâce à un nouveau réseau structurant	4.1 Développer les infrastructures cyclables 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo 4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
AXE 5.2 Organiser une mobilité de proximité à l'échelle des bassins de vie	
Poursuivre le développement des transports collectifs de surface en site propre, structurants à l'échelle des bassins de vie	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance 1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs
Conforter la place des modes actifs dans l'espace public de voirie et dans la mobilité quotidienne des Franciliens	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne 4.1 Développer les infrastructures cyclables 8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
AXE 5.3 Le hub francilien : conforter les réseaux porteurs d'attractivité d'une région intégrée et ouverte sur l'extérieur, tout en décarbonant ces liaisons	
L'aérien : améliorer la connexion des aéroports au territoire francilien	
Le ferroviaire : favoriser les liaisons au sein du Bassin parisien et la compétitivité avec l'avion pour les liaisons domestiques et européennes	1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience*
Optimiser le fonctionnement des voies rapides pour maintenir leur rôle interrégional et international	7.1 Hiérarchiser le réseau routier francilien 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral 7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier

** Le Plan des mobilités ne concerne que les liaisons internes à l'Île-de-France et non la mobilité vers d'autres régions/pays.*

LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE (PPA)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
2025 : début de mise en œuvre	**2024 - 2030**

En application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, le préfet de département ou de région doit adopter un plan de protection de l'atmosphère dans toutes les zones remplissant l'une des conditions suivantes :

- zone comprenant une agglomération de 250 000 habitants,
- zone sujette ou présentant un risque de dépassement des normes de qualité de l'air.

La région Île-de-France cumulant les conditions ci-dessus, la version révisée du PPA, applicable à l'échelle régionale, a été adoptée par arrêté inter-préfectoral en date du 31 janvier 2018. Intégrant le plan d'action du PPA 2013-2018, ce troisième plan présentait 25 défis et 46 actions pour l'ensemble des secteurs d'activité (aérien, agricole, industriel, résidentiel-tertiaire et BTP, routier).

Au 30 septembre 2021, 92 % des actions prévues dans le PPA ont été soit réalisées, soit engagées. Pour le secteur du transport, sur les seize actions, onze ont été réalisées et cinq engagées. Il a été décidé de réviser ce plan avec des mesures et des actions à déployer avant 2025 pour atteindre les valeurs limites de qualité de l'air avant 2030.

Cette version révisée du PPA, entrée en vigueur le 29 janvier 2025 après avoir recueilli l'approbation de tous les préfets de la région, réaffirme la place du transport routier comme principal contributeur aux émissions de NOx (53 % des émissions franciliennes). Cette part augmente fortement en proximité des axes routiers où les dépassements des seuils réglementaires sont observés. Les véhicules diesel contribuent à hauteur de 94 % à ces émissions.

Ce projet de quatrième PPA propose quatorze mesures déclinées en 32 actions et organisées selon cinq axes :

- se déplacer mieux,
- déployer des actions ciblées et renforcées à proximité des sources localisées de pollution,
- réduire les émissions du chauffage,
- accroitre la mobilisation de tous,
- renforcer les actions lors des épisodes de pollutions.

Le PPA prévoit les objectifs suivants de réduction des émissions de polluants atmosphériques à horizon 2030, par rapport à 2018 :

- -38 % d'émissions de NOx,
- -18 % d'émissions de PM_{10},
- -26 % d'émissions de $PM_{2,5}$.

Pour atteindre ces objectifs, les mesures suivantes ont été retenues pour le secteur des transports (liste non exhaustive) :

- accompagner la Métropole du Grand Paris pour la mise en place de sa zone à faible émission et pour accompagner la transition du parc routier,
- favoriser la logistique à faible émission en déployant un observatoire national de la logistique, en encourageant les circuits de logistique durable entre autres,
- contrôler les émissions des véhicules routiers en régulant le trafic sur les grands axes routiers en zone dense,
- favoriser les mobilités actives et partagées à travers le déploiement d'infrastructures et des services favorables au développement des transports en commun et du vélo ;
- réduire les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires.

Lien avec le Plan des mobilités

Bien qu'ils ne soient soumis à aucun lien de compatibilité en Île-de-France, les objectifs et plans d'action respectifs du PPA et du Plan des mobilités doivent être cohérents, devant tous les deux contribuer aux objectifs de réduction de polluants atmosphériques au niveau régional.

Une cohérence entre les travaux d'élaboration des deux plans, dont la révision a été partiellement concomitante, a été recherchée.

Le tableau ci-dessous compare les mesures et actions du PPA en matière de mobilité et de logistique avec le plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France :

Mesures et actions du PPA		Axes et/ou actions du Plan des mobilités en Île-de-France correspondantes	
MESURE 1	**Favoriser les mobilités actives et partagées**	Ensemble des Axes :	
Action 1	Œuvrer au déploiement des infrastructures et des services favorables au développement des transports en commun	AXE 10	Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs
		AXE 6	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité
Action 2	Accélérer encore le développement de l'usage du vélo	AXE 4	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo
MESURE 2	**Accompagner la Métropole du Grand Paris pour la mise en place de sa ZFE et accompagner la transition du parc routier**		
Action 1	Définir et déployer les outils favorisant le respect des règles de la ZFE	7.5	Améliorer la performance environnementale du réseau routier
Action 2	Accompagner l'unification des règles de la zone à faibles émissions (ZFE) sur tout le territoire intra-86		
Action 3	Faire connaître les règles de la ZFE et ses enjeux pour la qualité de l'air	14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable
Action 4	Faire connaître les aides pour changer les mobilités	14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable
		11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules
Action 5	Apposer les panneaux réglementaires		
Action 6	Encourager le déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules à nouvelle énergie	11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
		11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds
		11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone
MESURE 3	**Favoriser la logistique à faibles émissions**		
Action 1	Déployer l'observatoire régional de la logistique	10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique *Mesure concernant l'acculturation des territoires aux enjeux de la logistique*
Action 2	Encourager les circuits de logistique durable	10.1	Améliorer la performance de l'armature logistique
		10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
		10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
Action 3	Encourager la conversion des motorisations des véhicules mobilités pour la logistique (bateaux, poids-lourds)	10.2	Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
		10.4	Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises
MESURE 4	**Contrôler les émissions des véhicules routiers**		
Action 1	Augmenter le contrôle au dispositif anti-pollution de transport routier		
MESURE 5	**Réduire les pollutions liées aux plateformes aéroportuaires**		
Action 1	Accompagner le développement des plans de mobilité des plateformes aéroportuaires		
Action 2	Réduire les émissions de polluants des plateformes aéroportuaires côté piste		
Action 3	Généraliser les approches des aéronefs en descente continue		
MESURE 6	**Réguler le trafic sur les grands axes routiers en zone dense**		
Action 1	Étudier le contournement des poids lourds permanent	10.3	Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
Action 2	Abaisser les vitesses maximales autorisées sur le réseau routier national	7.1	Hiérarchiser le réseau routier francilien
		7.2	Améliorer la sécurité routière
Action 3	Mettre en œuvre le schéma directeur des voies réservées	7.3	Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral
Action 4	Étudier une régulation des accès destinée à fluidifier les grands axes du réseau routier national	7.1	Hiérarchiser le réseau routier francilien
		7.4	Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier

LE PLAN RÉGIONAL SANTÉ ENVIRONNEMENT (PRSE)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
2024 : début de mise en œuvre	2024 - 2028

Au titre de l'article L1311-7 du code de la santé publique, le Plan Régional Santé Environnement décline le PNSE au niveau régional. Plan piloté par les services de l'État et l'Agence régionale de santé (ARS), le PRSE assure la territorialisation des orientations du plan national.

Le quatrième PRSE francilien (ou PRSE 4) a été adopté en 2024 pour une mise en œuvre jusqu'en 2028. Il est composé de 53 actions, structurées autour de quatre axes :

- Axe 1 : Réduire les expositions humaines aux facteurs environnementaux préoccupants, renforcer leur surveillance et améliorer les connaissances.
- Axe 2 : Anticiper les effets du changement climatique et adapter les politiques de prévention et de sécurité sanitaire.
- Axe 3 : Intégrer les enjeux de santé environnement dans les politiques publiques d'aménagement et de logement dans une perspective de réduction des inégalités environnementales de santé.
- Axe 4 : Accompagner les citoyens, les professionnels de santé, les collectivités territoriales et les acteurs locaux, pour agir face aux problématiques de santé environnementale.

Le lien entre santé et transports est principalement abordé autour de deux enjeux dans le PRSE :

- L'exposition des franciliens au bruit des transports.
- L'exposition d'une partie des Franciliens à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires et aux recommandations de l'OMS en matière de pollution atmosphérique.

Le PRSE prévoit en particulier de développer des indicateurs complémentaires aux paramètres réglementaires pour mieux caractériser les effets de l'exposition à la pollution atmosphérique et sonore.

Lien avec le Plan des mobilités

Le Plan Régional Santé Environnement ne présente pas de contrainte de compatibilité explicite pour le Plan des mobilités.

Toutefois, comme précisé précédemment pour l'articulation avec le PNSE, le plan participe à la réduction des impacts négatifs sur la santé humaine et les écosystèmes, du fait des objectifs qu'il porte de réduction des concentrations en polluants atmosphériques donc d'exposition des populations et des écosystèmes, mais également de réduction du bruit.

Le Plan des mobilités a en outre des incidences positives sur la santé humaine, en promouvant l'activité physique via le développement des modes actifs (vélo, marche). Il contribue ainsi à la mise en œuvre de PRSE.

LE PLAN RÉGIONAL D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE (PRACC))

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de mise en œuvre	2022 – 2030

Le Plan Régional d'Adaptation au Changement Climatique, approuvé en septembre 2022 par la Région Île-de-France, présente la stratégie d'adaptation francilienne à horizon 2030. Doté d'un budget d'un milliard d'euros, il se structure en trois axes stratégiques, proposant treize leviers et 60 mesures :

- protéger les Franciliens, en particulier les plus fragiles,
- protéger les écosystèmes,
- protéger le tissu économique francilien.

Le premier axe de cette stratégie prévoit notamment de renforcer la résilience des réseaux de transport à travers la réalisation d'un diagnostic de vulnérabilité des infrastructures et la mise en place d'un plan rafraîchissement dans les transports en commun. Ce plan de rafraîchissement sera mis en œuvre grâce au renouvellement et à la rénovation du matériel roulant afin d'y intégrer un système de climatisation / rafraîchissement.

Il répondra à plusieurs objectifs fixés par le PRACC à horizon 2025 :

- 60 % des rames de métro sont climatisées ou réfrigérées,
- 90 % des rames de train sont climatisées ou réfrigérées,
- 100 % des rames de tram sont climatisées ou réfrigérées.

Lien avec le Plan des mobilités

Le Plan Régional d'Adaptation eu Changement Climatique et le Plan des mobilités ne sont soumis à aucun lien d'un point de vue législatif. Cependant, les points de convergence des enjeux de transport / mobilité et d'adaptation entraînent la nécessite d'une bonne articulation entre les deux documents de planification, afin d'assurer l'atteinte de leurs objectifs respectifs.

L'adaptation au changement climatique est l'un des enjeux environnementaux importants identifiés pour le Plan des mobilités. La thématique est donc pleinement intégrée à l'élaboration du plan et à son évaluation environnementale.

LE SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE (SRCE)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de révision	2013 – Premier bilan réalisé en 2019

Le SRCE d'Île-de-France, approuvé en 2013 est le volet régional de la trame verte et bleue. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. La préservation des continuités écologiques vise le maintien de leur fonctionnalité, tandis que la remise en bon état des continuités écologiques vise l'amélioration ou le rétablissement de leur fonctionnalité.

Le SRCE vise notamment à :

- identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques),
- identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique,
- proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

Le SRCE constitue un véritable outil d'aménagement durable du territoire francilien qui contribue à enrayer la perte de biodiversité. À la suite du bilan du SRCE élaboré sur la période 2019-2021, le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) a rendu un avis favorable à sa révision. La révision du plan a entraîné des recommandations notamment sur la question de l'intégration de la biodiversité dans les politiques de mobilités :

- Créer des réseaux d'acteurs ou dynamiser des réseaux existants, par exemple : réactiver le « club infra », qui regroupe les gestionnaires d'infrastructures linéaires (DiRIF, Départements, SNCF, VNF, Sociétés d'autoroute, etc.) pour partager leurs expériences dans le domaine des continuités écologiques ;

>>>

- Inscrire la Trame Verte et Bleue dans les différentes politiques et stratégies en lien avec les acteurs du territoire : nature en ville, infrastructures agroécologiques, développement durable des forêts, etc.

- Identifier les principales ruptures de continuités écologiques liées à des infrastructures routières, ferrées et à des voies navigables, proposer un programme de restauration des continuités écologiques avec les gestionnaires concernés et faire connaître les réalisations, en s'appuyant sur le « club infra ».

La révision du SRCE a été engagée en mars 2023.

Lien avec le Plan des mobilités

Le schéma régional de cohérence écologique doit être pris en compte dans les documents de planification et les projets de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Les mesures permettant d'éviter, de réduire et de compenser les atteintes aux continuités écologiques provoquées par les projets et les infrastructures de transports doivent être précisées.

Ainsi, le Plan des mobilités qui implique la construction d'infrastructures linéaires de transport doit prendre en compte le SRCE. Cette prise en compte est intégrée à l'analyse des incidences du plan sur l'environnement.

LE PLAN RÉGIONAL DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS (PRPGD)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de mise en œuvre	2019 – 2031

En application de l'article L. 541-13 du code de l'environnement, le conseil régional doit adopter un plan de prévention et de gestion des déchets afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés à l'article L. 541-1 du même code. Ce plan a pour objet de coordonner à l'échelle régionale les actions entreprises par les parties prenantes concernées par la prévention et la gestion des déchets.

La Région Île-de-France a approuvé son Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets le 21 novembre 2019, structuré autour de neuf orientations :

- lutter contre les mauvaises pratiques,
- assurer la transition vers l'économie circulaire,
- mobiliser l'ensemble des acteurs pour réduire les déchets de la région,
- mettre le cap sur le « zéro déchet enfoui »,
- relever le défi du tri et du recyclage matière et organique,
- contribuer à la réduction du stockage avec la valorisation énergétique : un atout francilien,
- mettre l'économie circulaire au cœur des chantiers,
- réduire la nocivité des déchets dangereux et mieux capter les déchets dangereux diffus,
- prévenir et gérer les déchets issus de situations exceptionnelles.

Le lien entre déchets et transports est abordé autour de deux enjeux dans le PRPGD :

- le déploiement de transports alternatifs à la route pour le déplacement des déchets vers les centres de traitements,
- la transition vers l'économie circulaire, qui s'applique également à la réalisation et au maintien des projets de transport en commun.

Lien avec le Plan des mobilités

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets ne présente pas de contrainte de compatibilité explicite pour le Plan des mobilités. Toutefois, il paraît essentiel de prendre en compte le PRPGD au cours de l'élaboration pour assurer une cohérence entre les actions prises concernant les matériaux, les déchets et leur transport. De façon générale, la promotion des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises contribue à la première orientation citée ci-avant. Les principes de l'économie circulaire sont par ailleurs intégrés à l'élaboration du plan et à son évaluation environnementale, notamment pour ce qui concerne la construction d'infrastructures et l'aménagement de l'espace public.

LE PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de mise en œuvre	2022 – 2027

Le PGRI constitue un document de planification stratégique pour la gestion des inondations sur l'ensemble du bassin Seine-Normandie. Prolongement de la « Directive inondation » et de la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation (2014), le PGRI fixe pour six ans les grands objectifs à atteindre pour réduire les conséquences des inondations sur la vie et la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel, l'activité économique et les infrastructures. Il propose un cadre pour les stratégies locales de gestion des risques d'inondation, qui déclinent ses objectifs visant à réduire l'impact des inondations sur les territoires à risques importants d'inondation (TRI).

Le PGRI poursuit quatre grands objectifs à l'échelon du bassin Seine-Normandie, déclinés en 80 dispositions dont quatorze sont communes avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

Ainsi, il s'agit de :

- aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité,
- agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages,
- améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à gérer la crise,
- mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

Concernant directement les enjeux de mobilités et de transports, le PGRI émet les recommandations suivantes :

- préconiser, au travers des plans de prévention des risques (PPR), aux établissements recevant du public la réalisation de diagnostics de vulnérabilité aux inondations (1.B.3),
- concilier les enjeux de développement portuaire et la gestion des risques d'inondation (1.C.6),
- Éviter et encadrer les aménagements (installations, ouvrages, remblais) dans le lit majeur des cours d'eau (1.D),
- planifier un aménagement du territoire tenant compte de la gestion des eaux pluviales (1.E),
- prévenir et lutter contre le ruissellement à l'échelle du bassin versant (2.E),
- prolonger le fonctionnement des réseaux d'infrastructures en situation de crise et anticiper leur rétablissement, au plus vite, en cas de coupure ou d'arrêt (3.B.6),
- renforcer la connaissance des conséquences des inondations sur les réseaux d'infrastructures (4.B.2).

Lien avec le Plan des mobilités

Le Plan de Gestion des Risques d'inondation ne présente pas de contrainte de compatibilité explicite pour le Plan des mobilités. Toutefois, la prise en compte du risque inondation sur le système de mobilités, notamment au regard du changement climatique, est essentielle dans l'élaboration du plan.

Une cohérence est ainsi respectée en favorisant la désimperméabilisation des sols et en incitant les gestionnaires d'infrastructures à tenir compte des aléas météorologiques.

LA STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LE FRET ET LA LOGISTIQUE – ACTE 2

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de mise en œuvre	2022 – 2027

La Région Île-de-France a approuvé le 22 septembre 2022 l'acte 2 de sa stratégie régionale pour le fret et la logistique, pour la période 2022-2027. Le premier acte de la stratégie, portant sur la période 2018-2022, portait plusieurs orientations : renforcer l'attractivité de l'Île-de-France par un aménagement ciblé des infrastructures, réduire les nuisances environnementales du transport de marchandises, accompagner les territoires et les entreprises pour une logistique vecteur de développement local et mettre les acteurs en réseau.

Dotée d'un budget de près de 115 millions d'euros, cette stratégie actualisée se structure en quatre axes visant un fret et une logistique plus responsables :

- développer la connaissance du système logistique régional : mieux connaître pour mieux agir,
- assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques,
- répondre aux besoins de foncier et d'immobilier logistique dans une approche de sobriété foncière,
- valoriser l'écosystème régional par des actions de formation, de communication et l'animation d'actions collectives.

Lien avec le Plan des mobilités

La stratégie régionale pour le fret et la logistique et le Plan des mobilités ne sont soumis à aucun lien d'un point de vue législatif. Cependant, les points de convergence sur le sujet du transport de marchandises nécessitent une articulation très resserrée entre les deux documents de planification, afin d'assurer l'atteinte de leurs objectifs respectifs.

L'axe du plan d'action du Plan des mobilités concernant le transport de marchandises et la logistique contient des mesures compatibles avec les trois premiers axes de cette stratégie : développement de la connaissance du système logistique francilien, décarbonation des activités logistiques par le report modal et la transition énergétique, recherche de la sobriété foncière par la lutte contre l'étalement logistique. Le Plan et la stratégie sont donc entièrement compatibles.

3.4.3 Articulation du Plan des mobilités en Île-de-France avec les plans locaux

Le Plan des mobilités en Île-de-France est lié à différents plans intercommunaux et communaux.

Tout d'abord, les plans locaux de mobilité (PLM) permettent de détailler et de préciser le contenu du Plan des mobilités à l'échelle locale. Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France sont donc impliquées dans leur élaboration et leur mise en œuvre à travers un accompagnement financier et technique.

Un lien de compatibilité existe également avec les documents d'urbanisme locaux :

- Les schémas de cohérence territoriale (SCoT) doivent être compatibles avec le Plan de mobilité régional, puis les Plan locaux d'urbanisme (intercommunaux) (PLU(i)) doivent être compatibles avec les SCoT.
- Lorsqu'il n'existe pas de SCoT, les PLU(i) doivent être directement compatibles avec le Plan des mobilités régional.

En Île-de-France, il n'existe pas de lien juridique entre le Plan des mobilités et les Plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) ou métropolitain. Néanmoins, au regard des enjeux traités, il est pertinent d'assurer une cohérence entre ces documents sur les volets mobilité.

LE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ (PLM)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
Variable	5 ans

Le code des transports (articles L. 1214-30 à 36) prévoit qu'en Île-de-France, le plan de mobilité régional est complété par des plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu. Ces plans sont établis à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou d'un syndicat mixte, ainsi que de la Ville de Paris. L'élaboration de ces plans est obligatoire depuis le 1er janvier 2021 pour la ville de Paris, les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine.

Les communautés de communes ne sont pas soumises à cette obligation. Elles peuvent toutefois élaborer un PLM à titre volontaire et suivent alors la même procédure que les autres EPCI ***(décrite au 5.3 de la partie « Stratégie d'action » du Plan des mobilités en Île-de-France).***

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de mobilité sont compatibles avec ce dernier, ou rendues compatibles dans un délai de six mois après l'approbation de celui-ci (article L. 1214-34 du code des transports).

Les plans locaux d'urbanisme (PLU) sont également compatibles avec les plans locaux de mobilité. La compatibilité des PLU avec le PLM doit être vérifiée après l'approbation de ce dernier et au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du PLU, en vertu des articles L. 131-5 et L. 131-7 du code de l'urbanisme.

Le PLM constitue un document de planification stratégique, qui complète le Plan des mobilités en Île-de-France tout en proposant une vision locale des mobilités. L'élaboration d'un PLM permet ainsi d'améliorer la cohérence entre les différentes politiques sectorielles de mobilité (vélo, stationnement, espace public, etc.), et entre les politiques de mobilité et les autres politiques publiques locales (aménagement, urbanisme, éducative, sociale, etc.). Elle vise également à assurer la cohérence de ces politiques entre communes voisines, la question des mobilités transcendant la plupart du temps les limites communales.

Le PLM est aussi avant tout un programme d'action opérationnel, qui décline et territorialise les actions retenues au Plan des mobilités d'échelle régionale, avec des objectifs de court terme, mesurables et évaluables. Un horizon au plus à cinq ans pour la programmation des actions d'un PLM apparaît donc souhaitable.

Les PLM sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas (article R122-17 du code de l'environnement).

Lien avec le Plan des mobilités

Les PLM complètent le Plan régional de mobilité en précisant et détaillant son contenu. Le Plan des mobilités en Île-de-France liste les actions qui doivent prioritairement être déclinées dans les PLM. Les attendus précis concernant le contenu des actions du volet obligatoire des PLM en tant que déclinaison du Plan des mobilités sont décrits dans les fiches-actions correspondantes, qui sont repérées à l'aide d'un pictogramme spécifique.

Davantage de précisions quant à la déclinaison du Plan des mobilités et à la gouvernance des PLM sont présentés dans le chapitre *« Mise en œuvre »* du Plan des mobilités.

LE PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE MÉTROPOLITAIN (PCAEM), LES PLANS CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAUX (PCAET)

État d'avancement	Durée d'application / horizon
En cours de mise en œuvre	**2018 – 2020 – 2030 – 2050**

Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 20 000 habitants sont tenus d'élaborer un Plan climat-air-énergie territorial, à compter du 31 décembre 2018, conformément à l'article L. 229-26 du code de l'environnement.

Le PCAET a pour objectif de maîtriser les consommations énergétiques d'un territoire, d'atténuer les émissions de GES, de permettre l'adaptation du territoire au changement climatique, et depuis la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (dite loi LTECV), d'améliorer la qualité de l'air.

En Île-de-France, 59 collectivités sont soumises à la réalisation d'un Plan Climat-air-énergie Territorial (PCAET) : les EPCI de plus de 20 000 habitants et la Ville de Paris.

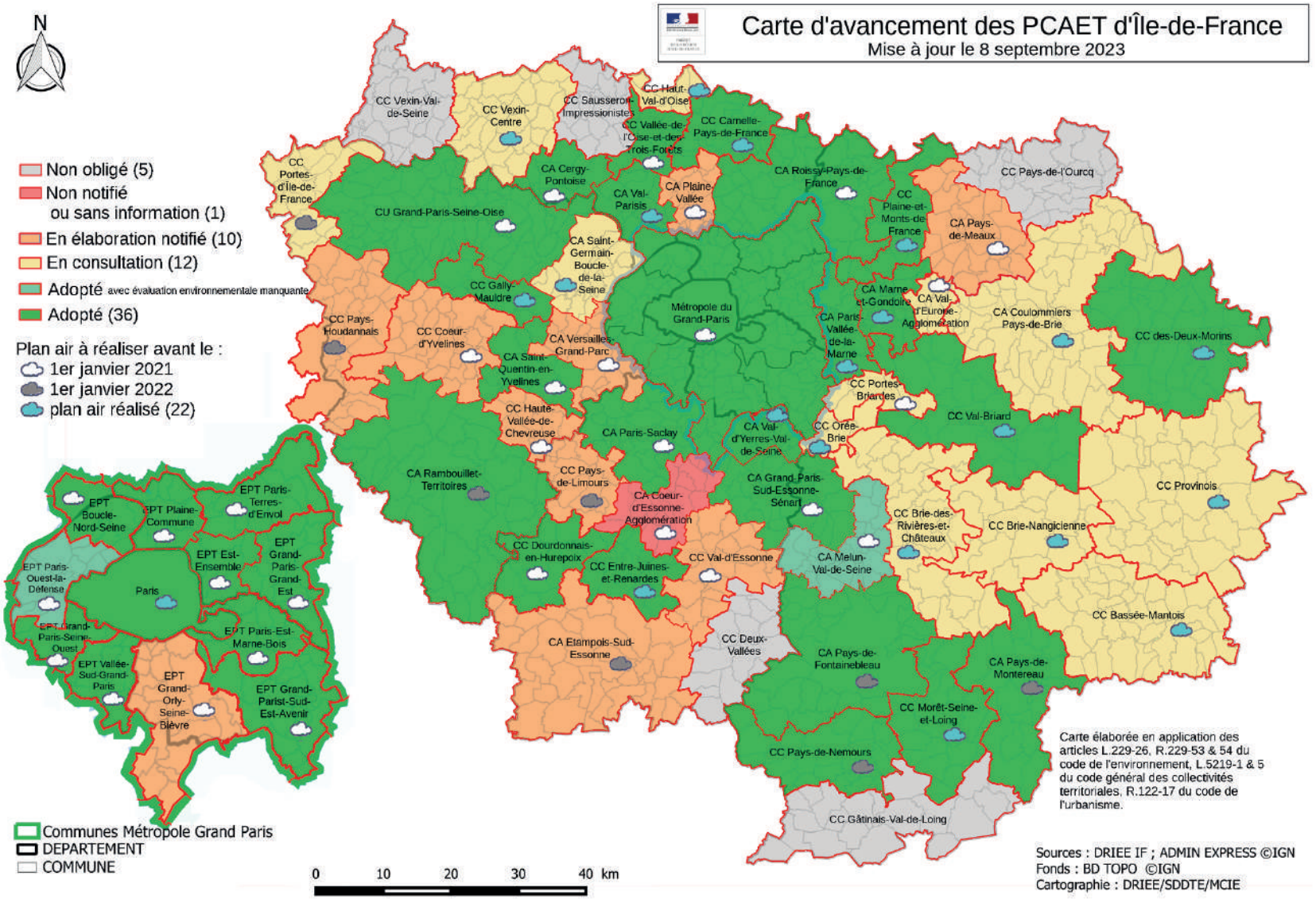
Le Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM), qui couvre les 131 communes de la Métropole du Grand Paris, a été approuvé en novembre 2018. Il présente des objectifs à horizon 2050, déclinés par secteurs, avec des points de passage en 2020 et 2030, ainsi qu'un programme d'action à réaliser pour y parvenir.

Le PCAEM vise en particulier la réduction de 80 % des émissions cadastrales de GES liées au secteur des transports à horizon 2050, au moyen d'actions dans les domaines suivants :

- réduction de la circulation automobile et maîtrise de la demande en déplacements,
- encouragement du report modal vers les modes ferrés, fluvial et actifs (les mesures mises en place doivent permettre une multiplication par trois de la part du vélo dans les déplacements d'ici 2030, ainsi qu'une hausse de la part des transports en commun de 28 % actuellement à 33 % en 2050),
- favorisation de motorisations plus propres (le Plan vise 50 % de déplacements automobiles électriques ou hybrides d'ici 2030, et 100 % d'ici 2050).

La carte suivante détaille l'état d'avancement des PCAET d'Île-de-France (36 PCAET ont été adoptés en septembre 2023) :

Carte d'avancement des PCAET au 8 septembre 2023



Mise en place d'une Zone à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m) sur une portion du territoire francilien – Mesure phare du Plan climat air énergie métropolitain (PCAEM)

L'évaluation de la mise en place d'une ZFE-m faite dans le cadre du PPA d'Île-de-France a montré la prédominance de cette mesure en matière d'efficacité dans la lutte contre la pollution atmosphérique. En effet, ce dispositif permet d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules en limitant la circulation des véhicules les plus polluants sur une zone définie. Ces résultats justifient la signature en 2018 d'un engagement avec l'État pour la mise en place d'une ZFE-m d'ici fin 2020 (mise en place devenue obligatoire en 2019 sur les territoires présentant des dépassements des normes de qualité de l'air, en application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales)[1]. Pour cela, la Métropole du Grand Paris a réalisé une étude de préfiguration lors de la mise en œuvre de son PCAEM (AIR3), afin d'étendre la Zone à circulation restreinte (ZCR) déployée dans la Ville de Paris depuis 2015 sur le territoire métropolitain. La ZFE-m définitivement arrêtée concerne 77 communes (tout ou partie de leur territoire), soit 5,61 millions d'habitants.

Le déploiement de la ZFE-m est progressif et s'applique depuis juillet 2019 aux véhicules Crit'Air 5 et non classés et depuis juin 2021 aux véhicules Crit'Air 4. Les véhicules Crit'Air 3 font également l'objet de restrictions depuis le 1er janvier 2025. L'objectif reste à ce jour d'atteindre 100 % de véhicules propres en 2030.

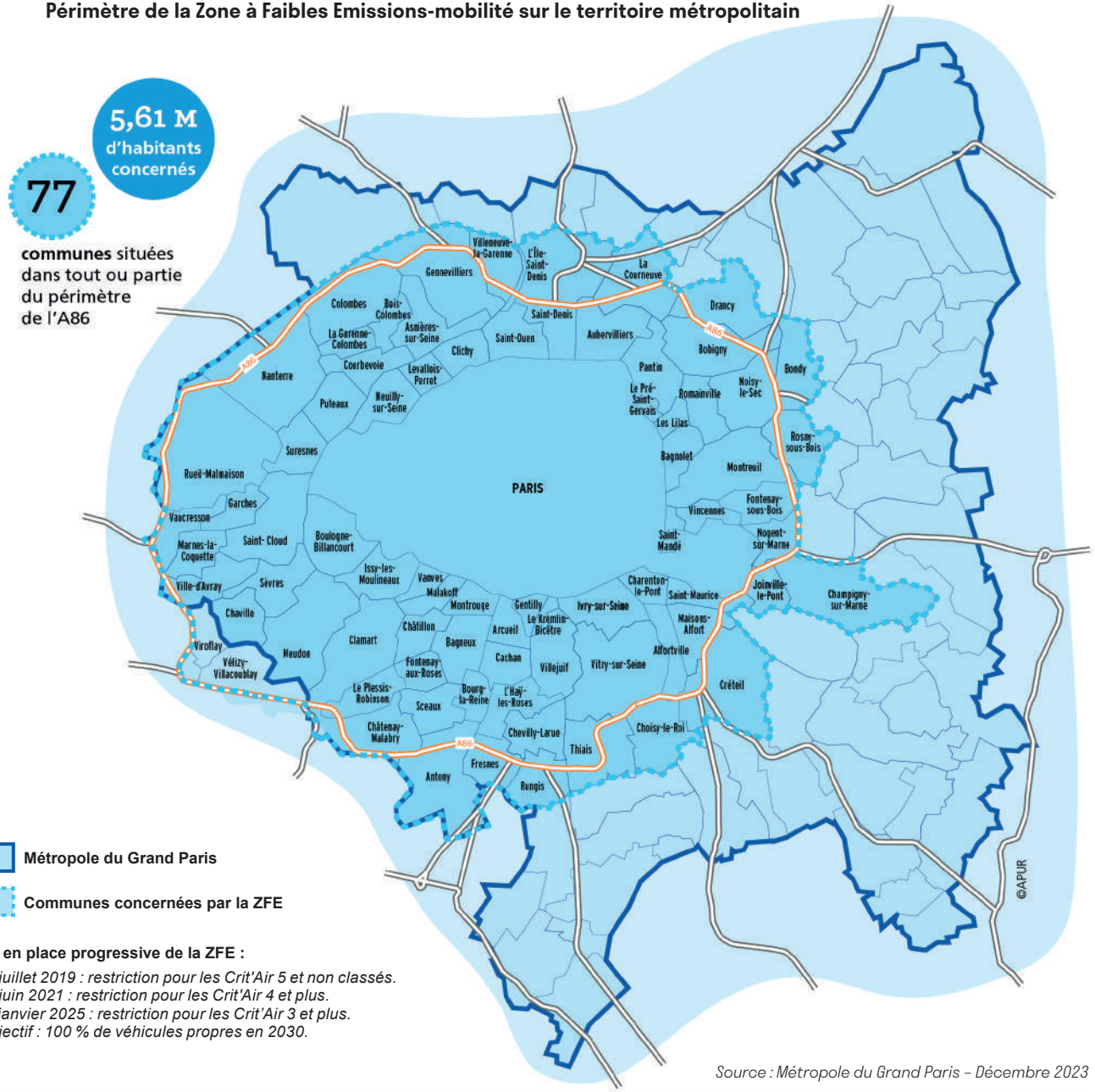
Les restrictions de circulation dépendent du type de véhicule : interdiction de circuler tous les jours de la semaine de 8h à 20h pour les poids lourds ; du lundi au vendredi de 8h à 20h, hors jours fériés, pour les autres véhicules.

Lien avec le Plan des mobilités

Il n'existe pas de lien juridique en Île-de-France entre le Plan des mobilités et les plans climat énergie territoriaux ou métropolitain. Néanmoins, au regard des enjeux traités, il est pertinent d'assurer une cohérence entre ces documents sur les volets mobilité. En particulier, les conséquences de la mise en œuvre de la ZFE doivent être prises en compte.

Par ailleurs, le Plan des mobilités peut servir de cadre pour les volets mobilités des PCAET et ces derniers peuvent constituer une préparation des PLM.

Périmètre de la Zone à Faibles Emissions-mobilité sur le territoire métropolitain



Mise en place progressive de la ZFE :

- *1er juillet 2019 : restriction pour les Crit'Air 5 et non classés.*
- *1er juin 2021 : restriction pour les Crit'Air 4 et plus.*
- *1er janvier 2025 : restriction pour les Crit'Air 3 et plus.*
- *Objectif : 100 % de véhicules propres en 2030.*

Source : Métropole du Grand Paris – Décembre 2023

1. *Depuis le 22 août 2021, la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (loi Climat et Résilience) a modifié l'article L. 2213-4-1 en instaurant une obligation de mettre en place une ZFE-m dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants.*

SCoT

À l'échelle d'un territoire de projet ou d'un bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), le SCoT détermine l'organisation de l'espace et fixe les grandes orientations de développement d'un territoire. Il permet de relier la question des mobilités avec les autres enjeux territoriaux qu'il aborde (gestion économe de l'espace et lutte contre l'artificialisation des sols, habitat, économie, commerce, énergie, climat, paysage…).

Le projet d'aménagement stratégique (PAS) exprime le projet de territoire et définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans. Ceux-ci concourent à la coordination des politiques publiques sur le territoire en favorisant, entre autres, une offre d'habitat, de services et de mobilités adaptés aux nouveaux modes de vie, ainsi qu'un équilibre et une complémentarité des polarités urbaines et rurales.

Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) détermine les conditions d'application du PAS, en définissant les orientations générales d'organisation de l'espace, de coordination des politiques publiques et de valorisation des territoires. C'est cette partie du SCoT qui est opposable notamment aux PLU ou cartes communales.

De manière générale, le DOO repose sur la complémentarité entre les enjeux du territoire, notamment entre une offre de logements et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services qui structurent le territoire, ainsi que l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte de celui-ci.

Le DOO fixe les orientations de la politique de mobilité, dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile. Il détermine les grands projets d'équipements, de réseaux et de desserte nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services. Enfin, il précise les objectifs chiffrés de densification en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs.

Le DOO comprend en outre un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL) qui permet de réguler certaines constructions et implantations commerciales, artisanales et logistiques commerciales.

À l'échelle de la région Île-de-France, quinze territoires sont concernés par un SCoT en vigueur ou en cours d'élaboration / révision au 31 décembre 2022. En particulier, le SCoT de la Métropole du Grand Paris a été approuvé le 13 juillet 2023 et est entré en vigueur.

Le SCoT de la Métropole du Grand Paris

Le SCoT de la Métropole du Grand Paris a été définitivement adopté le 13 juillet 2023. Il concerne 131 communes pour 7,2 millions d'habitants. Les principales orientations du SCoT sont au nombre de douze :

1. conforter une métropole polycentrique, économe en espaces et équilibrée dans la répartition de ses fonctions,
2. embellir la métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des ilots de fraicheur et la rétention de l'eau à la parcelle,
3. permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement,
4. s'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique,
5. mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde,
6. offrir un parcours résidentiel à tous les Métropolitains,
7. agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible,
8. renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires,
9. confirmer la place de la Métropole comme une première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique,
10. engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets,
11. organiser la transition énergétique,
12. maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles.

Les sujets relatifs aux mobilités sont principalement développés ***dans les Orientations*** **7** ***et*** **8**. L'amélioration de la desserte des territoires est identifiée comme une priorité, l'enjeu étant de confirmer la projection selon laquelle 98 % des habitants de la Métropole seront à moins de deux kilomètres d'une gare en 2030. Le SCoT ambitionne en outre de répondre aux enjeux de qualité de l'air et de saturation des réseaux routiers.

Dans ce but, la MGP se propose de transformer le réseau routier, en apaisant, renaturant et transformant certaines des voies rapides structurantes, et en prévoyant que les voies métropolitaines puissent accueillir plusieurs types de mobilités (vélo, transports en commun…). Elle ambitionne également de favoriser les déplacements doux et vertueux pour l'environnement, en complétant les infrastructures existantes afin d'éviter les coupures écologiques et en équipant le territoire en aménagements favorisant les modes actifs et l'électromobilité.

La question des infrastructures de transport est également couverte par d'autres orientations : consolidation des activités logistique ***(Orientation*** **1**), offre touristique ***(Orientation*** **5**), création de nouvelles centralités à proximité des futures gares du Grand Paris Express ***(Orientation*** **4**), égalité d'accès aux transports en commun ***(Orientation*** **6**), programmation résidentielle ***(Orientation*** **6**), transition énergétique ***(Orientation*** **1**), lutte contre les nuisances et la dégradation environnementale ***(Orientation*** **12**).

Lien avec le Plan des mobilités

Le Plan des mobilités s'impose directement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT), qui doivent lui être compatibles. Les SCoT doivent en particulier intégrer les prescriptions et les recommandations du Plan des mobilités concernant les documents d'urbanisme afin qu'elles soient déclinées dans les PLU et décliner prioritairement les mesures du plan d'action s'appliquant aux documents d'urbanisme, signalées par un pictogramme spécifique :

SCoT PLU

PLU / PLUi

À l'échelle intercommunale ou communale, le PLU détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols.

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) expose le projet d'urbanisme de la collectivité à l'horizon de dix - quinze ans et définit également les grandes orientations pour l'aménagement du territoire, notamment en matière de transports et de déplacements.

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) permettent de décliner le PADD, notamment en termes de transports et de déplacements, soit de façon thématique, soit de façon sectorielle (i.e. géographique). Elles peuvent notamment prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les OAP peuvent aussi adapter la délimitation des périmètres de bonne desserte par les transports collectifs où le plafonnement du stationnement automobile s'applique. En outre, dans les zones d'aménagement concerté (ZAC), les OAP peuvent définir la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer, ainsi que la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts.

Enfin, les documents réglementaires, écrits et graphiques, permettent d'intervenir entre autres afin de réguler le stationnement (automobile, vélo), d'encadrer la création ou l'évolution des voies de circulation tous modes ou encore de préserver voire réserver du foncier pour des projets d'infrastructures ou d'équipements.

En Île-de-France (janvier 2024), dix-huit intercommunalités sont compétentes en termes de PLU : les onze EPT, l'unique communauté urbaine (Grand Paris Seine & Oise), quatre communautés d'agglomération (Coulommiers Pays de Brie, Pays de Fontainebleau, Saint-Quentin-en-Yvelines, Val d'Europe Agglomération) et deux communautés de communes (Bassée Montois, Deux Morin).

Lien avec le Plan des mobilités

En Île-de-France, en l'absence de SCoT, le PLU(i) doit être compatible avec le Plan des mobilités (art. L.131-6 du code de l'urbanisme). Il est donc nécessaire que les PLU(i) assurent la compatibilité avec les orientations et le plan d'action du Plan des mobilités en veillant notamment à définir des normes de stationnement automobile et pour les vélos compatibles avec les prescriptions et recommandations du plan ***(voir Chapitre 5 « Mise en œuvre » du Plan des mobilités en Île-de-France),*** ainsi qu'à proposer une déclinaison dans le PLU(i) des mesures qui peuvent l'être et qui sont signalées par un pictogramme spécifique dans le plan d'action :

SCoT PLU

4

État initial de l'environnement

4.1 La qualité de l'air **60**

4.1.1 État des lieux de la qualité de l'air en Île-de-France 60

4.1.2 Impact des mobilités sur la qualité de l'air et l'exposition des Franciliens à la pollution atmosphérique 71

4.2 L'énergie et les émissions de GES **76**

4.2.1 État des lieux des consommations d'énergie et émissions de GES en Île-de-France 76

4.2.2 Impact des mobilités sur la consommation d'énergie, les émissions de GES et la chaleur urbaine en Île-de-France 79

4.3 Le changement climatique et l'adaptation **83**

4.3.1 État des lieux : un changement climatique à l'œuvre aux conséquences multiples 83

4.3.2 Impacts du changement climatique sur les mobilités en Ile-de-France 85

4.4 Les nuisances sonores **87**

4.4.1 État des lieux : les nuisances sonores, un enjeu pour la qualité de vie et la santé 87

4.4.2 Impact des mobilités sur les nuisances sonores en Île-de-France 87

4.5 La santé et le cadre de vie **96**

4.5.1 Les impacts sanitaires des externalités environnementales liées aux mobilités 96

4.5.2 Les impacts directs des mobilités sur la santé des Franciliens 102

4.5.3 Un impact global des mobilités sur la santé contrasté et territorialement différencié 105

4.6 La biodiversité **107**

4.6.1 État des lieux de la biodiversité en Île-de-France 107

4.6.2 Impact des mobilités sur la biodiversité, les habitats naturels et les continuités écologiques 114

4.7 La gestion des risques naturels et technologiques 118

4.7.1 État des lieux des risques naturels et technologiques en Île-de-France 118
4.7.2 Impact des mobilités sur la gestion des risques en Île-de-France 123

4.8 Les espaces ouverts, les ressources des sols et sous-sols 124

4.8.1 État des lieux des sols en Île-de-France 124
4.8.2 Impact des mobilités sur les espaces ouverts, les sols et sous-sols 127

4.9 Le patrimoine bâti et paysager 129

4.9.1 État des lieux du patrimoine bâti et paysager en Île-de-France 129
4.9.2 Impact des mobilités sur le patrimoine bâti et paysager 131

4.10 Les ressources en eau 132

4.10.1 État des lieux de la ressource en eau et de ses usages en Île-de-France 133
4.10.2 Impact des mobilités sur la ressource en eau 134

4.11 Les matériaux et les déchets 135

4.11.1 État des lieux des consommations de matériaux et du traitement des déchets en Île-de-France 135
4.11.2 Impact des mobilités dans la gestion des matériaux et des déchets 138

4 État initial de l'environnement

La description de l'état initial de l'environnement en Île-de-France présentée dans cette section est structurée en onze thématiques :

- la qualité de l'air,
- l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre,
- le changement climatique et l'adaptation à ce dernier,
- les nuisances sonores,
- la santé et le cadre de vie,
- la biodiversité,
- la gestion des risques naturels et technologiques,
- les espaces ouverts, les ressources des sols et des sous-sols,
- le patrimoine bâti et paysager,
- les ressources en eau,
- les matériaux et les déchets.

Pour chaque thématique, l'état actuel et les évolutions probables à l'horizon du Plan des mobilités sont présentées, ainsi que les interactions avec le système de mobilités. C'est de ce travail d'analyse que découle l'identification des enjeux environnementaux portés par le Plan des mobilités qui font l'objet de la partie suivante.

4.1 La qualité de l'air

4.1.1 État des lieux de la qualité de l'air en Île-de-France

4.1.1.1 Introduction et définitions

Les effets sanitaires de la pollution de l'air, sur le plan respiratoire et cardio-vasculaire, ont été établis par de nombreuses études épidémiologiques. Ces effets sont développés plus en détail dans la section consacrée à la santé. La pollution atmosphérique affecte en outre également le bâti, la biodiversité, les milieux naturels et les végétaux.

Les transports figurent parmi les contributeurs majeurs aux émissions de certains polluants locaux, en particulier les oxydes d'azote, les particules et le benzène, et influencent également le niveau d'ozone. Les émissions liées au transport dépendent du niveau de trafic et de la composition technologique du parc de véhicules.

Définitions et cadre juridique

Les références à la pollution atmosphérique peuvent se faire selon deux mesures : les émissions ou les concentrations.

Les émissions désignent la quantité de polluants émis par les sources inventoriées en Île-de-France par Airparif : véhicules, industrie, bâtiments, etc.

Les concentrations de polluants dans l'air résultent de phénomènes physiques et chimiques complexes combinant l'ensemble des émissions ainsi que d'autres effets tels que la météorologie. En Île-de-France, elles sont mesurées en particulier en situation de fond (loin du trafic) et à proximité du trafic routier.

Par ailleurs, les impacts sanitaires sont liés à l'exposition des personnes aux concentrations de polluants sur une période déterminée, notamment : exposition à des niveaux élevés, même sur une période courte, ou exposition chronique à des niveaux un peu moins élevés.

Des seuils réglementaires sont définis pour la protection de l'environnement et de la santé, en termes de concentrations :

- **Objectifs de qualité :** seuils maximaux de concentration de polluants à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

- **Valeurs limites :** seuils maximaux de concentration de polluants à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, fixés sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.

L'organisation mondiale de la santé (OMS) émet également des recommandations de concentrations de différents polluants atmosphériques pour préserver la santé et tenir compte des dernières connaissances scientifiques démontrant que toute baisse d'exposition est bénéfique pour la santé et qu'il n'existe pas de seuil en deçà duquel la pollution n'ait aucune incidence. Ces recommandations ont été actualisées en 2021 et sont plus ambitieuses que la réglementation européenne actuelle. Un processus de révision de cette dernière est engagé pour en tenir compte.

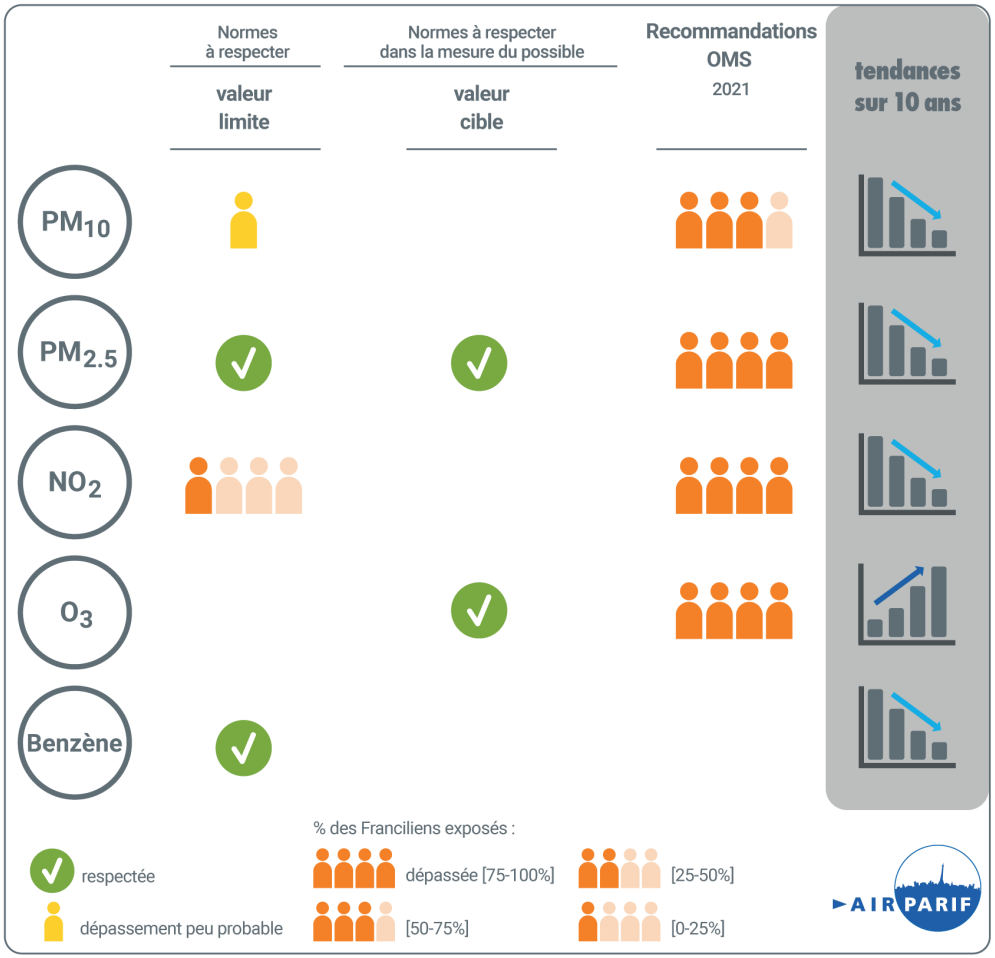
Synthèse des concentrations des polluants réglementés

La qualité de l'air suit une trajectoire d'amélioration en Île-de-France. Une baisse notable de la population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires a été observée pour le dioxyde d'azote (NO_2), les particules PM_{10} et $PM_{2.5}$ ainsi que pour le benzène ces dix dernières années. Malgré cette amélioration, les concentrations de NO_2 en Île-de-France restent problématiques, avec des dépassements des valeurs limites réglementaires. Les recommandations de l'OMS sont par ailleurs dépassées autant pour le dioxyde d'azote que pour les particules fines. Les niveaux les plus élevés concernent le cœur de l'agglomération et les axes de circulation les plus fréquentés.

L'ozone est le seul polluant pour lequel les tendances annuelles ne présentent pas d'amélioration. Pour l'ozone (O_3), le seuil recommandé par l'OMS (100 µg/m^3 à ne pas dépasser sur une période de 8 heures) est dépassé en tout point de la région en 2021.

La figure ci-dessous résume les tendances et la situation de l'année 2021 vis-à-vis des normes réglementaires et des recommandations de l'OMS. Les tendances présentées s'appuient sur les concentrations de la période 2011-2021.

Exposition des Franciliens aux principaux polluants en 2021



Source : Airparif, 2022

4.1.1.2 Les oxydes d'azote

Définitions

Le dioxyde d'azote est un polluant indicateur des activités de combustion, notamment le trafic routier. Les émissions directes ou « primaires » d'oxydes d'azote sont dues en grand majorité au trafic routier et au secteur résidentiel et tertiaire. Les études épidémiologiques ont montré que les symptômes bronchitiques chez l'enfant asthmatique augmentent avec une exposition de longue durée au NO_2. Une diminution de la fonction pulmonaire est également associée aux concentrations actuellement mesurées dans les villes d'Europe. À des concentrations élevées (au-dessus de 200µg/m^3) sur de courtes durées, il s'agit d'un gaz toxique entraînant une inflammation importante des voies respiratoires.

Ce gaz participe par ailleurs au phénomène des pluies acides, qui appauvrissent les milieux naturels et contribue à la formation de l'ozone troposphérique. Les NOx sont des précurseurs de l'ozone et participent à la chimie des particules.

Malgré une amélioration conséquente ces dernières décennies, la situation est toujours préoccupante en 2021 pour le dioxyde d'azote, avec un fort contraste selon les territoires en Île-de-France. À proximité du trafic routier, si sur les axes les plus chargés (Boulevard Périphérique, Autoroute A1…) les niveaux moyens en NO_2 sont toujours largement supérieurs à la valeur limite annuelle (fixée à 40 µg/m^3), des axes routiers moins fréquentés passent sous ce seuil, dans la continuité de l'année 2019, entraînant une baisse notable du nombre de Franciliens potentiellement exposés à ces dépassements.

Normes et recommandations concernant les concentrations de dioxyde d'azote

Valeur limite horaire	Valeur limite annuelle	Objectif de qualité	Recommandations OMS
200 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 fois par an	**40 µg/m³** en moyenne annuelle	**40 µg/m³** en moyenne annuelle	**25 µg/m³** en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 jours par an **10 µg/m³** en moyenne annuelle
RESPECTÉE	DÉPASSÉE	DÉPASSÉ	DÉPASSÉES

Source : Airparif, 2022

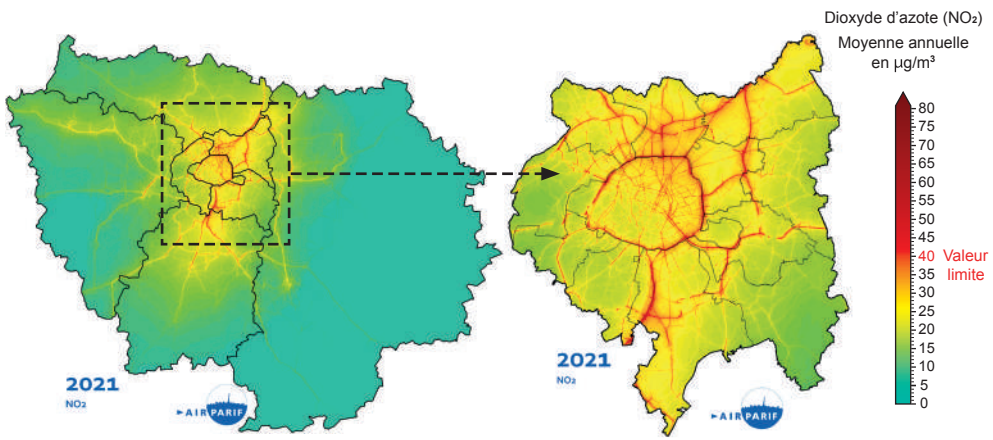
État des lieux 2021

La figure ci-dessous illustre la forte variabilité des niveaux de dioxyde d'azote en Île-de-France.

En situation de fond, le gradient entre le centre de l'agglomération parisienne et les zones rurales franciliennes est important. Alors que les niveaux moyens annuels dans l'agglomération peuvent atteindre 28 µg/m^3, le niveau de fond régional moyen est plutôt compris entre 6 et 8 µg/m^3 en 2021.

Les concentrations en NO_2 les plus importantes sont relevées dans l'agglomération parisienne et au voisinage des grands axes de circulation (autoroutes, routes nationales et importantes voies départementales). Dans Paris, les arrondissements au nord de la Seine sont globalement plus pollués qu'au sud, le réseau routier y étant plus dense et constitué d'axes de plus grande importance. Au voisinage de certains axes routiers, les niveaux de NO_2 peuvent être plus de deux fois supérieurs à ceux relevés hors influence directe de ces voies (en situation de fond) et sont toujours largement supérieurs au seuil de la valeur limite annuelle. Ces axes sont principalement situés dans l'agglomération parisienne. Pour les axes où le trafic est très important (comme les autoroutes, les rocades et le Boulevard Périphérique parisien), le nombre élevé de véhicules et la vitesse de circulation engendrent de fortes émissions d'oxydes d'azote (NOx). C'est également le cas des sites localisés dans Paris intra-muros, où la circulation est dense et les conditions locales de dispersion sont moins favorables du fait de l'encaissement des rues.

Concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO_2) en 2021 en Île-de-France, avec un zoom sur Paris et la petite couronne parisienne



Source : Airparif, 2022

La valeur limite annuelle (40 µg/m^3 en moyenne) est largement respectée en situation de fond. Cependant, au voisinage de certains axes routiers, les niveaux de NO_2 sont toujours largement supérieurs au seuil de la valeur limite annuelle. En 2021, environ 60 000 Franciliens sont potentiellement exposés[1] à un air dépassant la valeur limite annuelle. Ils résident exclusivement dans la Métropole du Grand Paris.

En 2021, la quasi-totalité des Franciliens est exposée à un air qui ne respecte pas les recommandations de l'OMS annuelle (abaissée à 10 µg/m^3 en moyenne annuelle en 2021) et journalière (25 µg/m^3 à ne pas dépasser plus de trois jours par an).

Évolution des concentrations sur le moyen terme

Le nombre de personnes potentiellement exposées est en forte diminution depuis 2007, comme l'illustre la figure ci-dessous en lien avec la baisse des concentrations.

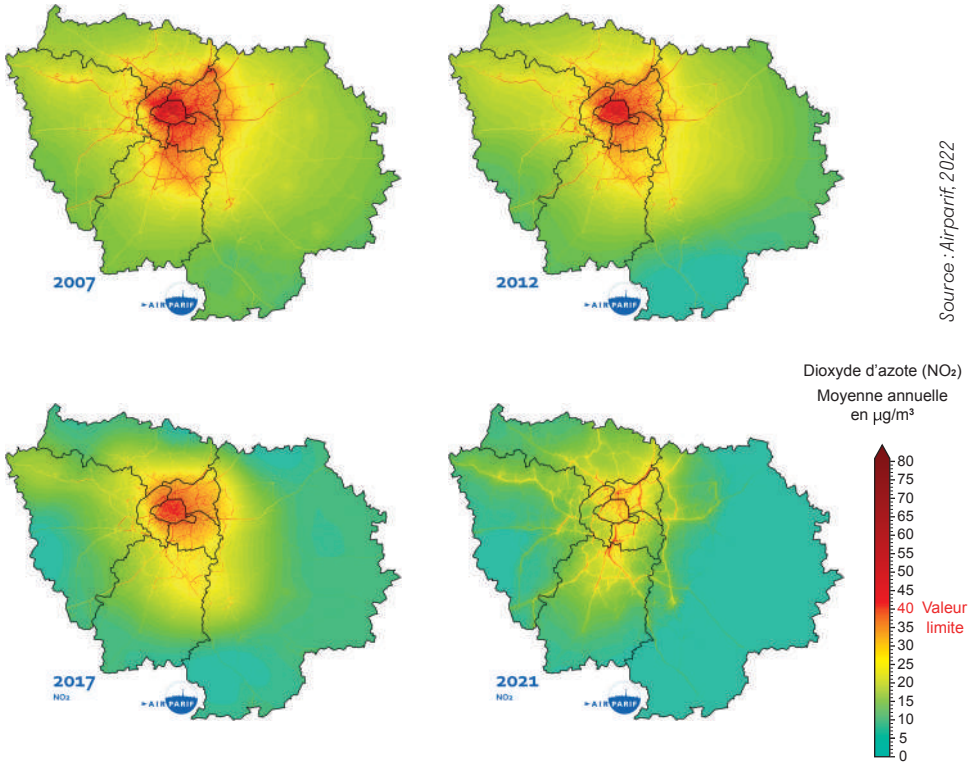
Évolution du nombre de Franciliens concernés par le dépassement de la réglementation pour le dioxyde d'azote (NO_2)



Source : Airparif, 2022

La figure ci-après montre en outre un motif de pollution assez similaire d'une année à l'autre, avec une tendance à la baisse à l'échelle de la région Île-de-France entre 2007 et 2021 et plus particulièrement dans l'agglomération parisienne.

Concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO_2) de 2007 à 2021 en Île-de-France



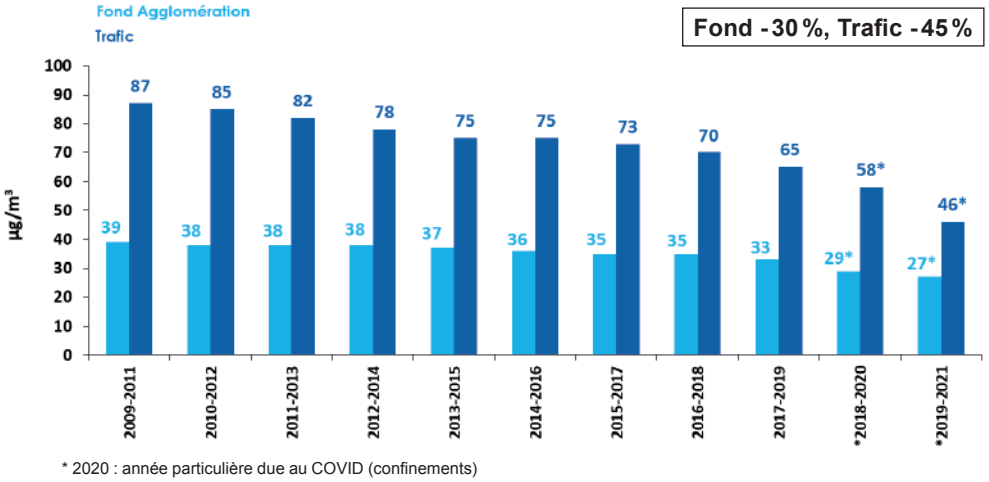
Source : Airparif, 2022

Cette baisse observée, entre 2011 et 2021, est de l'ordre de -30 % en situation de fond. Les améliorations technologiques sur les différentes sources d'émissions (trafic, chauffage, industries) expliquent cette baisse, en particulier le renouvellement du parc routier.

1. Exposition calculée, conformément à l'article 18 de l'arrêté du 19 avril 2017, en air extérieur au droit des logements, pour comparer les expositions dans les différents pays.

Le profil de l'évolution du dioxyde d'azote (NO_2) à proximité des axes routiers est très différent avec d'abord des niveaux plutôt stables avant une baisse franche les dernières années. De 2011 à 2021, les concentrations annuelles en situation de proximité au trafic routier ont baissé de l'ordre de 45 %.

Évolution, à échantillon constant de six stations urbaines de fond (bleu clair) et cinq stations trafic (bleu foncé), de la concentration en moyenne sur trois ans en dioxyde d'azote (NO_2) dans l'agglomération parisienne de 2009-2011 à 2019-2021



* 2020 : année particulière due au COVID (confinements)

Source : Airparif, 2022

4.1.1.3 Les particules fines

Définitions (PM_{10} et $PM_{2.5}$)

Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et de différentes tailles. Une distinction est faite entre les PM_{10} (de diamètre inférieur à 10µm) et les $PM_{2,5}$ (de diamètre inférieur à 2,5µm). Les particules PM_{10} sont majoritairement formées de particules $PM_{2,5}$: en moyenne annuelle, les $PM_{2,5}$ représentent environ 60 à 70 % des PM_{10}.

Les sources de particules sont multiples. Il existe, d'une part, des rejets directs dans l'atmosphère. Les sources majoritaires de particules primaires sont le secteur résidentiel et tertiaire (notamment le chauffage au bois), le trafic routier, les chantiers et l'agriculture. Elles peuvent également être d'origine naturelle (feu de forêt, sables…).

Les sources de particules sont, d'autre part, indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, transports à travers l'Europe, ou encore remise en suspension de poussières déposées au sol.

Aux concentrations auxquelles sont exposées la plupart des populations urbaines et rurales des pays développés et en développement, les particules ont des effets nuisibles sur la santé. L'exposition chronique contribue à augmenter le risque de contracter des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires.

Les effets de salissure et de dégradation des monuments et bâtiments constituent les atteintes à l'environnement les plus visibles.

Au-delà de celui des émissions, l'impact des conditions météorologiques d'une année à l'autre est très marqué sur les niveaux de particules (PM_{10} et $PM_{2.5}$) en raison de l'importance de la chimie atmosphérique, des phénomènes de transferts inter-régionaux et de remise en suspension pour ces polluants. Néanmoins, en s'affranchissant des fluctuations météorologiques interannuelles, les teneurs en particules confirment une tendance à la baisse en Île-de-France depuis 10 ans, de près de 40 %.

Normes et recommandations concernant les concentrations de particules fines



Source : Airparif, 2022

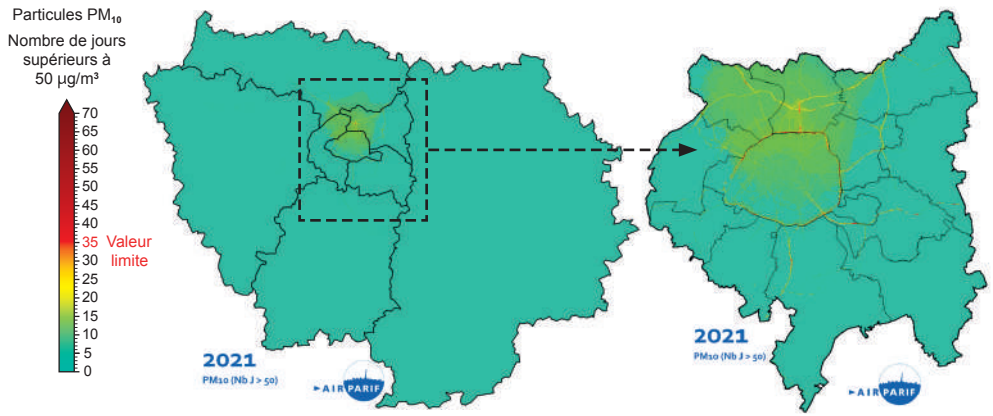
État des lieux 2021 pour les particules PM_{10}

La réglementation a défini deux valeurs limites réglementaires pour les particules PM_{10}, l'une en moyenne journalière, l'autre en moyenne annuelle.

- **Situation au regard de la valeur limite journalière**

L'année 2021 a connu des conditions météorologiques globalement favorables à une bonne qualité de l'air, notamment des températures hivernales douces ayant limité le recours au chauffage résidentiel. Le nombre de jours de dépassement est similaire à celui de 2019 en situation de fond mais inférieur en situation de proximité au trafic. La valeur limite en moyenne journalière (50 µg m^3 à ne pas dépasser plus de 35 jours par an) est respectée en 2021 au niveau de toutes les stations de mesures, que ce soit en situation de fond (un à neuf jours de dépassement sur les stations urbaines et périurbaines de fond) ou à proximité du trafic routier. Le résultat de la station Autoroute A1 est indisponible en 2021 en raison d'un impact important des travaux de construction du site du complexe nautique des Jeux Olympiques de Paris 2024. Cependant, cette station aurait probablement été très proche de la valeur limite journalière dans des conditions normales, voire l'aurait dépassée.

Nombre de jours de dépassement du seuil journalier de 50 µg/m^3 en particules PM_{10} en Île-de-France, avec un zoom sur Paris et la petite couronne parisienne pour l'année 2021



Source : Airparif, 2022

Évolution du nombre de Franciliens concernés par le dépassement de la valeur limite journalière pour les particules PM_{10}



Source : Airparif, 2022

La figure ci-dessus illustre une baisse importante de la population potentiellement exposée à un dépassement de la valeur limite journalière avec moins de 1 000 Franciliens exposés en 2021, contre plus de 40 % en 2007. En revanche, les deux tiers des Franciliens sont exposés à un air qui ne respecte pas la recommandation de l'OMS (45 µg/m^3 à ne pas dépasser plus de trois jours par an).

- **Situation au regard de la valeur limite annuelle (40 µg/m^3)**

Comme lors des dernières années, les niveaux de fond moyens en PM_{10} enregistrés au sein de la zone sensible francilienne restent globalement homogènes (entre 15 et 19 µg/m^3) avec cependant des concentrations légèrement plus fortes relevées dans le nord. Une légère décroissance est observée entre le cœur dense de l'agglomération et la périphérie de l'Île-de-France. La variabilité des PM_{10} est moins importante que celle du NO_2 en raison d'une plus grande diversité des sources d'émissions. En zone rurale, les concentrations moyennes annuelles de PM_{10} mesurées sont comprises entre 14 et 15 µg m^3. Les concentrations moyennes les plus élevées sont relevées au voisinage des principaux axes routiers régionaux et des axes parisiens. Les niveaux moyens peuvent y être jusqu'à deux fois supérieurs à ceux relevés en situation de fond (de 21 à 31 µg/m^3).

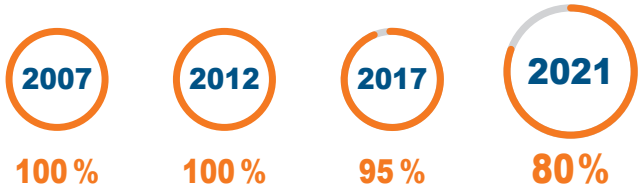
La valeur limite réglementaire en moyenne annuelle pour les PM_{10} (40 µg/m^3) est largement respectée en situation de fond urbain et rural, ainsi que sur les stations trafic de grande couronne. Les concentrations en bordure du périphérique parisien respectent également cette valeur limite. Le résultat de la station Autoroute A1, présentant habituellement la moyenne maximale du réseau de mesure, est indisponible en 2021 en raison d'un impact important des travaux de construction du site du complexe nautique des Jeux Olympiques de Paris 2024. Cependant, les estimations montrent que cette station n'aurait probablement pas dépassé la valeur limite annuelle de 40 µg m^3. Le nombre d'habitants potentiellement concernés par un dépassement de la valeur limite annuelle en PM_{10} (fixée à 40 µg/m^3) est très faible pour l'année 2021.

En revanche, la recommandation de l'OMS en moyenne annuelle est tout juste respectée en zone rurale mais dépassée sur l'ensemble des sites urbains et zones de trafic. En 2021, plus de neuf millions de Franciliens, soit environ 80 % de la population régionale, sont potentiellement concernés par le dépassement de la nouvelle recommandation annuelle de l'OMS (abaissé à 15 µg/m^3 en 2021).

Évolution des concentrations de particules PM_{10} sur le moyen terme

La figure ci-après illustre la baisse tendancielle. En 2007 et 2012, la totalité des Franciliens était concernée par le dépassement des 15 µg/m³ en moyenne annuelle.

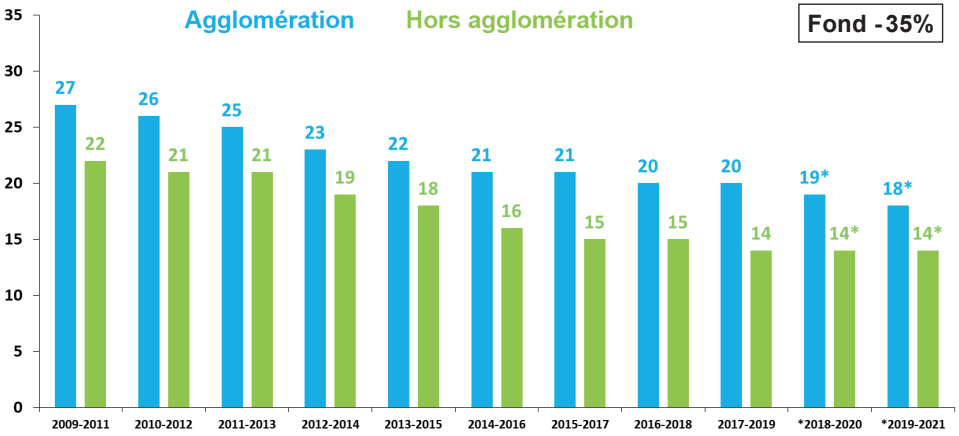
Évolution du nombre de Franciliens potentiellement concernés par le dépassement de la recommandation de l'OMS (15 µg/m³ en moyenne annuelle) pour les particules PM_{10}



Source : Airparif, 2022

Entre 2011 et 2021, les teneurs moyennes de PM_{10} en agglomération montrent une tendance à la baisse d'environ 35 %. Cette décroissance des niveaux en zone urbaine est à mettre en relation avec la baisse des émissions franciliennes de particules primaires. En situation de fond, cette baisse est plus marquée sur les dernières années. Ce constat s'observe également en zone hors agglomération.

Évolution, à échantillon évolutif de stations de fond, des concentrations moyennes sur trois ans en particules PM_{10} de 2009-2011 à 2019-2021 dans l'agglomération parisienne (en bleu) et hors agglomération (en vert)

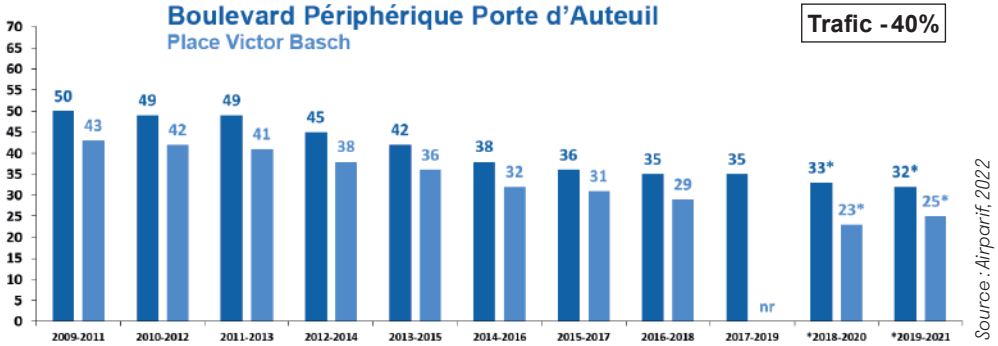


Source : Airparif, 2022

* 2020 : année particulière due au COVID (confinements)

La figure ci-après montre une baisse des niveaux de PM_{10} sur deux stations de proximité au trafic routier, de l'ordre de 40 % entre 2011 et 2021. Cette tendance peut s'expliquer par une diminution plus importante des émissions de particules primaires issues du trafic routier, notamment liée à l'introduction progressive des filtres à particules sur les véhicules diesel.

Évolution des concentrations moyennes sur trois ans de particules PM_{10} sur deux stations trafic à Paris de 2009-2011 à 2019-2021



Source : Airparif, 2022

* 2020 : année particulière due au COVID (confinements)

nr : non représentatif

Pour la station Victor Basch, l'année 2019 ayant été non représentative, les moyennes trois ans 2018-2020 et 2019-2021 ne sont calculées qu'à partir de deux années, dont l'année 2020 si particulière, ce qui a potentiellement induit une sous-estimation des niveaux.

État des lieux 2021 pour les particules $PM_{2,5}$

Comme lors des dernières années, une faible variabilité des teneurs en particules $PM_{2.5}$ apparaît entre l'agglomération parisienne et la zone rurale en 2021, les niveaux sont plutôt homogènes sur la région *(voir figure ci-après).*

En effet, les concentrations moyennes annuelles de particules fines sont comprises entre 6 et 10 µg/m^3 en milieu rural et entre 9 et 12 µg/m^3 sur les sites urbains de fond du cœur de l'agglomération. Les concentrations les plus élevées sont relevées dans le cœur dense de l'agglomération, au voisinage des grands axes routiers parisiens et franciliens. En situation de proximité au trafic routier, les concentrations en $PM_{2.5}$ mesurées sont comprises entre 11 et 17 µg/m^3 (en moyenne annuelle).

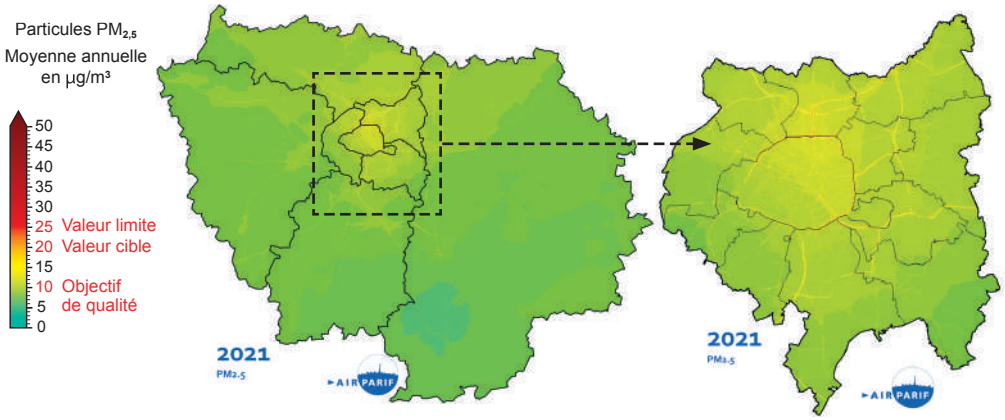
La valeur limite annuelle en $PM_{2.5}$ (25 µg/m^3 en moyenne annuelle) est respectée en Île-de-France, tout comme la valeur cible (fixée à 20 µg/m^3).

Cependant, la recommandation de l'OMS en moyenne annuelle (5 µg/m^3), tout comme la recommandation de l'OMS au niveau journalier (15 µg/m^3 à ne pas dépasser plus de trois jours par an) sont dépassées sur la totalité de la région Île-de-France en 2021.

Évolution des concentrations de particules $PM_{2,5}$ sur le moyen terme

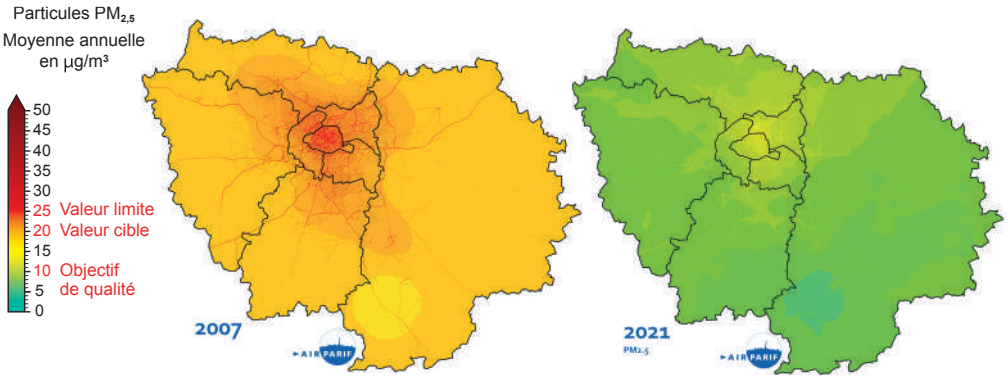
Comme pour les PM_{10}, les particules fines $PM_{2.5}$ présentent des niveaux en baisse entre 2007 et 2021, comme l'illustrent les cartes de la figure ci-dessous.

Concentrations moyennes annuelles de particules fines $PM_{2.5}$ en 2021 en Île-de-France et zoom sur Paris et la petite couronne parisienne



Source : Airparif, 2022

Concentrations moyennes annuelles de particules fines $PM_{2.5}$ de 2007 à 2021 en Île-de-France

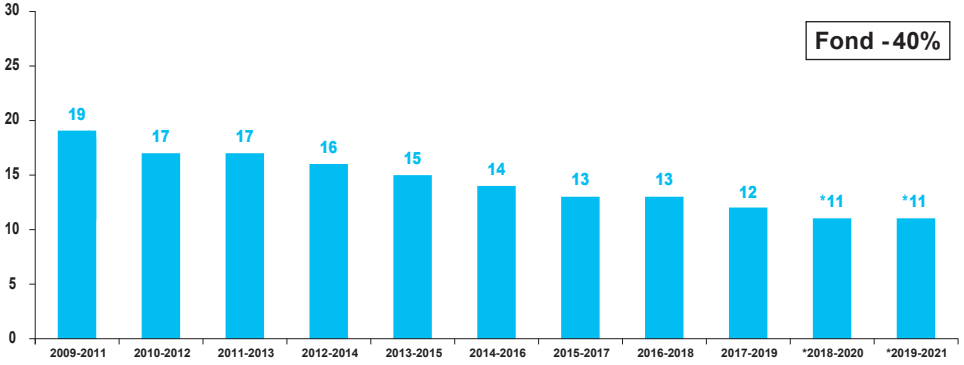


Source : Airparif, 2022

Entre 2009 et 2021, les niveaux de particules $PM_{2.5}$ montrent une baisse de plus de 40 % en situation de fond *(voir figure ci-dessous)*. Cette baisse s'explique par la diminution des émissions de particules primaires notamment celles émises par le transport routier et par le secteur résidentiel.

La baisse des concentrations en $PM_{2.5}$ est plus marquée sur la station trafic du Boulevard Périphérique Porte d'Auteuil *(voir figure ci-contre)*. Une baisse de l'ordre de 50 % est ainsi relevée entre 2011 et 2021. Comme pour les PM_{10}, cette décroissance s'explique par la diminution des particules primaires émises à l'échappement des véhicules diesel, en lien avec le renouvellement du parc routier. La baisse est plus importante pour les $PM_{2.5}$ que pour les PM_{10}, car la majorité des $PM_{2.5}$ sont émises à l'échappement des véhicules. Les particules PM_{10} comprennent une fraction importante liée à l'abrasion de la route, du moteur et des freins ainsi qu'à la remise en suspension des particules déposées sur la chaussée, non impactées par le renouvellement des véhicules.

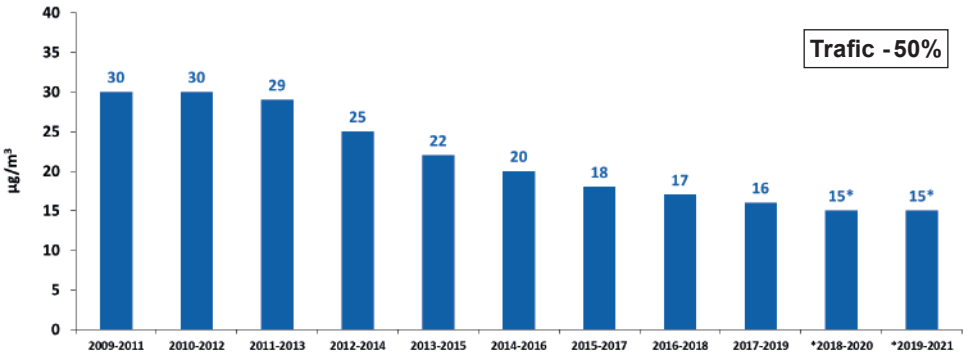
Évolution, sur un échantillon évolutif de stations urbaines de fond, des concentrations moyennes sur trois ans en particules $PM_{2.5}$ dans l'agglomération parisienne de 2009-2011 à 2019-2021



* 2020 : année particulière due au COVID (confinements)

Source : Airparif, 2022

Évolution des concentrations moyennes sur trois ans de particules $PM_{2.5}$ sur la station du Boulevard Périphérique Porte d'Auteuil de 2009-2011 à 2019-2021



* 2020 : année particulière due au COVID (confinements)

Source : Airparif, 2022

4.1.1.4 Le benzène

Après une longue période de forte baisse amorcée à la fin des années 1990, les niveaux de benzène continuent de diminuer lentement sur l'ensemble de la région, tant en situation de fond qu'à proximité du trafic routier. La valeur limite annuelle (fixée à 5 µg/m^3) est respectée en tout point de l'Île-de-France.

Aucun Francilien situé dans l'agglomération parisienne et habitant au voisinage du trafic routier, n'est concerné par le dépassement de l'objectif de qualité (fixée à 2 µg/m^3). Toutefois, il peut exister un risque faible et ponctuel de dépassement.

4.1.1.5 L'ozone

Définition

L'ozone n'est pas directement émis dans l'atmosphère. Il s'agit d'un polluant secondaire. Il est principalement formé par la réaction chimique entre des gaz « précurseurs », le dioxyde d'azote (NO_2) et les Composés Organiques Volatils (COV), sous l'effet du rayonnement solaire (UV).

À des concentrations élevées, l'ozone provoque des problèmes respiratoires, déclenchement de crises d'asthme, diminution de la fonction pulmonaire et apparition de maladies respiratoires. Les derniers travaux montrent qu'à long terme, des liens sont observés avec la mortalité respiratoire et cardio-respiratoire, notamment pour des sujets prédisposés par des maladies chroniques (pulmonaires, cardiaques, diabète), avec l'asthme (incidence ou sévérité) et la croissance de la fonction pulmonaire chez les jeunes.

L'ozone a un effet néfaste sur la végétation, notamment la photosynthèse, qui conduit à une baisse de rendement des cultures. Il a une action nécrosante sur les feuilles et dégrade les matériaux de construction. Il contribue également à l'effet de serre.

État des lieux 2021

L'ozone est un polluant secondaire dont les teneurs sont très influencées par les conditions météorologiques, notamment printanières et estivales. En effet, un fort ensoleillement et des températures élevées sont propices à la formation de l'ozone par réactions chimiques, à partir des oxydes d'azote (émis essentiellement par le trafic routier) et les composés organiques volatils. De façon générale, les concentrations observées peuvent varier fortement d'une année à l'autre en raison de l'influence météorologique. L'année 2021 a connu un été maussade, il en résulte des teneurs en ozone inférieures à celles enregistrées ces dernières années. Malgré cela, les recommandations de l'OMS (100 µg/m^3 à ne pas dépasser sur une période de huit heures) sont dépassées en tout point de Île-de-France, comme les années précédentes.

Les zones périurbaines et rurales sont généralement plus touchées que le cœur de l'agglomération parisienne, phénomène dû à l'effet « puits d'ozone » caractéristique des grandes métropoles au centre desquelles se concentrent les sources d'oxydes d'azote (NOx), telles que le trafic routier et le chauffage résidentiel qui, par réaction avec l'ozone, consomment celui-ci. En 2021, la zone la plus touchée se situe au sud-ouest de la région.

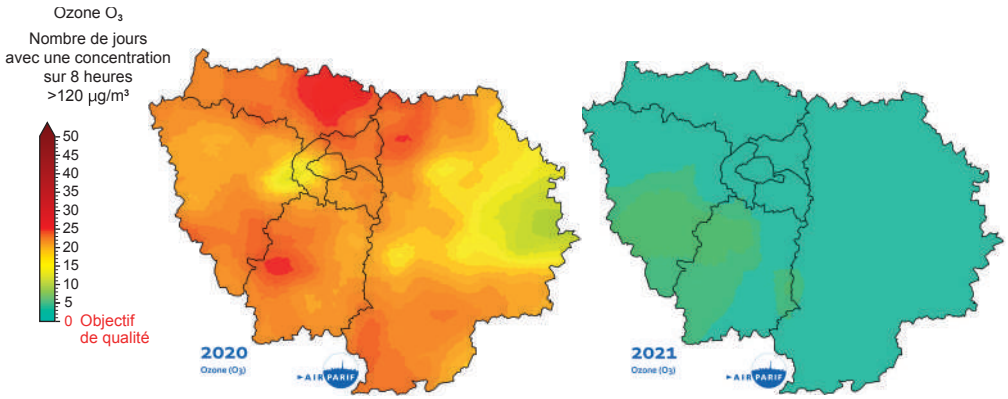
Normes et recommandations concernant les concentrations d'ozone

SANTÉ		VÉGÉTATION		Recommandations OMS
Valeur cible	Objectif de qualité Objectif à long terme	Valeur cible	Objectif de qualité Objectif à long terme	
120 µg/m³	**120 µg/m³**	AOT 40* **= 18 000 µg/m³.h⁻¹**	AOT 40* **= 6 000 µg/m³.h⁻¹**	**100 µg/m³**
en moyenne sur 8 heures, à ne pas dépasser plus de 25 jours par an en moyenne sur 3 ans	en moyenne sur 8 heures	en moyenne sur 5 ans	sur une année	en moyenne sur 8 heures, à ne pas dépasser plus de 3 jours par an
				60 µg/m³
				en moyenne de la concentration moyenne en O_3 max sur 8 heures et 6 mois consécutifs, avec la plus forte concentrtion en O_3 des moyennes glissantes sur 6 mois
RESPECTÉE	DÉPASSÉ	RESPECTÉE	DÉPASSÉ	DÉPASSÉES

** pour « Accumulation Over Threshold », correspond à la somme des différences entre les mesures horaires d'ozone supérieures à 80 µg/m³ et la valeur de 80 µg/m³, relevées entre 9h et 21h légales, du 1er mai au 31 juillet de l'année considerée.*

Source : Airparif, 2022

Nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité en ozone (O_3) (seuil de 120 µg/m^3 sur huit heures) en Île-de-France en 2020 et 2021

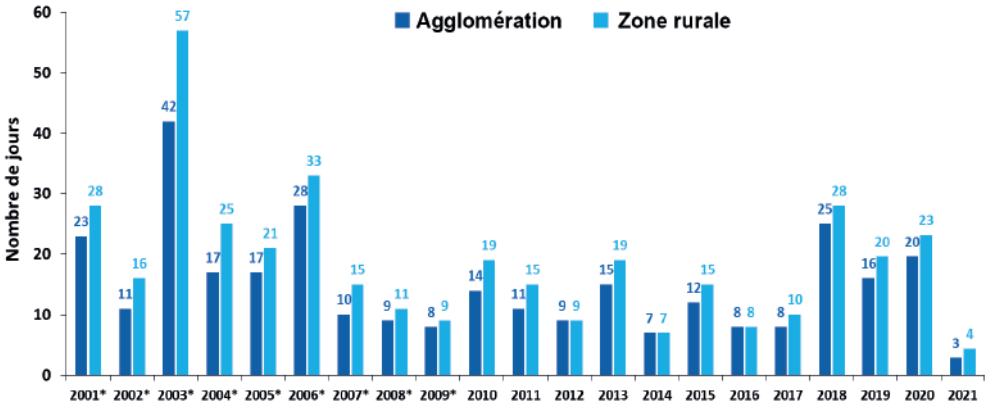


Source : Airparif, 2022

Évolution des concentrations sur le moyen terme

Sur la période 2001-2021, le nombre de jours de dépassement de l'objectif de qualité ne montre pas de tendance claire, avec une intensité qui varie en fonction des conditions météorologiques estivales. Il reste cependant continuellement supérieur à l'objectif de qualité (aucun dépassement autorisé).

Nombre moyen de jours de dépassement de l'objectif de qualité en ozone (O_3) (seuil de 120 µg/m³ sur huit heures) en Île-de-France de 2001 à 2021



* Dépassement calculé avec seuils inclus

Source : Airparif, 2022

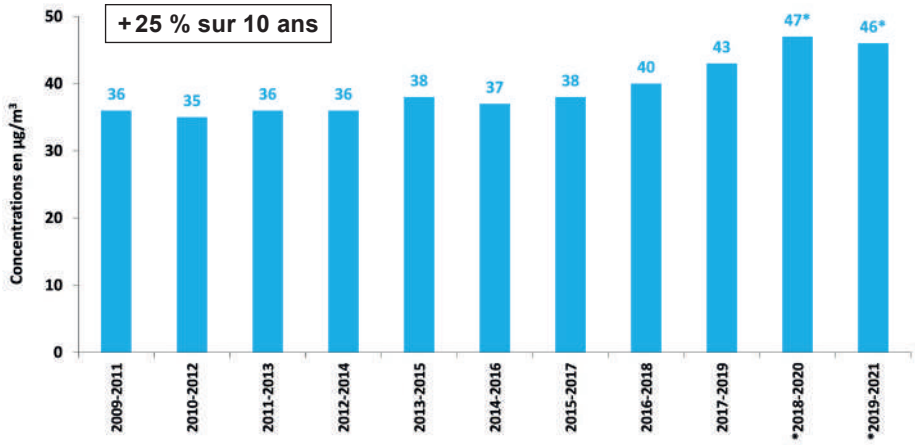
Entre 2011 et 2021, les niveaux moyens annuels d'ozone mesurés dans l'agglomération parisienne ont augmenté de plus de 25 % *(cf. figure ci-contre)*. Entre la période 2009-2011 et 2015-2017, les niveaux urbains de fond en ozone sont statistiquement stables. Depuis 2016-2018, les concentrations moyennes annuelles en ozone connaissent une nouvelle augmentation ; celles mesurées sur la période 2018-2020 étant les plus fortes de l'historique du fait notamment de l'année 2020 où la crise sanitaire a engendré des baisses d'émissions de NO_2 et par conséquent une augmentation des concentrations en O_3. La période 2019-2021 présente une légère baisse par rapport à la période précédente du fait des conditions estivales maussades en 2021.

Cette hausse tendancielle a été constatée en France, mais également dans toute l'Europe. Elle est principalement liée à deux phénomènes. Le premier tient paradoxalement à la diminution des niveaux d'oxydes d'azote (Nox) dans les grandes agglomérations des pays les plus développés. En effet, la baisse régulière des niveaux de monoxyde d'azote (NO), qui localement dans les cœurs urbains détruit chimiquement l'ozone, induit une hausse des niveaux moyens d'ozone.

Le second s'observe dans l'ensemble de l'hémisphère nord : il tient à la hausse globale des émissions de précurseurs de l'ozone (multipliées par cinq en un siècle). Les scientifiques s'accordent à dire qu'il n'y aura pas de baisse des niveaux moyens d'ozone tant que les émissions de précurseurs à l'échelle globale ne diminueront pas de manière sensible (Collette et al., 2011 ; Guerreiro et al., 2014 ; Weber et al., 2018). L'augmentation du transport intercontinental de l'ozone et de ses précurseurs dans l'hémisphère nord est également à prendre en compte (EEA, 2010a, 2010b).

Une récente étude a également montré que le dérèglement climatique (qui multiplie les vagues de chaleur et de sécheresse) renforce le stress hydrique de la végétation. Ce phénomène limite fortement la capacité des plantes à capter l'ozone dans l'air et à l'éliminer efficacement. Par conséquent, l'absorption de l'ozone par une végétation en état de stress hydrique est fortement remise en cause et pourrait potentiellement expliquer l'augmentation des niveaux moyens annuels rencontrés en Europe (Lin et al., 2020).

Évolution, à échantillon constant de trois stations urbaines de fond, de la concentration moyenne sur trois ans en ozone (O_3) dans l'agglomération parisienne de 2009-2011 à 2019-2021



* 2020 : année particulière due au COVID (confinements)

Source : Airparif, 2022

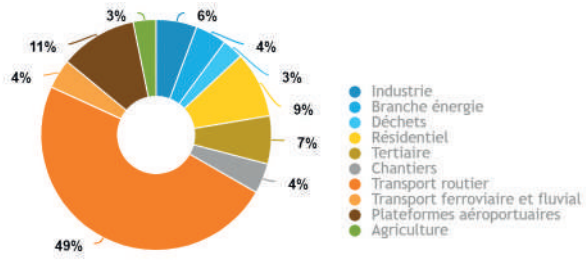
Sur le moyen et long terme, l'ozone reste en Île-de-France une problématique chronique récurrente. Les niveaux de pointe en ozone sont étroitement liés aux vagues de chaleur et de sécheresse, dont la fréquence et l'intensité tendent à augmenter en Europe (Lin et al., 2020). De ce fait, le changement climatique affectera les futures concentrations d'ozone, en raison de l'évolution des conditions météorologiques, avec notamment plus d'épisodes caniculaires, ainsi qu'en raison de l'augmentation des émissions de précurseurs spécifiques (notamment celles des COV biogéniques dues à la hausse des températures).

4.1.2 Impact des mobilités sur la qualité de l'air et l'exposition des Franciliens à la pollution atmosphérique

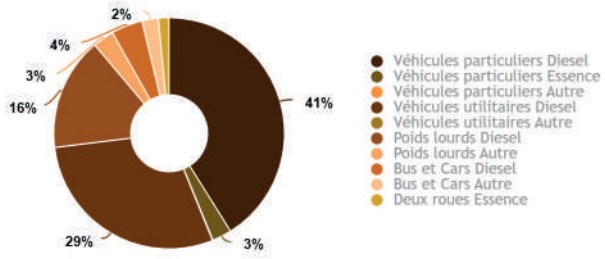
4.1.2.1 L'importance du trafic routier dans les émissions d'oxydes d'azote

Le transport routier est responsable de 49 % des émissions de NOx en 2019 *(cf. figure ci-dessous).* Les deux autres secteurs principaux sont les plateformes aéroportuaires (11 %) et le secteur résidentiel (9 %).

Répartition des émissions d'oxydes d'azote en Île-de-France en 2019



Répartition des émissions d'oxydes d'azote du transport routier par type de véhicules en Île-de-France en 2019

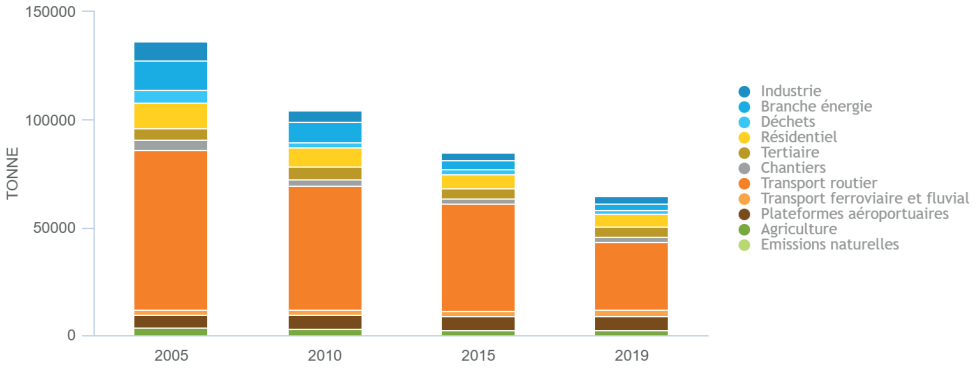


Source : Airparif, 2022

Les véhicules diesel (véhicules particuliers, utilitaires, poids lourds, bus et cars) sont à l'origine de 92 % des émissions de NOx du trafic routier sur le territoire de l'Île-de-France, alors qu'ils représentent 63 % des kilomètres parcourus (Airparif, 2022). Cette part très importante d'émissions de NOx est liée à une température de combustion plus élevée dans les moteurs diesel que dans les moteurs à essence.

La baisse des émissions de NOx a été de 54 % en quatorze ans avec une baisse de 24 % entre 2005 et 2010 et de 38 % entre 2010 et 2019 *(voir graphique ci-dessous)*. Pour le transport routier, la baisse d'émissions de Nox en 14 ans est de 58 %. Elle s'explique par l'amélioration technologique des véhicules et, dans une moindre mesure par une très légère baisse du trafic routier.

Évolution des émissions d'oxydes d'azote en Île-de-France en 2019



Source : Airparif, 2022

Les émissions de NOx liées aux véhicules particuliers (VP) diesel, principaux contributeurs, sont en baisse de 33 % entre 2015 et 2019, après avoir augmenté de 20 % entre 2005 et 2015. L'évolution des émissions suit celle de la part de ces véhicules dans le parc.

Les émissions liées aux véhicules particuliers essence, unitairement moins émetteurs de NOx, sont en baisse constante, pour atteindre -93 % en quatorze ans, en lien avec les améliorations technologiques (pots catalytiques) et avec une baisse notable de la part de ces véhicules dans le parc entre 2005 et 2019.

Les émissions de NOx des poids lourds (PL) diesel et des transports en commun diesel ont diminué respectivement de 83 % et de 62 %, également en lien avec la limitation des émissions unitaires et les améliorations technologiques.

4.1.2.2 Un poids important du transport routier dans les émissions de particules fines et ultrafines

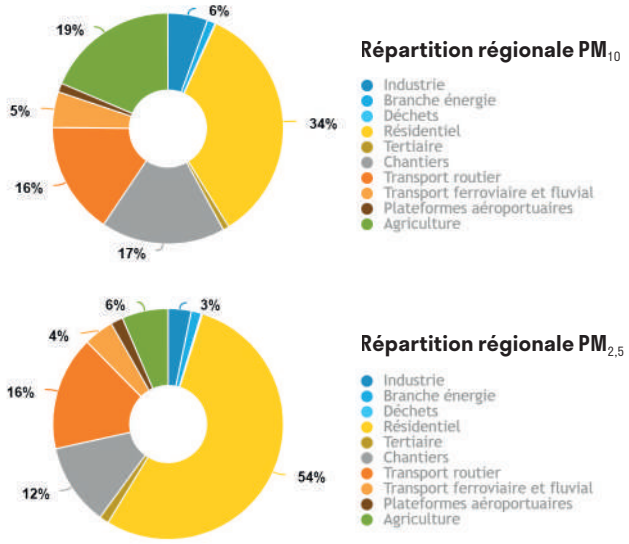
Le transport routier, qui représente 16 % des émissions de PM_{10} primaires, est le troisième secteur émetteur de particules PM_{10} en Île-de-France en 2019 derrière le secteur résidentiel (34 %) et les chantiers (17 %).

Les émissions de particules PM_{10} du transport routier sont très majoritairement issues de l'abrasion des routes, pneus et freins (81 %). Les véhicules diesel sont de plus responsables à l'échappement de 16 % des émissions de PM_{10} primaires du transport routier *(voir figure ci-contre)*.

L'amélioration technologique des véhicules et la diminution des émissions de particules à l'échappement, rend la part des émissions liées à l'abrasion des routes, pneus et freins (pour l'ensemble des véhicules) prépondérante. Ainsi, la part d'émissions de PM_{10} à l'échappement, passée de 67 % en 2005 à 19 % en 2019, a induit une part d'émissions de PM_{10} dues à l'abrasion (tous véhicules confondus) passant de 33 % en 2005 à 81 % en 2019. Selon le même principe, la part d'émissions de $PM_{2.5}$ dues à l'abrasion est passée de 21 % à 69 % en 2019.

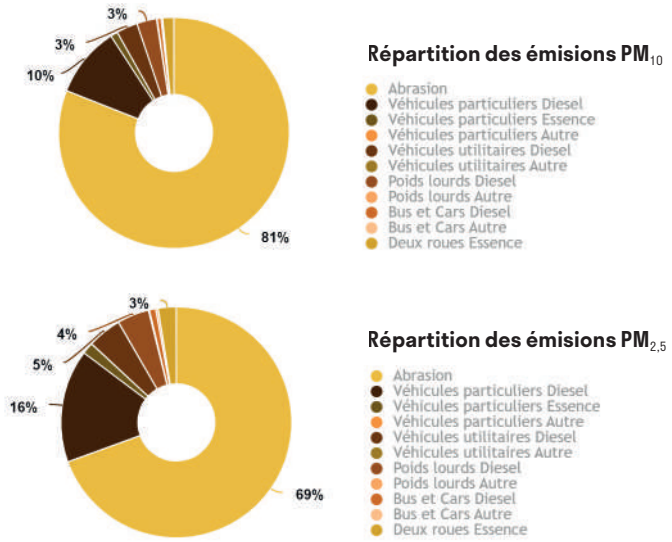
Le transport ferroviaire et fluvial contribue pour 5 % (à 74 % par l'usure des rails, freins, et roues du transport ferroviaire).

Répartition des émissions de particules PM_{10} et $PM_{2.5}$ en Île-de-France en 2019



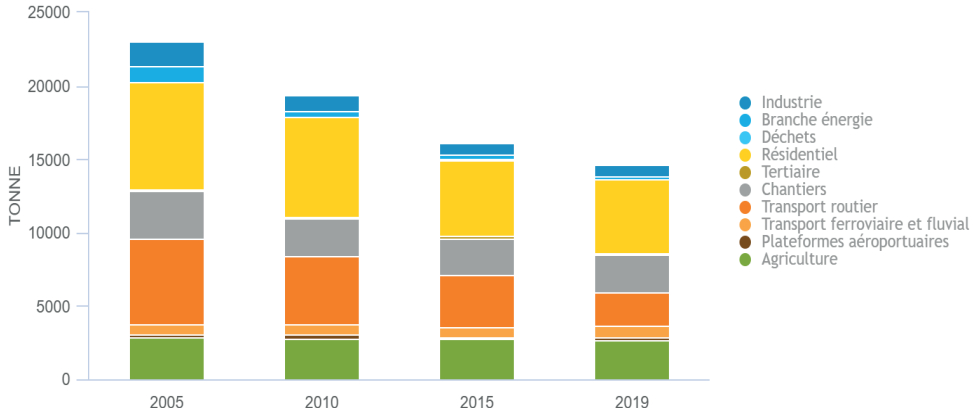
Source : Airparif, 2022

Répartition des émissions de particules PM_{10} et $PM_{2.5}$ du trafic routier en Île-de-France en 2019



Source : Airparif, 2022

Évolution des émissions de particules PM_{10} en Île-de-France en 2019



Source : Airparif, 2022

La baisse des émissions de PM_{10} primaires a été de 37 % en 14 ans avec 16 % entre 2005 et 2010 et 25 % entre 2010 et 2019. Celle des particules $PM_{2.5}$ de 46 % en 14 ans (-18 % entre 2005 et 2010 et -34 % entre 2010 et 2019). Pour le transport routier, la baisse d'émissions en 14 ans est de 60 % pour les PM_{10} et de 71 % pour les $PM_{2.5}$.

Ces baisses sont principalement dues à l'amélioration technologique des véhicules. La baisse des émissions de PM_{10} primaires est notable pour l'ensemble des véhicules diesel : elle est de 86 % pour les voitures particulières (VP) diesel, 94 % pour les véhicules utilitaires légers (VUL), 91 % pour les poids lourds (PL). Ceci s'explique par les améliorations technologiques successives apportées sur les émissions de particules à l'échappement des véhicules diesel, avec notamment la généralisation des filtres à particules. Elle est importante également pour d'autres types de véhicules, mais dont la contribution aux émissions de PM_{10} primaires est inférieure à 2 % : -75 % pour les deux-roues motorisés (2RM), -84 % et -93 % pour les bus et cars diesels, -45 % pour les VP essence.

Les émissions de PM_{10} dues à l'abrasion, première source de particules du transport routier, sont en très légère baisse entre 2005 et 2019 (-5 % pour les freins, -1 % pour les pneus, -4 % pour les routes). Les diminutions sont plus faibles car ce paramètre n'est pas impacté par le renouvellement des véhicules.

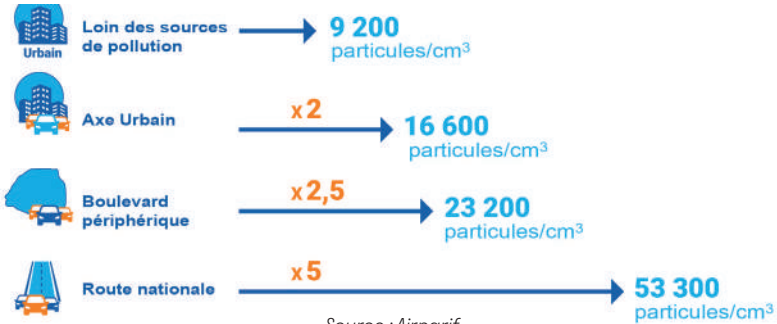
L'évolution des émissions de $PM_{2.5}$ primaires dans le secteur du transport routier à l'échappement des véhicules est comparable à celle des PM_{10}. Les quantités d'émissions dues à l'abrasion sont moindres, celle-ci étant essentiellement émettrice de grosses particules (Airparif, 2022).

En ce qui concerne les particules ultrafines (PUF), Airparif a publié en 2022 les résultats d'une campagne de mesure inédite en Île-de-France à proximité d'axes routiers. Ce polluant de l'air circule sous forme de particules solides de diamètre inférieur à 100 nanomètres, soit inférieur à la taille d'un virus. Les particules ultrafines, pour le moment non réglementées, font l'objet d'inquiétudes sanitaires croissantes et de recommandations de renforcement de leur surveillance de la part de l'ANSES en France et de l'OMS à l'international. Après avoir publié les résultats d'une première campagne de mesure en zones résidentielles urbaines et en zone rurale à distance des sources de pollution, Airparif a rendu public les résultats d'une seconde campagne de mesure des particules ultrafines à proximité des axes routiers, effectuée durant l'été 2021. Les particules ultrafines mesurées à proximité de trois axes routiers d'Île-de-France présentent des niveaux deux à cinq fois plus élevés que celui constaté au cœur de Paris, à distance des axes routiers.

Les niveaux de particules ultrafines mesurés varient largement d'un axe routier à l'autre : de 16 600 particules/cm^3 mesurées en moyenne à proximité d'un boulevard parisien à 53 300 particules/cm^3 mesurées à proximité d'une route nationale, en passant par 23 200 particules/cm^3 mesurées à proximité du périphérique parisien. À titre de comparaison, 9 200 particules/cm^3 ont été mesurées en moyenne sur la même période sur la station de référence d'Airparif mesurant à Paris les niveaux de particules ultrafines loin du trafic routier.

En revanche, les niveaux de particules mesurés ne semblent pas directement proportionnels à la quantité de véhicules ayant circulé sur ces axes, ce qui montre que d'autres facteurs comme la composition du parc roulant, les régimes moteurs en lien avec la pente de l'axe ou la congestion entrent en compte dans les émissions de ces particules. Une meilleure connaissance des émissions des particules ultrafines du trafic routier et de ses facteurs d'influence est primordiale pour agir et diminuer les niveaux d'exposition.

Concentrations en particules ultrafines mesurées lors de la campagne de mesure de l'été 2021 par Airparif



Source : Airparif

La surveillance des particules ultrafines par Airparif en Île-de-France

Des campagnes de mesure pour mieux connaitre les PUF dans trois environnements différents.

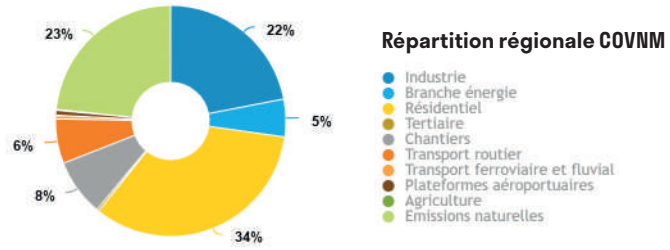


Source : Airparif

Cette nouvelle campagne de mesure s'inscrit dans le cadre d'une étude sur quatre ans de surveillance des particules ultrafines en Île-de-France portée par Airparif et différents partenaires pour documenter pour la première fois les niveaux, et donc les sources, des particules ultrafines dans différents environnements franciliens. La première campagne de mesure, dont les résultats ont été publiés début 2022, avaient montré que, en hiver, les niveaux de particules ultrafines étaient en moyenne deux à trois fois plus élevés dans l'agglomération parisienne qu'en zone rurale.

4.1.2.3 Le rôle des transports dans les émissions de Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM / précurseurs d'ozone) et leur évolution

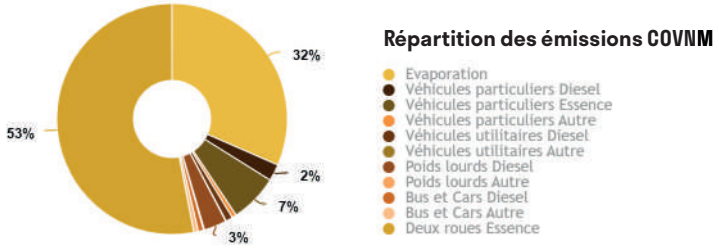
Répartition des émissions de COVNM en Île-de-France en 2019



Source : Airparif, 2022

Le secteur résidentiel, avec 34 %, est le principal contributeur aux émissions de COVNM en 2019 en Île-de-France. Le trafic routier est responsable de 6 % de ces émissions.

Répartition des émissions de COVNM en Île-de-France en 2019

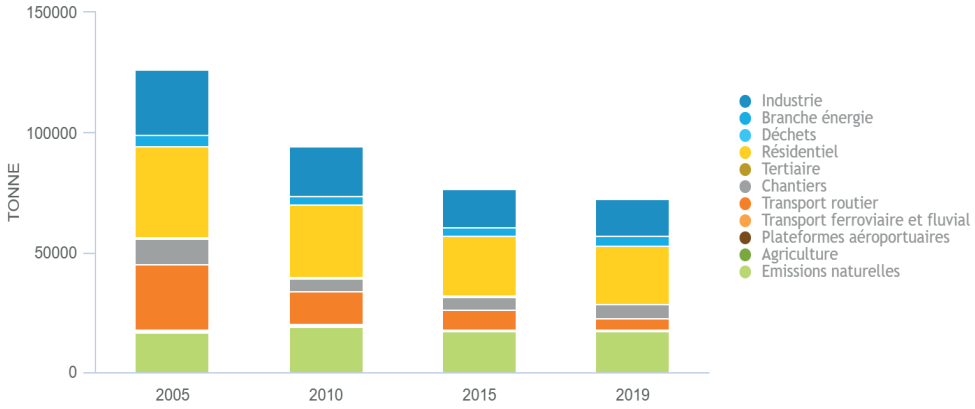


Source : Airparif, 2022

Les deux-roues motorisés contribuent pour plus de la moitié (53 %) aux émissions régionales de COVNM dues au transport, alors qu'ils représentent 8 % des kilomètres parcourus. Les deux-roues motorisés avec un moteur essence deux-temps sont les plus émetteurs de COVNM. Deux autres contributeurs notables sont l'évaporation d'essence tous types de véhicules confondus (32 %) et la combustion des véhicules particuliers essence (7 %).

Il est à noter que les COVNM sont des précurseurs non seulement d'ozone mais également de particules secondaires.

Évolution des émissions de COVNM en Île-de-France en 2019



Source : Airparif, 2022

La baisse des émissions de COVNM a été de 43 % en 14 ans avec 25 % entre 2005 et 2010 et de 23 % entre 2010 et 2019.

Les diminutions d'émissions pour le transport routier sont de 83 % sur l'ensemble de la période. Elles concernent plus particulièrement les véhicules essence, étant donné la nature de leur carburant : -71 % pour les deux-roues motorisés, premiers contributeurs aux émissions de COVNM de ce secteur (53 %), -97 % pour les véhicules particuliers essence.

Les émissions dues à l'évaporation, deuxième contributeur aux émissions (32 %), ont diminué de 65 %. Ces tendances sont liées à la généralisation des pots catalytiques, à la diminution des kilomètres parcourus par les véhicules particuliers essence, et à la transition des deux-roues motorisés deux-temps à carburateur vers des moteurs quatre-temps à injection directe, moins émetteurs de COVNM à l'échappement et par évaporation d'essence.

4.1.2.4 La qualité de l'air intérieur et extérieur selon les modes de transport, une problématique sous observation

L'exposition à la pollution atmosphérique lors des déplacements constitue un enjeu particulier et fait l'objet de surveillance spécifique et d'études.

La qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines

Dans les gares et stations d'Île-de-France (enceintes ferroviaires souterraines (EFS)), la RATP et SNCF, en coordination avec Île-de-France Mobilités, assurent une surveillance de la qualité de l'air. Si les niveaux sont variables en fonction de la configuration de la station/gare (en fonction de la profondeur et de la ventilation notamment) et du type de matériel roulant, globalement, les concentrations massiques de particules PM_{10} y sont deux à trois fois supérieures en moyenne aux niveaux en air extérieur de fond. Les sources principales sont l'abrasion des freins et des pneus. Ces environnements sont également impactés par la qualité de l'air extérieur. Ces particules sont constituées d'une grande part de métaux (plus de 50 %) avec essentiellement des particules ferriques. Dès l'arrêt du passage des trains dans la nuit (arrêt du service commercial), une décroissance plus ou moins rapide des niveaux est observée pour atteindre ponctuellement en début de matinée les niveaux enregistrés en air extérieur.

Le dioxyde d'azote dans les EFS provient en revanche de l'air extérieur, sauf cas particulier de travaux dans les enceintes.

Aucun texte réglementaire ne régit à ce jour en France la surveillance de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines, ni les niveaux à respecter dans ces environnements. Cependant, dès 2000, le Conseil supérieur d'hygiène public de France (CSHPF) a rendu plusieurs avis à ce sujet. En juin 2022, la publication d'un rapport d'expertise de l'ANSES recommande des valeurs à ne pas dépasser dans les EFS pour les usagers en fonction des durées d'exposition. Les modalités de calcul du respect de ces valeurs sont en cours de discussion avec l'ANSES.

La qualité de l'air dans les voitures

Airparif a mené deux études sur la qualité de l'air que les automobilistes respirent pendant leurs trajets, une première en 2008 avec l'ANSES et une nouvelle étude menée en partenariat avec l'École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile (ESTACA), de 2015 à 2018, dans le cadre de l'appel à projets CORTEA de l'ADEME. Pour ces deux études, un véhicule a été équipé avec des appareils de mesure du dioxyde d'azote, des particules et du dioxyde de carbone. Ainsi, grâce à ces mesures, Airparif a acquis des données d'exposition des automobilistes sur plus de 500 trajets, représentatifs des trajets domicile-travail régionaux, en heures de pointe et hors heures de pointe. L'étude en partenariat avec l'ESTACA comporte aussi des expériences en soufflerie pour analyser l'infiltration des polluants dans l'habitacle.

Les principaux facteurs d'influence sur la qualité de l'air dans la voiture sont les paramètres de ventilation, le type de véhicule suivi, l'état du trafic, les environnements traversés, et le type d'axe emprunté (Boulevard périphérique, autoroute, grand boulevard parisien, axe secondaire, etc.). L'infiltration des polluants dépend également du type de véhicule conduit (notamment en fonction du filtre habitacle utilisé).

Dans les tunnels, les concentrations de polluants (NO_2, particules fines) à l'intérieur de l'habitacle du véhicule sont en moyenne deux fois plus élevées que celles en-dehors des tunnels. Sur les axes majeurs, tels que le Boulevard Périphérique, elles sont 1,6 fois plus élevées que sur les axes moins fréquentés. Une distance inter-véhicules faible semble également favoriser l'infiltration des polluants dans l'habitacle via les entrées d'air (moins de cinq mètres).

Globalement, il a aussi été observé que les particules ultrafines, de taille inférieure à 1 µm voire inférieure à 0,1 µm, sont celles qui s'infiltrent le plus dans l'habitacle. En revanche, le NO_2 est davantage filtré et/ou absorbé avant d'atteindre l'habitacle, ce qui limite l'exposition des automobilistes à ce polluant.

La qualité de l'air à vélo

Airparif a publié une étude relative à l'exposition d'un cycliste à la pollution sur différents parcours dans Paris. Cette étude a permis d'identifier trois critères principaux influençant le niveau moyen de pollution auquel le cycliste est exposé lors de son parcours :

- le niveau de pollution général du quartier,
- l'importance du trafic sur l'axe emprunté,
- la distance au trafic en fonction des aménagements dédiés aux cyclistes.

L'étude montre que la qualité de l'air respirée par les cyclistes est globalement moins dégradée qu'en voiture, du fait de la possibilité pour le cycliste de s'éloigner plus ou moins du flux de circulation, notamment grâce aux aménagements qui lui sont dédiés (pistes cyclables mais aussi couloirs de bus, etc.).

4.2 L'énergie et les émissions de GES

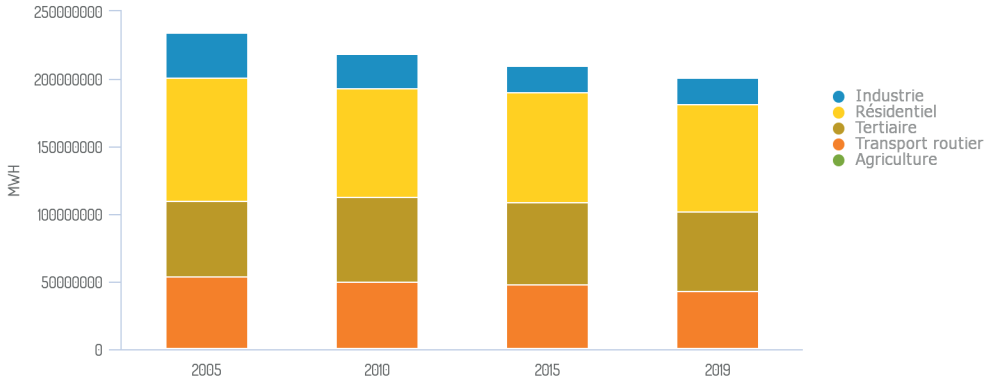
4.2.1 État des lieux des consommations d'énergie et émissions de GES en Île-de-France

4.2.1.1 L'Île-de-France, une région fortement consommatrice d'énergie

La consommation d'énergie finale en Île-de-France s'élevait à 201 TWh à climat normal (c'est-à-dire corrigé des variations climatiques) en 2019, soit une baisse de 15 % par rapport à 2005 malgré une légère augmentation de la population francilienne sur la même période. Cette diminution de la consommation d'énergie locale provient de gains d'efficacité dans les transports et le bâti résidentiel, mais aussi de la délocalisation d'une partie des consommations énergétiques, liée à la désindustrialisation.

Ainsi, bien que la consommation d'énergie territoriale de l'Île-de-France ait baissé, il est probable que l'énergie « grise » (l'énergie nécessaire sur l'ensemble du cycle de vie d'un produit, de l'extraction au recyclage) des produits importés en Île-de-France nuance cette tendance.

Consommation d'énergie finale en Île-de-France par secteur, de 2005 à 2019, corrigée des effets du climat



Source : Airparif, Bilan 2019

En raison de sa population nombreuse et d'une intense activité économique régionale, l'Île-de-France est la région française la plus énergivore. Cependant, la consommation d'énergie finale directe par habitant est largement inférieure à la moyenne nationale : 17 MWh/habitant/an en Île-de-France contre 27 MWh/habitant/an à l'échelle nationale en 2018[1], en raison d'une proportion élevée d'habitat collectif et d'un tissu urbain dense favorisant l'utilisation des transports en commun.

Le bâtiment (résidentiel et tertiaire) et les transports routiers représentent à eux seuls 88 % de la consommation d'énergie finale en Île-de-France : les enjeux de réduction des consommations énergétiques portent donc essentiellement sur ces deux secteurs. Cet enjeu est également social, alors que les situations de précarité énergétique se multiplient en Île-de-France.

Avec 22 % de l'énergie consommée en Île-de-France en 2019, les transports sont le troisième poste de consommation d'énergie finale derrière le résidentiel (39 %) et le tertiaire (29 %). Entre 2005 et 2019, la consommation d'énergie du secteur a baissé de 20 % en raison de la baisse de la consommation moyenne de carburant des véhicules routiers et d'une baisse de 3 % des kilomètres parcourus en Île-de-France sur la période.

Les consommations d'énergie des transports en Île-de-France sont pour la grande majorité dues au transport routier. L'énergie consommée est pour l'essentiel sous la forme de carburants fossiles importés, contribuant ainsi à la situation de dépendance énergétique de la région et aux risques associés.

Le transport individuel de personnes représente la majeure partie de ces consommations (62 % du total du transport routier), suivi par le transport de marchandises par la route (34 %). Les transports collectifs (bus, autocars) ne représentent que 4 % des consommations énergétiques du transport routier.

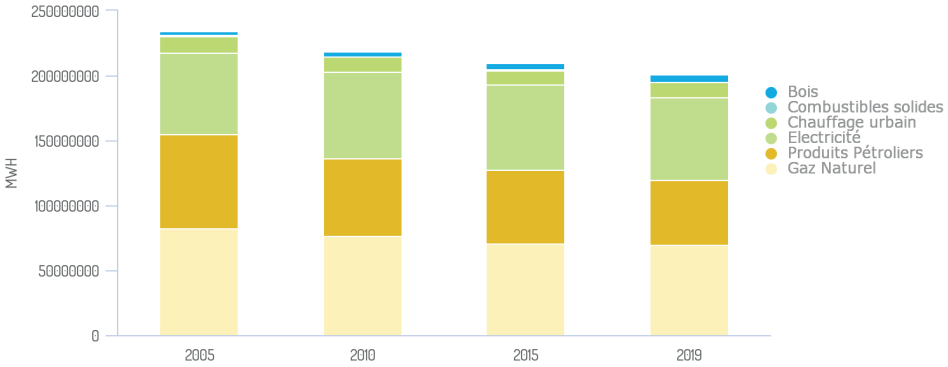
Si les modes électriques (RER, métro, tramway) présentent l'avantage de s'appuyer sur un mix français relativement décarboné, leurs consommations d'énergie doivent être prises en considération dans un contexte de difficulté croissante d'approvisionnement en électricité, notamment en hiver. Selon RTE, le transport ferroviaire consomme environ 3 TWh d'électricité par an, soit 5 % de la consommation globale d'électricité de la région.

1. *Source : Insee pour les données démographiques, SDES 2019 pour la consommation énergétique nationale.*

4.2.1.2 Un mix énergétique francilien encore massivement carboné

Le mix énergétique final francilien reste aujourd'hui majoritairement d'origine fossile, à hauteur de 60 % des consommations d'énergie finale en 2019 (Airparif, ROSE, 2019). Le gaz naturel est la première source d'énergie finale de la région, avec 34 % des consommations. Au-delà des conséquences en termes d'émissions de gaz à effets de serre, ce chiffre met en lumière la dépendance énergétique de l'Île-de-France : en effet, la quasi-totalité des combustibles fossiles (charbon, pétrole, gaz naturel) consommés sur le territoire sont importés. Cette dépendance est un facteur de risques économiques et sociaux dans un contexte d'accroissement des tensions sur l'approvisionnement en énergies fossiles. La consommation de gaz naturel (-16 %) et de produits pétroliers (-31 %) est cependant en nette baisse depuis 2005.

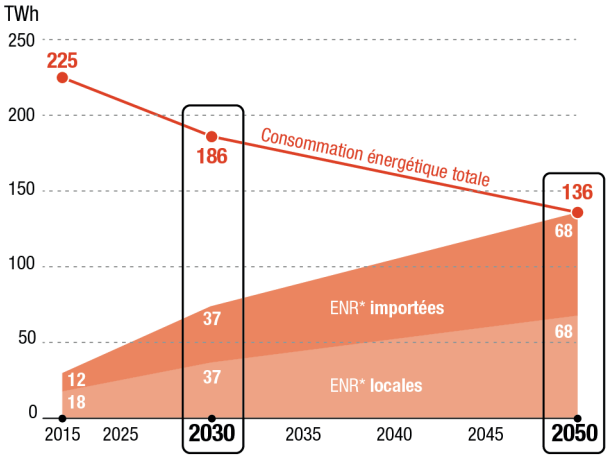
Consommation d'énergie finale en région Île-de-France par source d'énergie, de 2005 à 2019 – corrigée des effets du climat



Source : Airparif, Bilan 2019

L'enjeu de décarbonation de la production locale d'énergie actuelle s'accompagne donc d'un enjeu de croissance de la production locale d'énergie renouvelable et de récupération (EnRR) en Île-de-France. Un objectif de 20 % d'énergie renouvelable locale dans le mix énergétique a été fixé à l'horizon 2030 par la Stratégie Energie-Climat de la Région. Cette stratégie prévoit une multiplication par quatre de la quantité d'énergies renouvelables produites sur le territoire francilien d'ici 2050, en parallèle d'une réduction de la consommation de 40 % : cela devrait permettre d'atteindre 50 % d'autonomie énergétique au sein d'une région 100 % « EnRR » à cet horizon.

Scénario énergétique intégré dans la Stratégie Énergie-Climat de la Région Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region, 2021

La production totale d'énergie renouvelable et de récupération s'élève en 2020 à 17,4 TWh, ce qui représente près de 9 % des consommations totales d'énergie de la région (ROSE, Panorama régional, 2022).

Cette production est majoritairement une production de chaleur (91 %), qu'il s'agisse de chaleur en réseau ou diffuse. En effet, la biomasse (chaufferies biomasses collectives, en réseau, et bois individuel) représente un tiers des productions totales d'EnRR régionales. Suivent ensuite à 29 % et 28 % la géothermie et les pompes à chaleur, ainsi que la valorisation des déchets et de la chaleur fatale.

Malgré leur part beaucoup plus minime dans le bilan, les filières électriques (photovoltaïque particulièrement) et les injections de biométhane connaissent une croissance importante, notamment grâce aux accompagnements techniques et financiers déployés ces dernières années.

L'énergie solaire présente un gisement significatif de 140 millions de mètres carrés de toitures propices à des installations solaires, pour une couverture théorique de 27 % des consommations d'électricité[1]. L'énergie éolienne présente également un potentiel important et encore sous-exploité en Île-de-France pour la production d'électricité.

1. *L'Institut Paris Region.*

4.2.1.3 Une réduction des émissions de GES à nuancer

DÉFINITIONS

Les émissions de GES d'un territoire sont divisées en trois catégories, dites « scopes » :

- **Les émissions de scope 1** désignent les émissions directes générées par une activité sur le territoire.
- **Les émissions de scope 2** désignent les émissions indirectes liées à la consommation d'électricité ou de chaleur, autrement dit les émissions entraînées en amont par la production de l'électricité ou de la chaleur utilisée.
- **Les émissions de scope 3** désignent les autres émissions indirectes, liées par exemple à la fabrication des produits importés.

La forte consommation d'énergie fossile par la région Île-de-France a pour conséquence des émissions de GES importantes. Les émissions de scopes 1 et 2 de la région Île-de-France s'élèvent en 2019 à 37,9 millions de tonnes équivalent CO_2, soit 8,7 % des émissions nationales hors transport aérien et maritime[1]. Rapportée à la population, les émissions franciliennes sont de 3tCO_2e/hab/an, soit plus de deux fois moins que la moyenne nationale. Tous secteurs confondus, les émissions territoriales de GES (scopes 1 et 2) ont baissé entre 2005 et 2019 de 11,1 MtCO_2e, soit d'environ 23 %, avec cependant une petite inflexion entre 2015 et 2018 (ralentissement de la baisse ou légère hausse, selon les secteurs). Toutefois, la baisse tendancielle des émissions de GES se trouve en-deçà de l'engagement du Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) de réduire les émissions de GES de 28 % d'ici 2020.

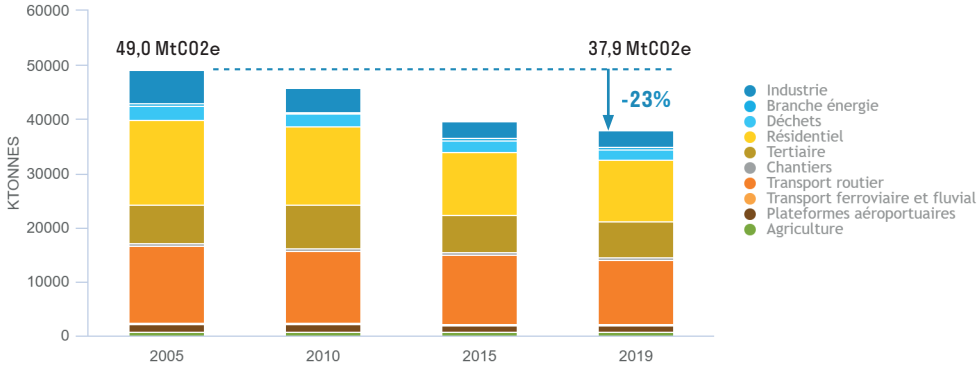
Si les émissions de scopes 1 et 2 ont tendance à diminuer, les émissions de scope 3 ne sont pas connues avec autant de précision. Comme l'illustrent les Bilan Carbone® réalisés récemment par la Ville de Paris ou la Métropole du Grand Paris, elles peuvent être trois à quatre fois plus importantes que les seules émissions locales (scopes 1 et 2). De la même manière que pour les consommations d'énergie, une approche en « empreinte » pourrait donc nuancer cette tendance à l'amélioration.

Le secteur résidentiel est la deuxième source d'émissions de GES au sein de la région (30 %) et près de la moitié des émissions est imputable aux bâtiments (résidentiel et tertiaire).

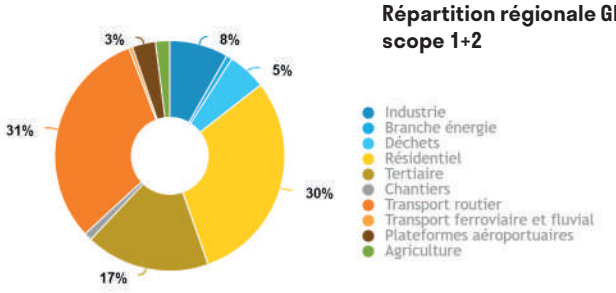
Le transport routier a une contribution similaire à celle du résidentiel (31 % contre 30 %) bien que sa consommation d'énergie soit inférieure de 44 % à celle du résidentiel.

Les émissions de ces deux secteurs étant pour la quasi-totalité liées à la consommation d'énergie, cette différence s'explique par la dépendance des transports routiers aux produits pétroliers, tandis que le secteur résidentiel s'appuie en grande partie sur une électricité peu carbonée, y compris pour le chauffage. En raison de la décarbonation du mix électrique français, liée à une part importante d'électricité nucléaire, les modes électriques sont très faiblement émetteurs.

Émissions de GES en Île-de-France par secteur, de 2005 à 2019



Répartition des émissions de GES 2019 en Île-de-France



Sources : Airparif, Bilan 2019

1. *Inventaire 2019 des émissions - Airparif et rapport Secten 2022.*

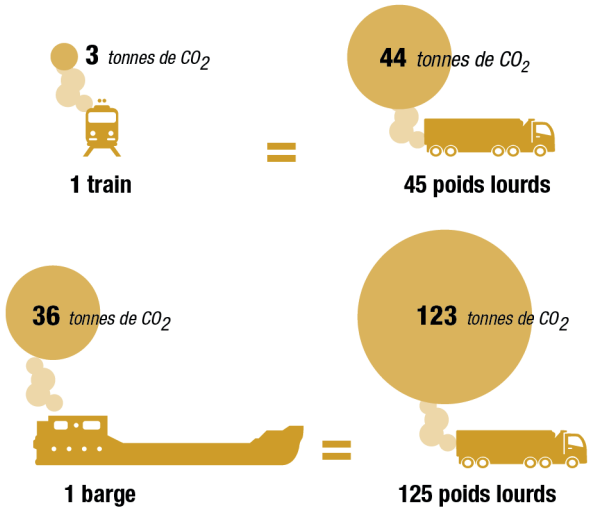
4.2.2 Impact des mobilités sur la consommation d'énergie, les émissions de GES et la chaleur urbaine en Île-de-France

4.2.2.1 Le report modal, vecteur de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES

L'efficacité énergétique d'un mode désigne la consommation d'énergie rapportée au voyageur ou à la tonne transportée. L'utilisation d'un mode plus efficace énergétiquement permet de transporter la même quantité de marchandises ou le même nombre de passagers en consommant une quantité moindre d'énergie.

Le changement de mode de déplacement peut également permettre des réductions des émissions de GES à niveau de déplacement égal. Pour le transport de marchandises, le fret ferroviaire ou le fret fluvial émettent ainsi significativement moins que le transport routier. Pour le transport de personnes, les transports collectifs et les mobilités actives (vélo, marche) sont des alternatives nettement moins émissives à la voiture individuelle à motorisation équivalente, comme illustré par le graphique ci-contre.

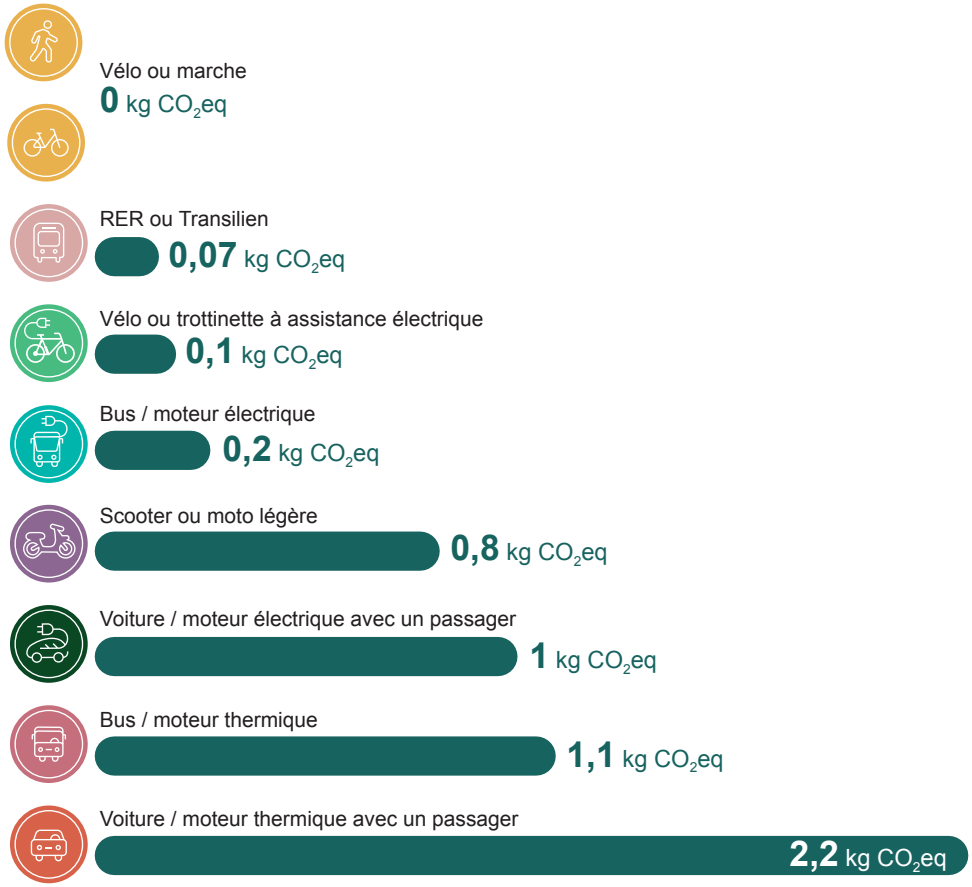
Émissions de CO_2 à capacité d'emport* égal pour différents moyens de transport de marchandises



Source : L'Institut Paris Region

* La charge que peut emporter un mode de transport.

Émissions de CO_2 associées à un trajet de 10 km, selon le mode de déplacement



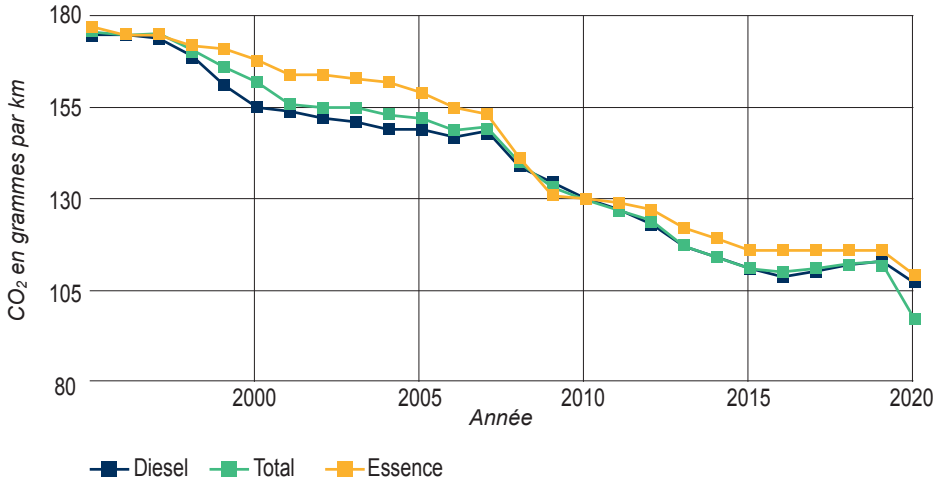
Source : outil « Mon Impact Transport », ADEME

Le report modal (utilisation d'un mode plus efficace énergétiquement ou moins émetteur pour le même déplacement) représente donc un levier important tant du point de vue de la réduction des émissions de CO_2 que dans une optique de sobriété énergétique.

4.2.2.2 Un renouvellement du parc de véhicules routiers francilien encore essentiellement porté par les véhicules thermiques

Le renouvellement du parc automobile est un facteur majeur d'amélioration de l'efficacité énergétique et de décarbonation des transports routiers. Au niveau national, le taux moyen d'émissions de CO_2 des véhicules particuliers neufs vendus en France est passé de 152 gCO_2/km en 2005 à 97 gCO_2/km en 2020, soit une diminution de plus de 30 %.

Évolution du taux moyen d'émissions de CO_2 des véhicules particuliers neufs vendus en France



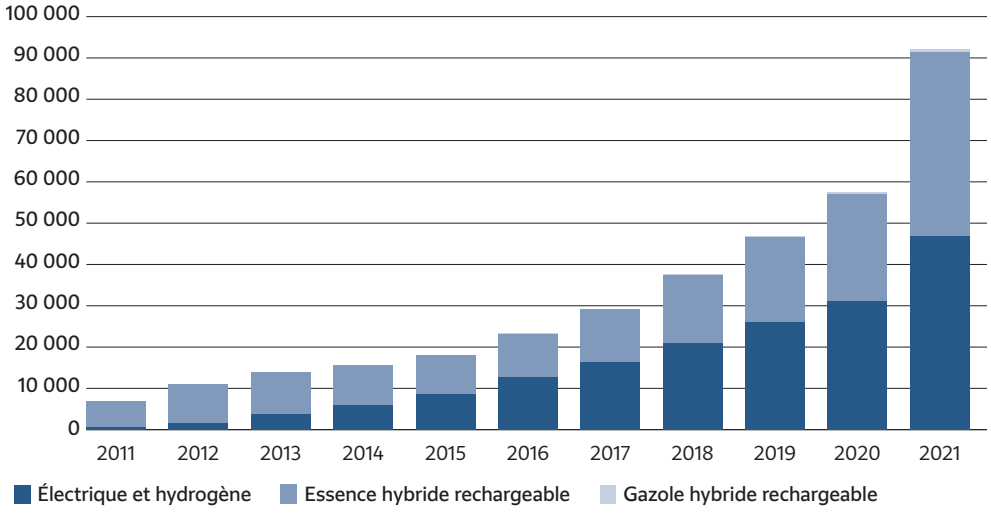
Source : ADEME

Les ventes de véhicules électriques sont en hausse et atteignent plus de 110 000 véhicules vendus en France en 2020, tandis que la part de marché des véhicules diesel (catégorie la plus émettrice de CO_2) est passée de plus de 75 % en 2008 à 31 % en 2020. La dynamique du véhicule électrique reste cependant à nuancer : il représentait moins de 7 % des ventes de voitures neuves en 2020. La baisse observée du taux moyen d'émissions de CO_2 s'explique essentiellement par la vente de véhicules thermiques moins émetteurs.

À l'échelle de la région Île-de-France, une étude du SDES de 2021 confirme la faible part de véhicules électriques dans le parc de voitures particulières : moins de 1 % au 1er janvier 2021 (les véhicules électriques et hydrogènes représentaient 0,01 % du parc en 2011). Les véhicules thermiques restent prépondérants : ils représentent 98 % de l'ensemble des voitures particulières franciliennes en 2021 (SDES, « Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2021 », 2021). On observe cependant, comme à l'échelle nationale, une amélioration de leur performance environnementale, visible par exemple à la part grandissante de véhicules Crit'Air 1 et 2 dans le parc. Ces véhicules représentaient 17 % du parc en 2011 contre 65 % en 2021.

Malgré un renouvellement accéléré du parc automobile, il apparait que le rythme actuel de renouvellement du parc en faveur des véhicules à faible émissions reste insuffisant pour garantir un parc 100 % à faibles émissions à horizon 2030 :

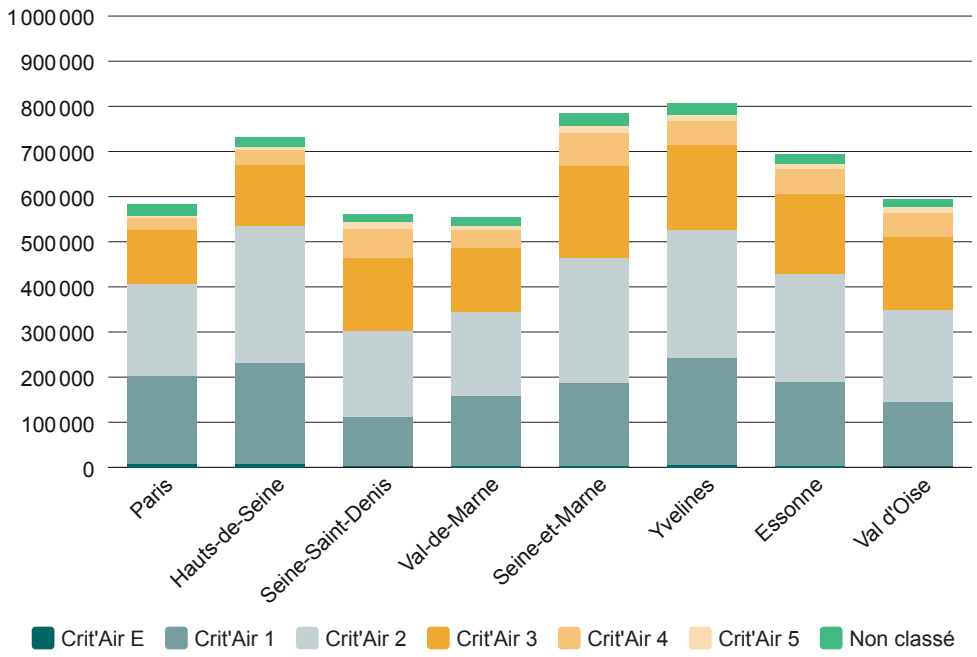
Nombre de véhicules électriques, hydrogènes et hybrides dans le parc circulant en Île-de-France, au premier janvier de l'année



Source : Ministère de la Transition écologique

On observe en outre des disparités importantes de composition du parc automobile selon les départements :

Répartition des véhicules en circulation (2020) par Crit'Air par département en Île-de-France



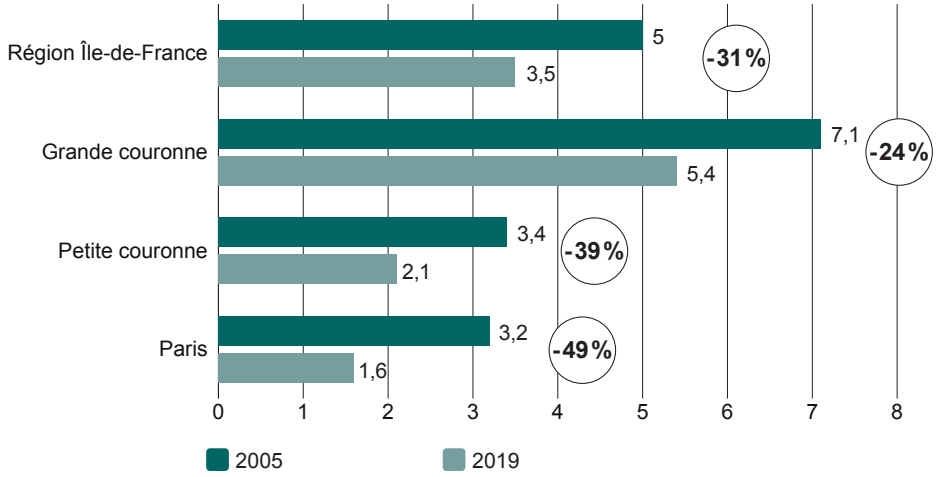
Sources : Île-de-France Mobilités, SDES, RSVERO janvier 2020

Concernant le transport de marchandises, les poids lourds et les véhicules utilitaires légers étaient responsables respectivement de 23 % et 19 % des émissions de GES du secteur des transports (Sénat, 2021). Le secteur routier domine les flux, même si les modes alternatifs se maintiennent. La croissance du parc utilitaire repose encore sur des véhicules fonctionnant au diesel. Sur 600 000 poids lourds en France, moins de 5000 circulent au gaz naturel pour véhicules (GNV) en 2020.

4.2.2.3 Lieu de résidence et recours à la voiture individuelle

La consommation d'énergie dans les transports par habitant en Île-de-France est deux fois moins élevée qu'à l'échelle nationale. Une baisse significative a été observée entre 2005 et 2019, particulièrement en zone dense. Cette tendance a été favorisée par le report vers les transports collectifs et les modes actifs ainsi que par d'importants gains d'efficacité énergétique des transports routiers ces dernières années.

Évolution de la consommation d'énergie dans les transports routiers par habitant en Île-de-France

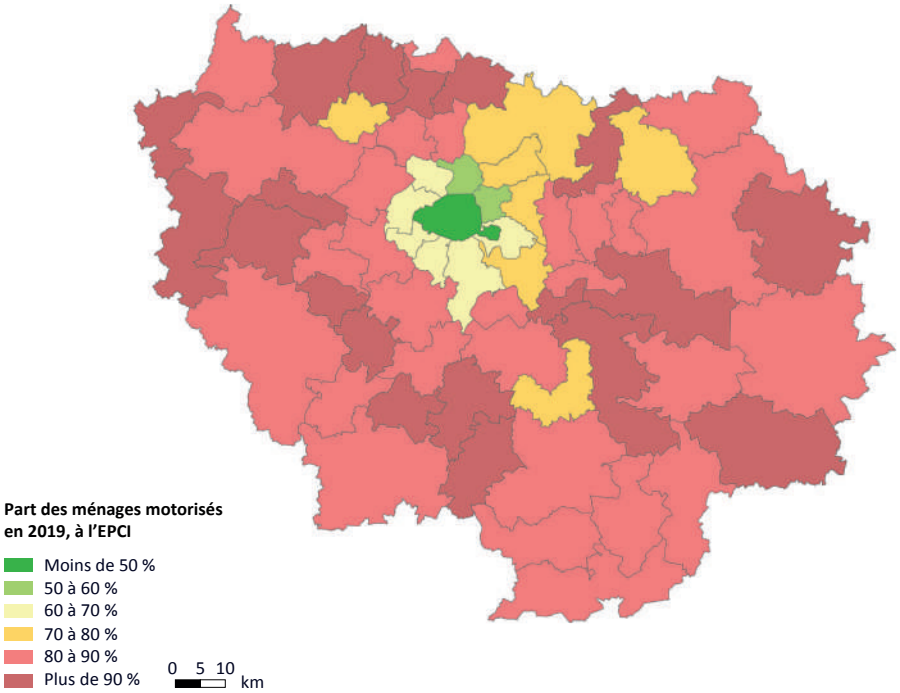


Source : Airparif-ROSE, données Energif

La grande couronne apparait légèrement en retrait de cette dynamique étant donnée un recours plus important à la voiture individuelle dans ce territoire globalement moins dense.

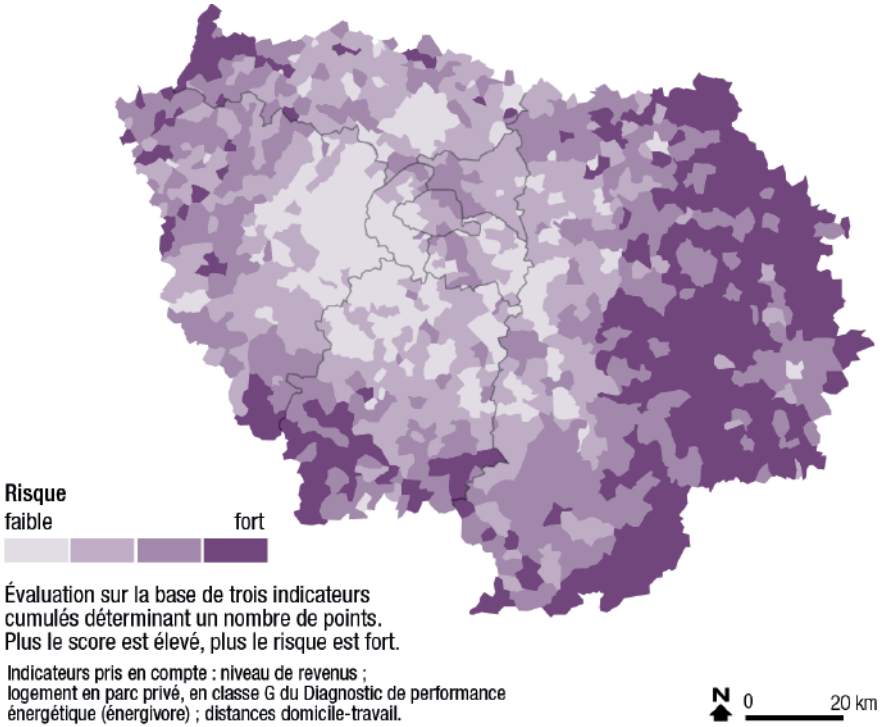
Le rôle particulier joué par la voiture en grande couronne est également visible dans les chiffres de la motorisation des ménages franciliens. En 2019, la grande majorité des EPCI de grande couronne présentent ainsi une part de ménages motorisés supérieure à 80 % (voir carte ci-après).

Part des ménages motorisés en 2019 en Île-de-France, par EPCI



Source : INSEE

Risque énergétique en Île-de-France



Source : L'environnement en Île-de-France, L'Institut Paris Region

Cette dépendance à la voiture est un facteur de vulnérabilité énergétique pour les ménages concernés, particulièrement dans un contexte de hausse des prix des carburants.

DÉFINITION

La précarité énergétique désigne la situation d'une personne « qui éprouve des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires ». Les dépenses liées aux usages domestiques (chauffage notamment) et l'achat de carburant pour la mobilité automobile sont des facteurs importants de vulnérabilité énergétique.

Dans le périurbain lointain en particulier, le parc de logements individuels plus consommateur en moyenne que l'habitat collectif et la dépendance accrue à la voiture pour les déplacements du quotidien peuvent conduire à des situations de vulnérabilité énergétique lorsqu'ils sont combinés à des ressources limitées des ménages.

Ainsi, la baisse de la dépendance aux énergies fossiles pour les déplacements constitue un enjeu à la fois environnemental et socio-économique.

4.3 Le changement climatique et l'adaptation

4.3.1 État des lieux : un changement climatique à l'œuvre aux conséquences multiples

Les mesures d'atténuation du changement climatique sont indispensables pour contribuer à limiter la hausse des températures. Le système climatique possède cependant une inertie importante : en raison des gaz à effet de serre déjà présents dans l'atmosphère, une hausse des températures dans les décennies à venir est inéluctable, et ce quelle que soit la trajectoire future des émissions de GES mondiales. Ainsi, même dans le scénario le plus volontariste élaboré par le GIEC, le RCP2.6, les températures ne se stabilisent que 20 à 30 ans après l'atteinte de la neutralité carbone. Le scénario « intermédiaire » RCP4.5, qui prévoit un pic des émissions vers 2040, et le scénario RCP8.5 du business-as-usual laissent quant à eux craindre une augmentation des températures mondiales bien au-delà de +2°C d'ici 2100. En raison des conséquences importantes qu'aura un tel réchauffement sur les conditions de vie planétaires en général et sur la région Île-de-France en particulier, les politiques d'atténuation doivent s'accompagner de mesures d'adaptation au changement climatique.

4.3.1.1 En Île-de-France, un changement climatique déjà à l'œuvre

L'augmentation des températures est déjà visible à l'échelle de la région Île-de-France : la région a connu un réchauffement de +0,3°C par décennie depuis le milieu du XX^{e} siècle. Ce réchauffement est plus marqué au printemps et en été, et entraîne des conséquences différenciées sur le territoire : les espaces urbanisés, au premier rang desquels l'agglomération parisienne, sont affectés par le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU) conduisant à des températures plus élevées que dans les zones rurales alentour.

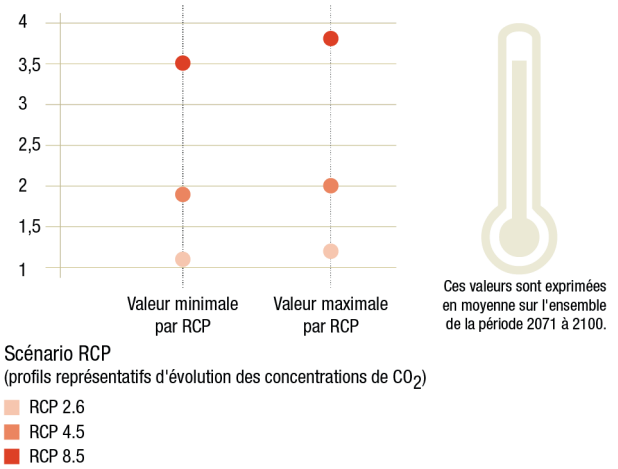
> DÉFINITION

Îlot de chaleur urbain : Les écarts de température, liés à l'imperméabilisation des sols, aux propriétés des matériaux, à la morphologie urbaine et aux activités humaines sources de chaleur en ville, peuvent atteindre jusqu'à +10°C en fin de nuit, lors des canicules les plus sévères.

Le changement climatique de la région peut être appréhendé avec d'autres indicateurs, comme le nombre de jours de gel : ce-dernier a connu une diminution d'environ 30 % depuis 1950.

À l'échelle francilienne, tous les scénarios prévoient la poursuite de ce réchauffement dans les décennies à venir : l'écart à la température de référence (période 1976-2005) pourrait dépasser les 2°C à horizon 2071-2100. Le scénario le plus pessimiste envisagé par le GIEC (RCP 8.5) entraînerait un écart proche des +4°C, tandis qu'une réduction soutenue des émissions de GES à l'échelle mondiale (scénario RCP 2.6) permettrait de limiter l'augmentation des températures sous les 1,5°C.

Écart de température moyenne* à horizon lointain selon le scénario RCP (2071-2100)



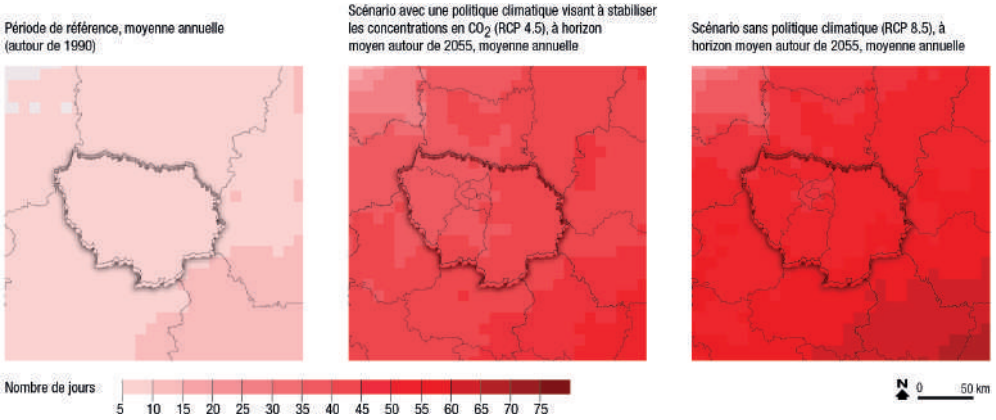
* Par rapport à la période de référence 1976-2005.

Source : L'environnement en Île-de-France, L'Institut Paris Region

Alors qu'il y avait en moyenne sept jours de vagues de chaleur par an sur la période 1976 – 2005, ce chiffre pourrait monter à plus de 30 jours sur la période 2041 – 2070 dans le scénario RCP8.5, voire plus de 50 jours selon les modèles climatiques. Les vagues de chaleur sont un sujet important de santé publique et ont un impact sur le vivant (cycle naturel de croissance des végétaux perturbé).

Tous les scénarios pointent également la poursuite de la diminution du nombre de jours de gel et l'augmentation du nombre de jours chauds, une faible évolution des précipitations annuelles, mais des contrastes saisonniers et l'assèchement des sols de plus en plus marqué au cours du XXIe siècle en toute saison.

Évolution du nombre de jours de vague de chaleur à horizon moyen en Île-de-France

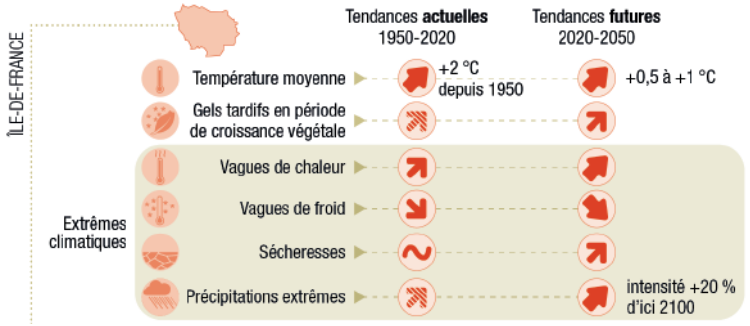


Source : L'environnement en Île-de-France, L'Institut Paris Region

4.3.1.2 Les conséquences du changement du climat francilien

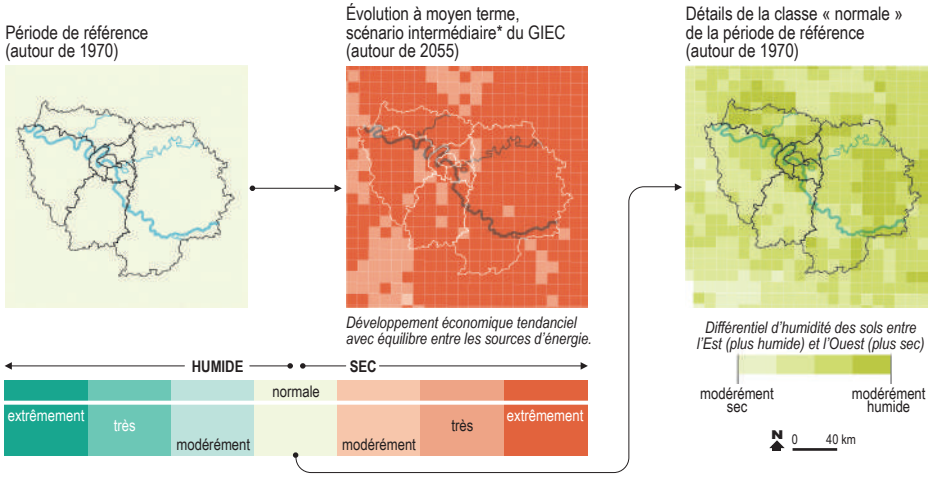
L'évolution des différents paramètres climatiques (température, précipitations…) conduit à la survenance d'événements climatiques (sécheresses, inondations). Déjà observés, ces aléas induits devraient s'intensifier dans les prochaines années en Île-de-France. Caractérisés par leur soudaineté, ils se produisent sur le court terme (de quelques jours à quelques semaines). Les événements climatiques extrêmes les plus critiques pour la région sont les vagues de chaleur, les vagues de froid, les précipitations extrêmes et les sécheresses.

Évolution passée et projetée de différents paramètres climatiques en région Île-de-France



Ces évolutions vont générer des impacts sur l'ensemble du vivant (faune, flore, écosystèmes et l'homme), le bâti, les espaces publics et les infrastructures. Par exemple, le phénomène de sécheresse (qu'elle soit agroécologique, hydrologique et géologique) est appelé à s'accroître, notamment l'été. Les conséquences des sécheresses sont multiples : retrait-gonflement des argiles (RGA), risque d'incendies, stress hydrique pour les cultures et les essences forestières, pression sur la ressource en eau (en quantité et en qualité), et affaiblissement de la biodiversité des milieux aquatiques et humides. La sécheresse agroécologique (liée aux sols) est particulièrement problématique en Île-de-France : elle nécessitera des restrictions de l'usage de l'eau en été.

Évolution à moyen terme de la sécheresse des sols en Île-de-France



Sources : L'environnement en Île-de-France, L'Institut Paris Region

Des vagues de chaleur comme celle de la canicule 2003, voire plus sévères, sont probables. Après celle de 2003 (près de 5 000 décès en excès) et de 2006, on dénombre, en Île-de-France, sept canicules entre 2013 et 2020, soit pratiquement une tous les ans, totalisant 1 700 décès en excès. Cette prospective soulève la question de la vulnérabilité actuelle de la région, en particulier des personnes vivant dans des quartiers à effet d'îlot de chaleur urbain (ICU). Outre les risques de surmortalité, les excès de chaleur ont des impacts systémiques plus larges : des dysfonctionnements sur les réseaux électriques et les infrastructures de transport aux effets de stress thermique sur les végétaux et les cultures.

Autre événement intense probablement renforcé en ile-de- France par le changement climatique : les crues exceptionnelles. Les inondations exceptionnelles de 2016, atypiques, car survenues en juin, pour partie de ruissellement et de débordement, ont impacté 465 communes, dont Paris. L'impact de tels événements est, là aussi, systémique, entre les risques pour l'homme et les dégâts sur les biens (habitations et entreprises), les infrastructures de transport (ramassage scolaire…), les services urbains (collecte des déchets…) et les équipements recevant du public.

4.3.2 Impacts du changement climatique sur les mobilités en Île-de-France

4.3.2.1 Vulnérabilité des infrastructures de transports

Les principaux phénomènes liés au changement climatique pouvant affecter le système de transport en Île-de-France sont les canicules, les sècheresses, les inondations ainsi que l'augmentation des précipitations.

Ces phénomènes peuvent entraîner des conséquences :

- soit sur les ouvrages qu'ils contribuent à fragiliser,
- soit sur les conditions de transport (indisponibilité du système à la suite d'un sinistre, conditions de transport en cas de canicule, etc.).

Dans son Plan de Protection, de Résistance et d'Adaptation au Changement Climatique (PRACC), le Conseil régional d'Île-de-France a recensé les principaux impacts de ces évènements extrêmes sur le système de transport.

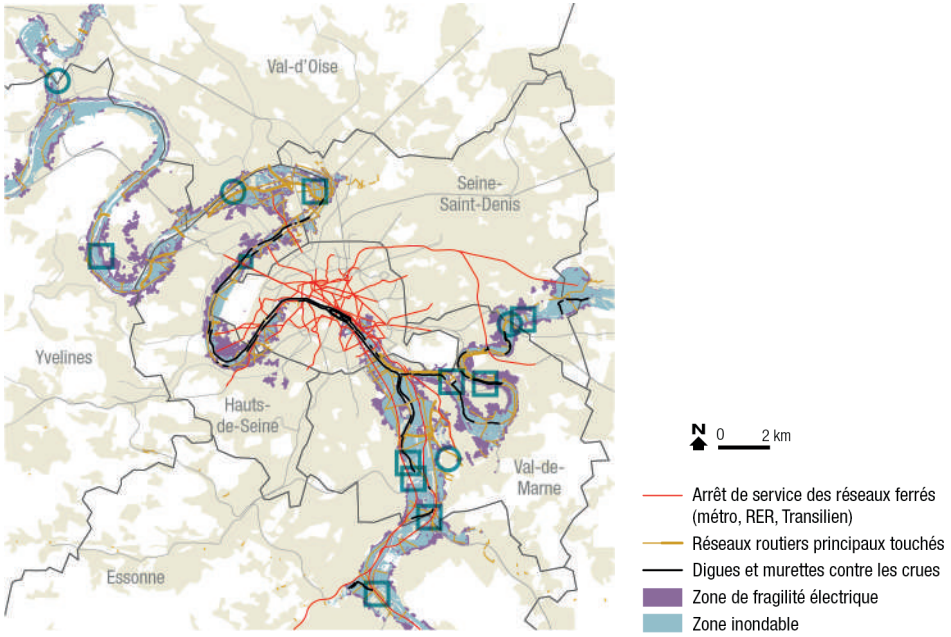
Les chaleurs extrêmes peuvent entraîner un amollissement du goudron et donc des problématiques de sécurité sur le réseau routier. Les températures extrêmes présentent également des risques pour le réseau ferroviaire, puisqu'elles peuvent engendrer la dilatation thermique des rails. Les fondations peuvent également subir des impacts, à travers un manque d'humidité du sol.

Les canicules ont également des impacts indirects importants à travers des modifications dans le comportement du conducteur (baisse de concentration, inconfort) pouvant entraîner des accidents.

1. *Vulnérabilités et risques : les infrastructures de transport face au climat, 2019.*

Par ailleurs, les inondations entraînent davantage de besoins en entretien, en drainage et en protections pour les routes et réseaux ferrés. Les métros sont sensibles à ces phénomènes extrêmes, causant notamment la submersion des tunnels souterrains.

Principales zones de vulnérabilité au risque d'inondation par débordement en Île-de-France



Source : L'environnement en Île-de-France, L'Institut Paris Region

Les précipitations, plus intenses et extrêmes, pourraient nuire à la sécurité de la conduite, à cause de la mauvaise visibilité et de l'état de la route, ainsi qu'au bon fonctionnement du réseau ferroviaire.

Le principal enjeu d'adaptation des mobilités au changement climatique réside dans la capacité à assurer la continuité et la sécurité des services de transport dans les décennies à venir. Il s'agit d'évaluer les risques que les extrêmes climatiques font peser sur les infrastructures de transport et de définir des stratégies d'adaptation des techniques et des organisations.

Une étude du Cerema distingue deux volets pour mener à bien une telle analyse[1]. Le premier volet consiste à analyser les vulnérabilités des infrastructures face au climat et anticiper l'évolution de ces vulnérabilités, en utilisant des données relatives au climat (données de projection climatique notamment) et aux infrastructures (état des infrastructures du réseau et dégradations déjà existantes, politiques d'entretien, retours d'expérience de gestion de crise…).

Le second volet est l'identification des réseaux stratégiques pour le fonctionnement du territoire. Il s'agit de déterminer les sites dont l'accessibilité est primordiale en cas de crise (hôpitaux, services d'urgence) comme en temps normal (zones de commerce et d'industries, pôles d'emplois). Cela permet une hiérarchisation des axes en fonction des sites qu'ils permettent de desservir, et la mise en place d'une stratégie d'adaptation pertinente.

4.3.2.2 Confort des usagers

Au-delà de cette vulnérabilité physique, l'augmentation graduelle des températures et la survenue plus fréquente de vagues de chaleur font peser des risques sur l'attractivité des transports collectifs en affectant le confort et la santé des usagers. Le confort et la qualité de service sont en effet indispensables pour permettre un report des modes individuels motorisés vers les modes collectifs, plus efficaces énergétiquement et moins émetteurs de CO_2. Or, les transports franciliens sont encore peu climatisés : environ un tiers des bus sont équipés (Île-de-France Mobilités).

Estimant que maintenir l'attractivité et le confort des transports en commun justifie le renouvellement du matériel roulant, Île-de-France Mobilités a prévu un plan d'investissement de vingt milliards d'euros sur la période 2024-2030 et trois milliards d'euros consacrés à l'adaptation des infrastructures et ateliers.

Entre 2016 et 2020, 428 rames de train ont été remplacées ou rénovées, avec pour la majeure partie d'entre elles la présence de climatisation ou de ventilation réfrigérée.

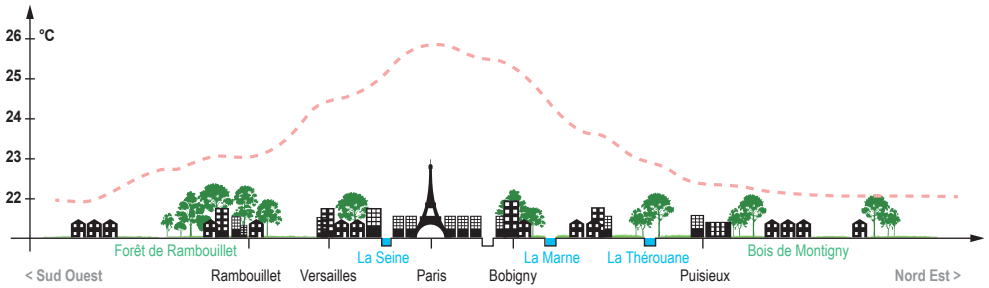
Le PRACC a fixé les objectifs suivants à horizon 2025 :

- 60 % des rames de métro climatisées ou réfrigérées,
- 90 % des rames de trains climatisées ou réfrigérées,
- 100 % des rames de tramway climatisées ou réfrigérées.

4.3.2.3 Impact des mobilités sur la chaleur urbaine

La construction d'infrastructures de transport et les moteurs thermiques peuvent aggraver l'effet « îlot de chaleur urbain » (ICU) et participer à l'augmentation de la température en ville.

Profil des températures à deux mètres pour une nuit de canicule en Île-de-France



Source : Groupe Descartes : Consultation internationale de recherche et de développement du grand pari de l'agglomération parisienne, 02/2009

Selon le Cerema[1], le phénomène des ICU (élévation des températures de l'air et de la surface des centres-villes par rapport aux périphéries) est lié aux facteurs suivants :

- les propriétés thermo-physiques des matériaux utilisés pour la construction des bâtiments, des voiries et autres infrastructures,
- l'occupation du sol (sols minéralisés, absence de végétation),
- la morphologie urbaine,
- le dégagement de chaleur issu des activités humaines (moteurs, systèmes de chauffage et de climatisation…).

En participant à l'artificialisation et à la minéralisation des sols, la construction de voiries peut ainsi contribuer à l'augmentation locale de la chaleur. Le choix de revêtements plus clairs, permettant de réfléchir davantage la lumière et d'absorber une quantité plus faible de chaleur, peut permettre d'atténuer ce phénomène. La végétalisation le long des axes participe elle aussi à la fraîcheur urbaine en créant des zones ombragées, tandis que la transpiration des végétaux permet un rafraîchissement de l'air ambiant.

L'apparition des ICU procède aussi de l'addition de différentes sources de chaleur anthropique à la chaleur naturelle : les transports, et en particulier les fortes concentrations de moteurs thermiques, sont une source significative de chaleur anthropique.

Enfin, les transports exercent une influence sur la morphologie urbaine. Dans les zones denses, des rues étroites bordées de bâtiments de plusieurs étages (configuration « en canyon ») perturbent la circulation de l'air : en l'absence de vent, la chaleur peut rester prisonnière de la rue[2].

1. *Îlots de chaleur : Agir dans les territoires pour adapter les villes au changement climatique, 2019.*
2. *L'Institut Paris Region, Adapter l'Île-de-France à la chaleur urbaine, 2017.*

4.4 Les nuisances sonores

4.4.1 État des lieux : les nuisances sonores, un enjeu pour la qualité de vie et la santé

En Île-de-France, le bruit est vécu comme une des premières nuisances à la qualité de vie : 56 % des Franciliens se déclarent assez gênés ou très gênés par les nuisances sonores à leur domicile. Or, ce sont les bruits liés à la circulation routière qui gênent le plus les Franciliens lorsqu'ils sont chez eux : 30 % d'entre eux citent le bruit routier comme première nuisance sonore à domicile. En outre, les transports sont les lieux où la gêne sonore ressentie par les Franciliens est maximale (55 % des usagers s'y déclarent plutôt ou très gênés), en particulier dans les transports en commun[1].

Au-delà des impacts connus sur le système auditif, les effets du bruit sur la santé sont aussi d'ordre physiologique (effet sur le système cardio-vasculaire, perturbation du sommeil) et psychologique (gêne ressentie, diminution de l'attention, de la capacité de mémorisation, de la santé mentale et des performances).

Les conséquences sanitaires de l'exposition aux nuisances sonores sont détaillées dans la section dédiée à la santé.

4.4.2 Impact des mobilités sur les nuisances sonores en Île-de-France

4.4.2.1 Les sources de bruit dans les transports

Le bruit émis par les transports dépend principalement de trois facteurs :

- les caractéristiques des véhicules, qu'ils soient routiers ou ferroviaires : motorisation, type de roues, etc.,
- les caractéristiques de l'infrastructure : revêtement de chaussée, état de la surface du rail, etc.,
- les paramètres liés à l'usage des véhicules : vitesses de circulation et, dans le cas du bruit routier, allure de circulation (conduite fluide, pulsée ou accélérée) et pente de la voie.

L'émission sonore totale dépend du débit de véhicules sur la voie.

> DÉFINITION

Les émissions sonores des véhicules : L'émission sonore d'un véhicule routier est formée, d'une part, du bruit produit par le moteur et ses équipements annexes (boîte de vitesses, transmission, échappement), appelé généralement « bruit moteur » et, d'autre part, du bruit de contact entre les pneumatiques et la chaussée, également appelé « bruit de roulement ». Le bruit de roulement varie en fonction de la vitesse de circulation, mais également de l'état de la chaussée, du poids du véhicule et des pneumatiques utilisés.

De manière générale, pour un véhicule léger circulant à plus de 40 km/h, le bruit de roulement est prépondérant. En-deçà de 40 km/h, le bruit moteur peut prendre le dessus, en fonction du régime de circulation (stabilisé, accélération, décélération) : par exemple, pour le cas d'un véhicule léger passant de 30 à 40 km/h (accélération), c'est le bruit moteur qui prédominera[2].

Au total, le bruit directement lié à la circulation est la combinaison de ces deux types de bruit : bruit de roulement et bruit des moteurs.

Le bruit routier est complété par les bruits indirectement liés à la circulation, de type klaxons ou sirènes de véhicules d'urgence, d'autant plus marqués que les conditions de circulation sont dégradées.

Des catégories similaires se retrouvent dans le domaine du matériel ferroviaire : bruit de traction (lié aux moteurs et auxiliaires), bruit de roulement (lié au contact des roues sur les rails) et bruit aérodynamique, à grande vitesse. En zone urbanisée s'ajoute le bruit solidien issu de la vibration des bâtiments sous l'effet du passage du train, métro ou tramway.

Tous les véhicules ne sont pas identiques en termes acoustiques :

- Sur autoroute, un poids lourd représente acoustiquement quatre véhicules légers, et jusqu'à dix en milieu urbain ;
- Un autobus représente acoustiquement cinq véhicules légers (six pour un bus articulé), mais en ramenant les émissions sonores à la personne transportée, il s'avère finalement cinq fois moins bruyant qu'un véhicule particulier (et huit fois moins pour un bus articulé[3]) ;
- Les émissions sonores des deux-roues motorisés sont plus complexes à caractériser. Leur spectre sonore, émergent et détectable, entraîne une gêne importante. Même s'il existe une réglementation, des pratiques fréquentes de manipulation (débridage) peuvent entraîner une augmentation des émissions sonores de l'ordre de 15 à 20 dB.

1. *CREDOC, à la demande de Bruitparif (2021). Perception du bruit en Île-de-France fin 2021. Quelle situation après près de deux ans de pandémie ? Quelles évolutions en 5 ans ?*
2. *Nouveau guide d'émission du bruit 2008, « Prévision du bruit routier, Partie 1 : Calcul des émissions sonores dues au trafic routier », SETRA, juin 2009.*
3. *Guide pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement, Ademe, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire, 2008.*

Représentation schématique des émissions sonores en fonction du type de véhicules



Source : Bruitparif

De nombreux paramètres jouent également sur la propagation du bruit, comme la topographie des lieux. Certains éléments peuvent en effet faire obstacle à la propagation du bruit tandis que d'autres peuvent favoriser les réflexions. En un point donné, le bruit sera la résultante de l'onde sonore directe (si la source de bruit est visible en vue directe) ainsi que des ondes qui se seront réfléchies sur les parois des bâtiments, sur le sol ou sur d'autres éléments. La nature des matériaux et des sols influent grandement sur les réflexions : ainsi la Seine par exemple se comporte comme un « miroir » pour le bruit en réfléchissant les ondes sonores qui viennent frapper sa surface, une surface végétale aura tendance à moins réfléchir le bruit qu'une surface minérale… La propagation du bruit est également dépendante des conditions météorologiques, les rayons sonores pouvant s'incurver vers le haut ou le bas en fonction de la direction du vent (par vent portant, il est ainsi possible d'entendre nettement le trafic routier d'une autoroute située à plusieurs centaines de mètres, et de l'entendre beaucoup moins par vent contraire) et du gradient de température (ainsi lors d'inversion de température – température plus basse au sol qu'en altitude – les rayons sonores s'incurvent vers le bas, ce qui s'accompagne d'une augmentation du bruit perçu)[1].

4.4.2.2 L'exposition des Franciliens au bruit des transports

Plusieurs outils complémentaires de connaissance et de lutte contre les nuisances sonores ont été mis en place par la réglementation :

- le classement sonore des infrastructures de transport terrestre (volet préventif) et les points noirs de bruit (volet curatif) issus de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,
- la cartographie stratégique de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement issus de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002.

1. *Bruitparif (2016) Note : Généralités sur le bruit routier.*

DÉFINITION

Les indicateurs de niveau sonore : Le recensement des points noirs de bruit est effectué grâce à l'utilisation du niveau sonore équivalent Laeq, exprimé en dB(A), qui correspond à une « dose de bruit » reçue pendant une durée déterminée. Cet indicateur « masque » cependant les événements sonores de forte amplitude et de courte durée observés durant la période considérée.

Pour l'établissement de cartes de bruit stratégiques, en application de la directive 2002/49/CE, plusieurs indicateurs ont été définis, en particulier :

- L'indicateur pondéré Lden (day – evening – night) représente le niveau de bruit annuel moyen sur 24 heures, évalué à partir des niveaux moyens de journée (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h). Dans son calcul, les niveaux moyens de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) par rapport au niveau de jour. En d'autres termes, cet indicateur de bruit est associé à la gêne acoustique globale liée à une exposition au bruit de longue durée et tient compte du fait que le bruit subi en soirée et durant la nuit est ressenti comme plus gênant.
- L'indicateur Ln (night) correspond au niveau de bruit moyen annuel représentatif d'une nuit (Laeq (22h-6h)). Il constitue un indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil.

Valeurs de référence en matière de bruit dans les transports

Source de bruit	Valeurs limites réglementaires (cartes type C)		Seuils obligatoires pour établir les cartes		Objectifs de qualité OMS	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
ROUTE	68 dB(A)	62 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	53 dB(A)	45 dB(A)
FER	Lignes conventionnelles		55 dB(A)	50 dB (A)	54 dB(A)	44 dB(A)
	73 dB(A)	65 dB(A)				
	Lignes LGV					
	68 dB(A)	62 dB(A)				
AIR	55 dB(A)	50 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Source : Bruitparif 2023

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre

Les articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43 du code de l'environnement, établissent les infrastructures de transport qui font l'objet d'un classement sonore :

- les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude d'impact du projet d'infrastructure, est supérieur à 5 000 véhicules par jour,
- les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à 50 trains,
- les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à 100 autobus ou trains.

Les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini autour de chaque infrastructure classée. Ces secteurs doivent être reportés dans les documents graphiques des Plans locaux d'urbanisme.

Par arrêté, le préfet procède au classement sonore des infrastructures, après avoir pris l'avis des communes concernées.

Niveaux sonores et catégories d'infrastructures correspondantes d'après l'arrêté du 30 mai 1996 modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 pour les voies routières et les lignes ferroviaires à grande vitesse
Les seuils de niveau sonore de référence pour les lignes ferroviaires conventionnelles sont augmentés de 3 dB(A)

Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	10 m

Les cartes stratégiques de bruit

La directive européenne 2022/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, définit une approche pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Chaque État membre doit documenter l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide d'une cartographie stratégique du bruit (CSB), et estimer les populations exposées, avec une nouvelle échéance au minimum tous les cinq ans. En France, cette directive a été traduite par le décret 2006-361 du 24 mars 2006. Le droit applicable à l'échelle européenne a été modifié en 2015 et 2020 menant à l'adoption d'une méthode commune d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement[1].

La réalisation de ces CSB doit être suivie par la publication d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) par les autorités compétentes afin de lutter contre les niveaux de bruit supérieurs aux valeurs réglementaires. L'objectif de ces PPBE est donc de résorber les « secteurs prioritaires du bruit » (anciennement « point noirs »), qui correspondent à des bâtiments sensibles, localisés dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limite, et de se rapprocher des valeurs cibles de l'OMS pour les autres zones.

Les articles R. 572-1 à R.572-11 du code de l'environnement ont défini les autorités compétentes pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit en France.

Le pilotage de la réalisation des cartes stratégiques de bruit le long des grandes infrastructures (routes de plus de 3 millions de véhicules par an, voies ferrées de plus de 30 000 trains par an, aéroports de plus de 50 000 mouvements par an) a été confié aux services de l'État. Ainsi en Île-de-France, les Préfets de départements sont compétents pour l'élaboration des CSB pour les grandes infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an, les voies ferrées de plus de 30 000 trains par an et les aéroports de Paris-CDG, Paris-LBG et Paris-Orly. Les cartes actuellement en vigueur (avril 2025) sont celles de quatrième échéance.

Par ailleurs, la réalisation des cartes dites d'agglomération est confiée aux intercommunalités concernées par l'obligation de réalisation (Métropole, Communauté urbaine de plus de 100 000 habitants et Communautés d'agglomération de plus de 100 000 habitants et dont la densité de population est supérieure à 1 000 habitants/km^2).

Quatorze agglomérations franciliennes sont ainsi compétentes en matière de cartographie d'agglomération des bruits de transport (arrêté du 14 avril 2017). Bruitparif élabore certaines des CSB, recueille les autres, les consolide et les homogénéise, avant de les fournir aux quatorze agglomérations concernées et de les mettre à disposition du grand public.

1. *Bruitparif, « Spécial cartes stratégiques de bruit », Le Francilophone, n°44, 3e trimestre 2023.*

Une carte stratégique de bruit est produite par modélisation informatique, à partir de données descriptives de la topographie (relief, bâtiments, écrans anti-bruit, tunnels, ponts…) et des sources de bruit (trafics moyens, vitesses, composition du trafic, type de revêtements de chaussée ou de rails…)[1].

Les cartes de bruit rendent compte uniquement de l'exposition des populations au bruit généré par :

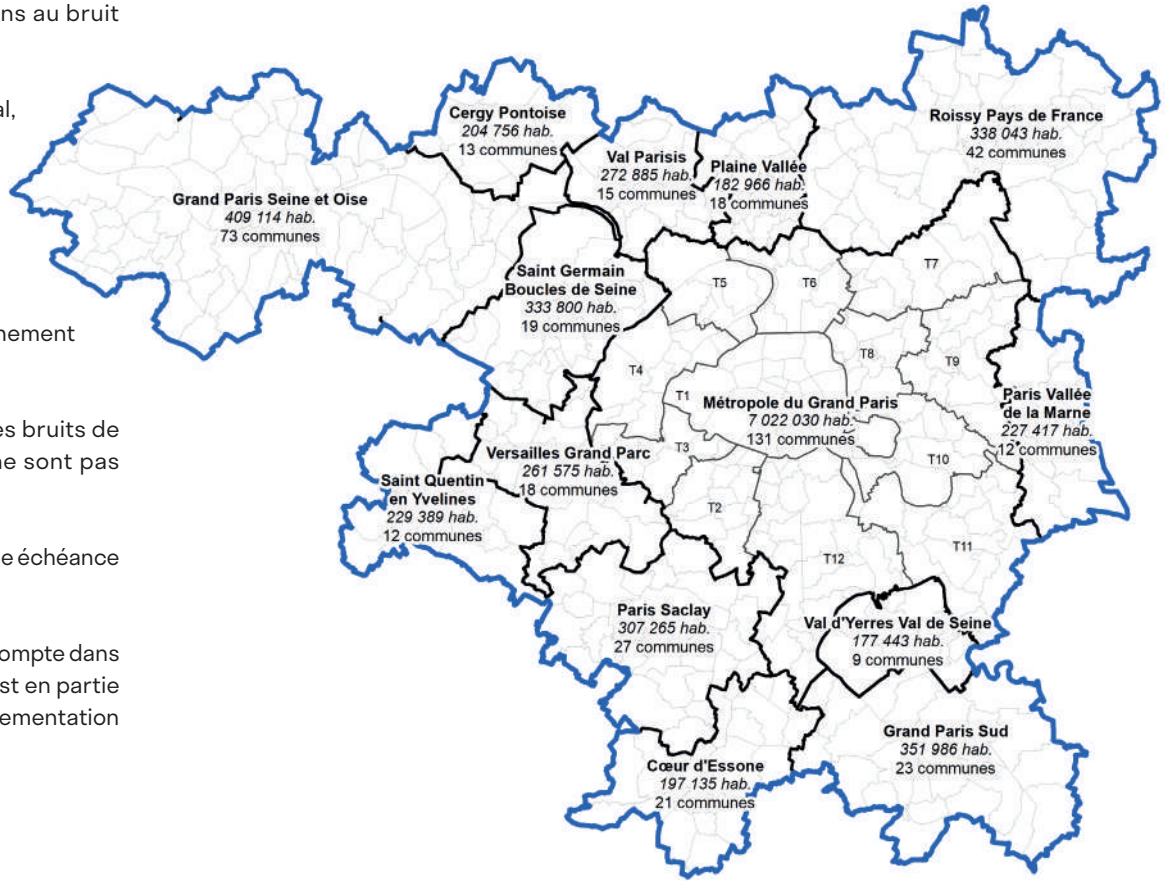
- les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, communautaire et communal,
- les infrastructures de transport ferroviaire,
- les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires,
- les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Les autres sources de bruit, à caractère plus ou moins fluctuant (par exemple les bruits de voisinage ou les émergences sonores de type klaxons, sirènes, chantiers…), ne sont pas représentées (Source : Bruitparif).

Les cartes et graphiques présentées dans la section suivante sont ceux de la quatrième échéance d'élaboration des cartes stratégiques de bruit.

Les périodes de confinement liées à la pandémie de Covid-19 n'ont pas été prises en compte dans ces cartes. La baisse du nombre de personnes affectées par les niveaux de bruit est en partie causée par le changement de méthode de calcul conséquent à l'évolution de la réglementation européenne[2].

EPCI compétents pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit en Île-de-France



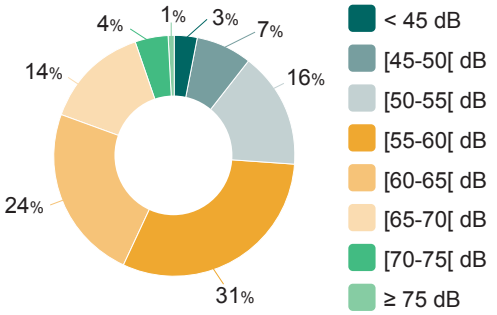
Source : Bruitparif, 2023

1. *Bruitparif, « Présentation des cartes stratégiques de bruit de 4e échéance », Webinaire Bruitparif, 17 octobre 2023.*
2. *Legrand M., « Moins gênés par le bruit », Le Parisien, 12 octobre 2023.*

- **Bruit routier dans la zone dense francilienne**

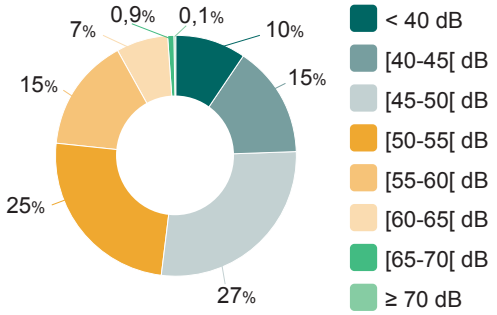
Le bruit routier est la source principale de bruit des transports dans la zone dense francilienne[3].

Répartition de la population par plage de niveau d'exposition au niveau de bruit routier pour l'indicateur Lden en zone dense francilienne



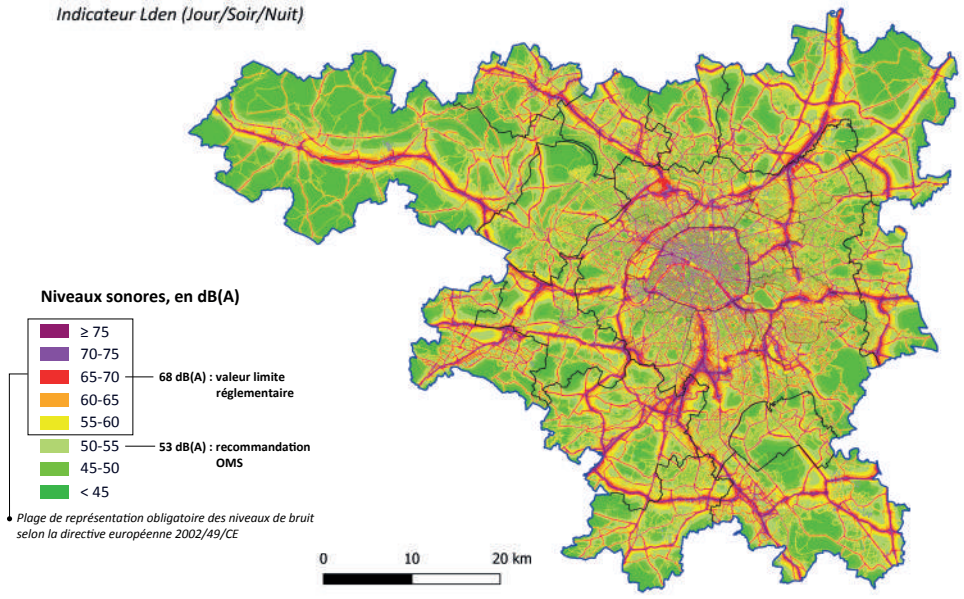
Source : Bruitparif, 2023

Répartition de la population de la zone dense francilienne par plage d'exposition au niveau de bruit routier pour l'indicateur Ln



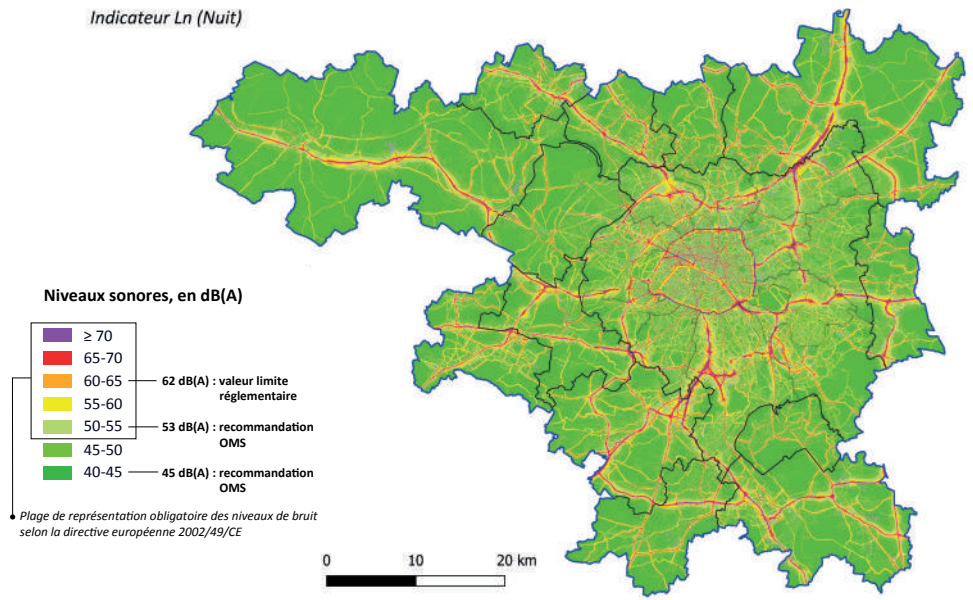
Source : Bruitparif, 2023

Carte stratégique provisoire du niveau de bruit routier selon l'indicateur Lden à l'échelle de la zone dense francilienne – 4e échéance



Source : Bruitparif, 2023

Carte stratégique provisoire du niveau de bruit routier selon l'indicateur Ln à l'échelle de la zone dense francilienne – 4e échéance



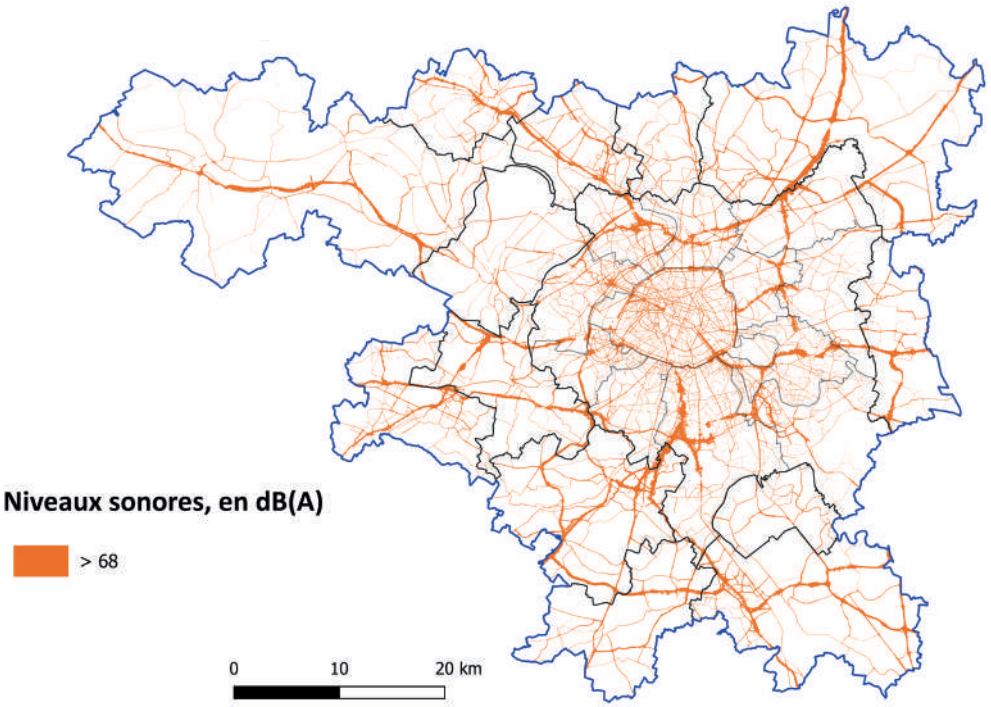
Source : Bruitparif, 2023

1. *Bruitparif, « Spécial cartes stratégiques de bruit », Le Francilophone, n°44, 3e trimestre 2023.*

Selon les estimations de 4e échéance, le dépassement de la valeur limite Lden pour le bruit routier concerne 9,7 % de la population de la zone dense francilienne et, celui pour la valeur limite Ln, 3,8 % de la population de la zone dense francilienne :

Carte de 4e échéance des zones où le niveau de bruit routier dépasse la valeur réglementaire Lden (68dB(A))

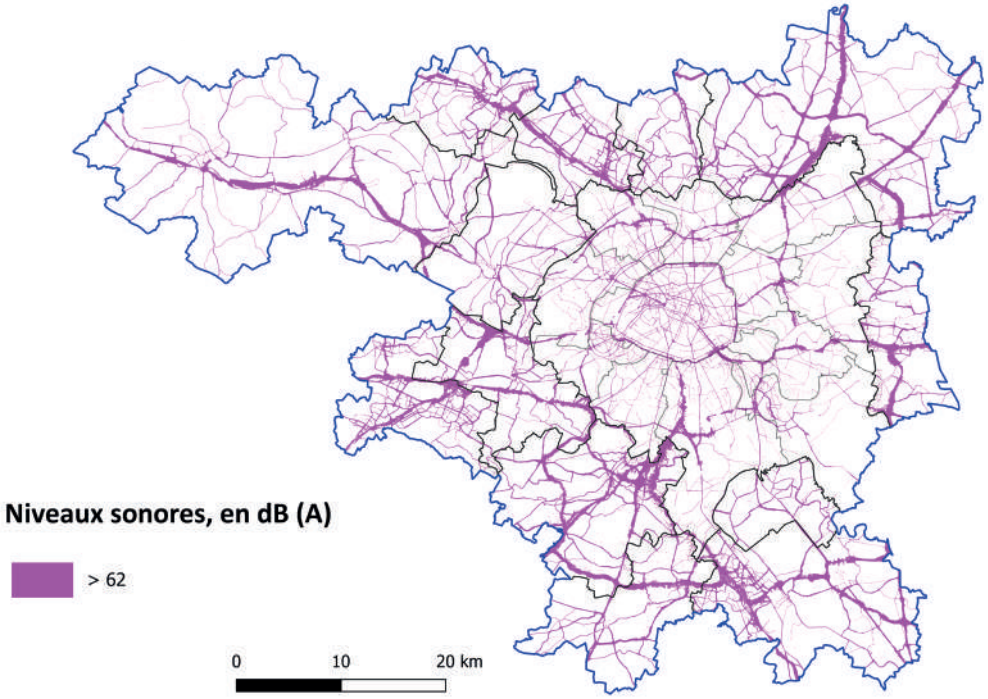
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Source : Bruitparif, 2023

Carte de 4e échéance des zones où le niveau de bruit routier dépasse la valeur limite Ln (62 dB(A))

Indicateur Ln (Nuit)

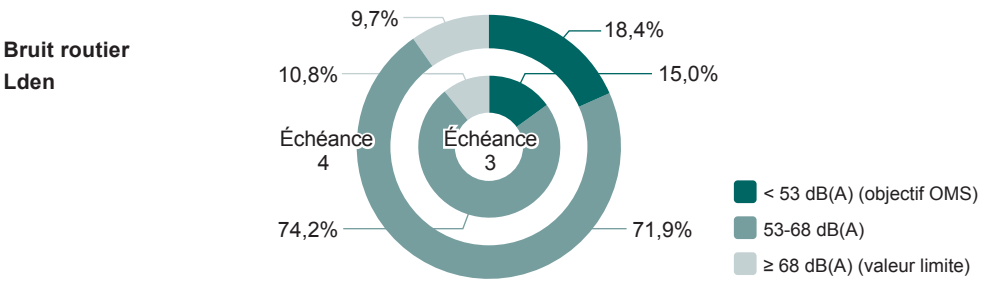


Source : Bruitparif, 2023

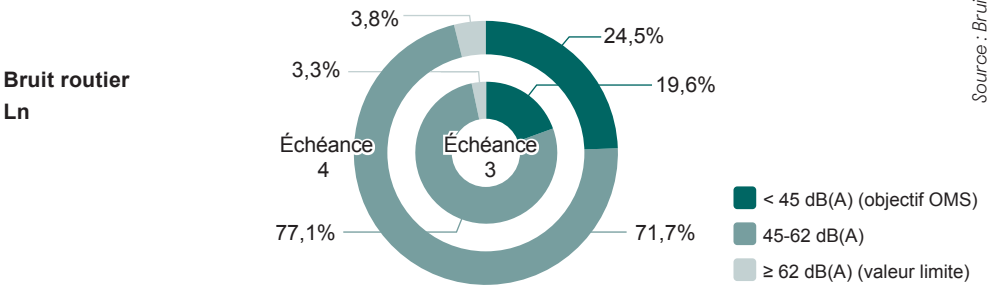
Ces données permettent de comparer la distribution de la population par rapport aux valeurs de référence pour le bruit routier entre les 3e (2017) et 4e (2023) échéances des CSB, avec cependant les limites méthodologiques importantes liées à l'évolution de la méthodologie d'élaboration des cartes entres les deux échéances (voir encadré ci-après).

On constate une diminution de la population exposée à un niveau de bruit routier supérieur à la valeur limite Lden mais une augmentation de la population exposée à la valeur limite Ln. En parallèle, pour les deux indicateurs, la part de la population de la zone dense francilienne exposée à un niveau de bruit routier conforme à l'objectif de l'OMS augmente :

Évolution de la distribution de la population exposée par rapport aux valeurs de référence pour le niveau de bruit routier entre la 3e et la 4e échéance – Indicateur Lden



Évolution de la distribution de la population exposée par rapport aux valeurs de référence pour le niveau de bruit routier entre la 3e et la 4e échéance – Indicateur Ln



Source : Bruitparif, 2023

Limites méthodologiques de comparaison entre les échéances 3 et 4 des cartes stratégiques de bruit

Depuis janvier 2019, les cartes stratégiques de bruit doivent être produites en utilisant une méthode de calcul harmonisée : la méthode CNOSSOS-EU (Common NOise aSSessment methOdS), pour le bruit des transports terrestres.

Ce changement de méthode pose la question de l'interprétation des tendances d'évolution obtenues entre les résultats des cartographies de 3e et de 4e échéance : là où, à méthodologie constante, il aurait été possible d'associer les évolutions à celles des facteurs physiques entrant en jeu dans le calcul des niveaux de bruit (et qui pourrait être considérés pour certaines comme le reflet d'actions mises en place sur le territoire d'étude pour lutter contre le bruit depuis l'échéance précédente), l'application de la méthode CNOSSOS-EU, par rapport à la méthode standard utilisée jusqu'en 2019 (NMPB 08 en France) a introduit plusieurs modifications majeures rendant les évolutions complexes à interpréter.

Les principaux éléments d'interprétation à retenir pour comparer les résultats des cartes stratégiques de bruit de 3e et 4e échéances au sein de la zone dense en Île-de-France, selon les sources de bruit sont les suivantes :

Bruit routier

Pour interpréter les évolutions, plusieurs facteurs doivent essentiellement être pris en considération :

- La mise à jour des données de trafic et de caractéristiques des voies : l'évolution plutôt à la baisse globalement de la circulation routière, ainsi que la modernisation du parc circulant entre les échéances 3 et 4 conduisent à une légère diminution du bruit routier. Localement, les niveaux de bruit routier ont pu être revus à la baisse (cas de tronçons qui ont été réaménagés ou qui ont été dotés de revêtements de chaussée acoustiques) ou au contraire à la hausse à la suite de l'introduction de la prise en compte des chaussées pavées (c'est notamment le cas dans une bonne partie du 8e arrondissement dans Paris).
- Le changement introduit par la méthode CNOSSOS à partir de l'échéance 4 dans le calcul des expositions des populations. Pour les échéances précédentes, le niveau de bruit routier le plus élevé calculé autour d'un bâtiment était attribué à la totalité des habitants de ce bâtiment, ce qui introduisait un effet majorant. Pour la 4e échéance, cette méthode ne s'applique plus que pour l'habitat individuel. Pour les logements collectifs, la population est affectée aux niveaux d'exposition les 50 % les plus élevés qui entourent le bâtiment, ce qui a tendance à diminuer les statistiques d'exposition par rapport à la troisième échéance.
- L'urbanisation croissante à proximité d'axes routiers fortement circulés dans certains territoires, conduisant localement à une augmentation du nombre de personnes exposées au bruit routier.

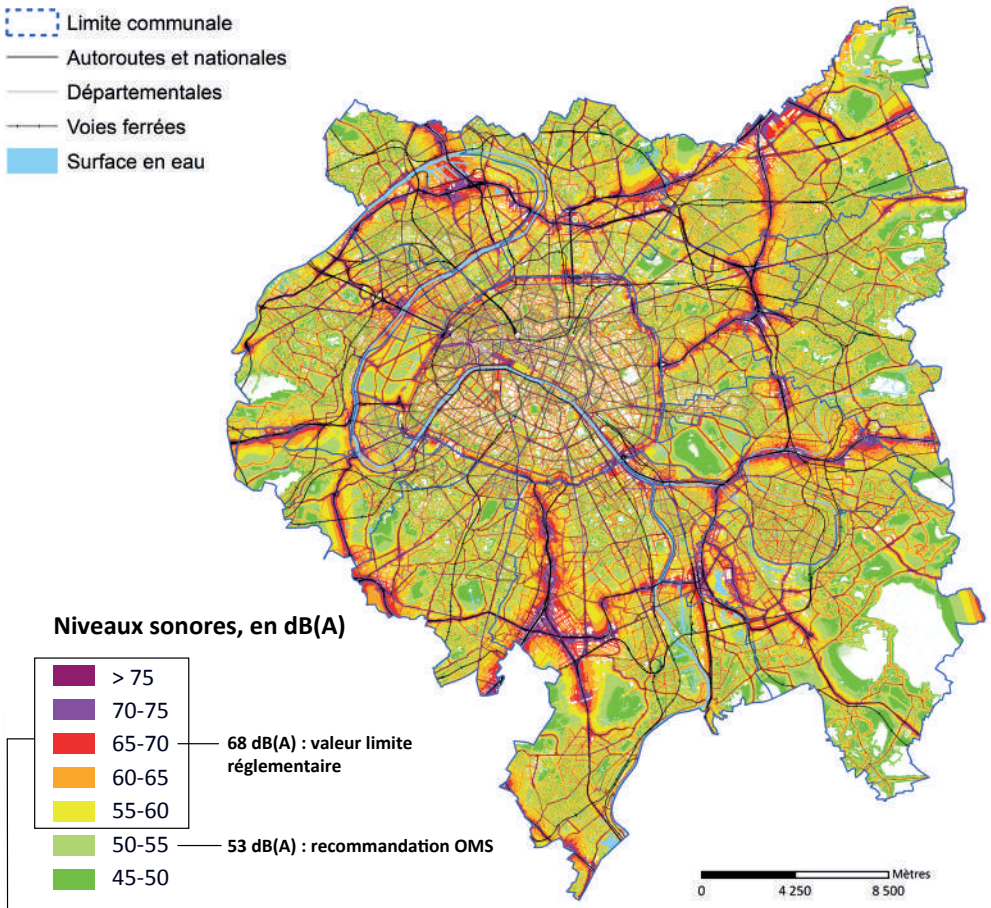
Bruit ferroviaire

Pour interpréter les évolutions, plusieurs facteurs doivent être pris en considération :

- La mise à jour du catalogue des données d'émissions ferroviaires dans le cadre de l'utilisation de la méthode CNOSSOS.
- Les actions ayant eu un effet de réduction de l'exposition au bruit mises en œuvre localement (écrans anti-bruit notamment).
- Le changement introduit par la méthode CNOSSOS à partir de l'échéance 4 dans le calcul des expositions des populations. Pour les échéances précédentes, le niveau de bruit ferré le plus élevé calculé autour d'un bâtiment était attribué à la totalité des habitants de ce bâtiment, ce qui introduisait un effet majorant. Pour la 4e échéance, cette méthode ne s'applique plus que pour l'habitat individuel. Pour les logements collectifs, la population est affectée aux niveaux d'exposition les 50 % les plus élevés qui entourent le bâtiment, ce qui a tendance à diminuer les statistiques d'exposition par rapport à la troisième échéance.

La CSB routier de 4e échéance à l'échelle de la Métropole du Grand Paris permet une vision plus fine de la zone la plus dense :

Carte stratégique de bruit routier à l'échelle de la Métropole du Grand Paris 4e échéance



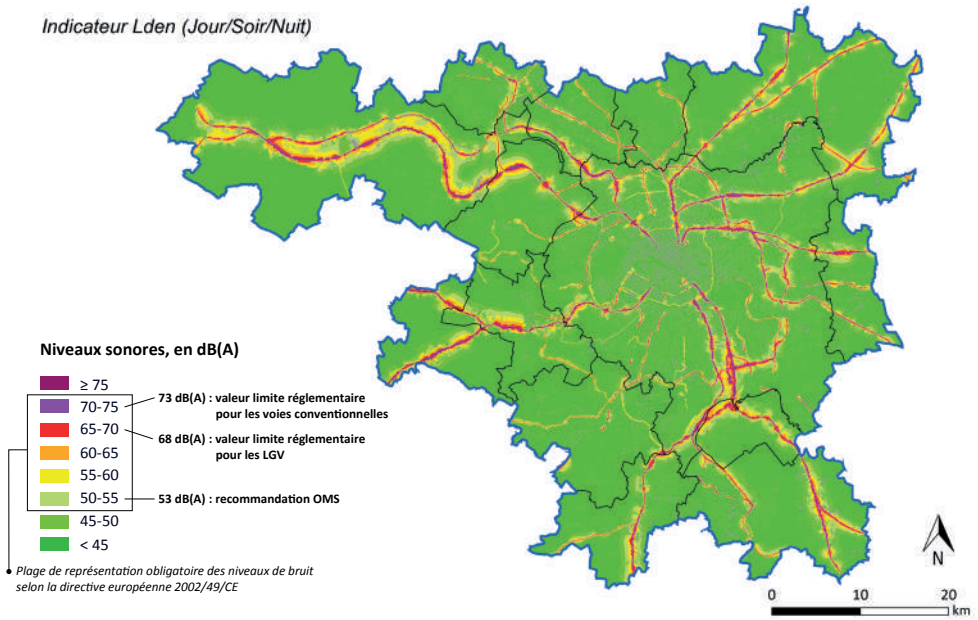
Plage de représentation obligatoire des niveaux de bruit selon la directive européenne 2002/49/CE

Source : Bruitparif, 2023

- **Bruit ferroviaire dans la zone dense francilienne**

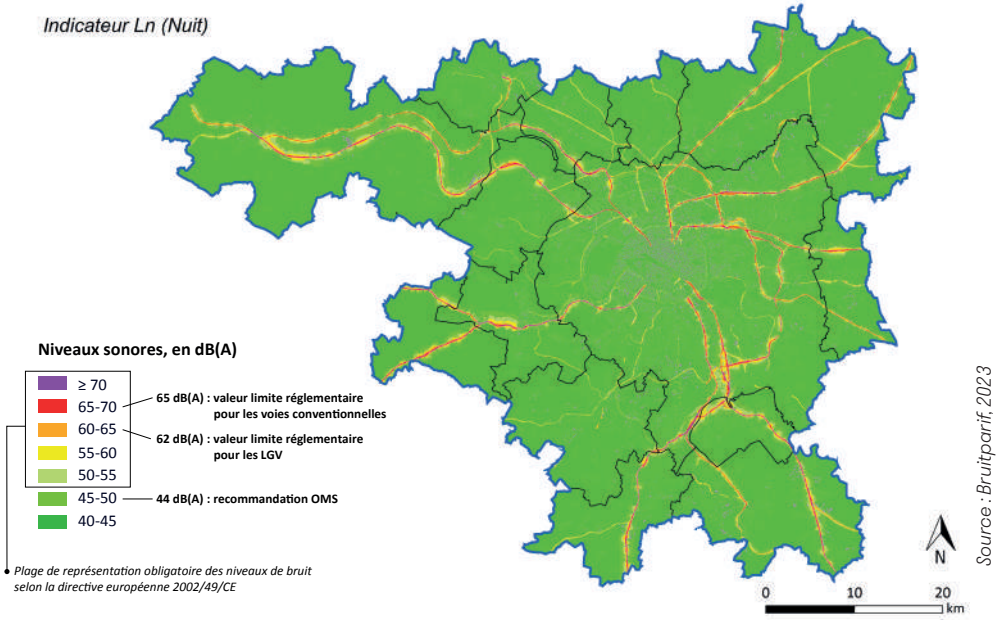
Les CSB sont également réalisées pour le niveau de bruit ferroviaire :

Carte stratégique de 4e échéance du niveau de bruit ferroviaire selon l'indicateur Lden à l'échelle de la zone dense francilienne



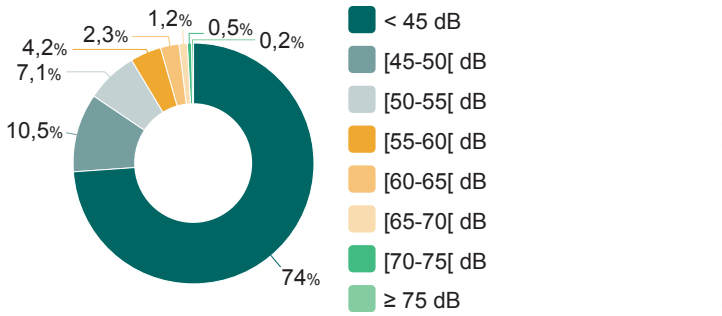
Source : Bruitparif, 2023

Carte stratégique de 4e échéance du niveau de bruit ferroviaire selon l'indicateur Ln à l'échelle de la zone dense francilienne



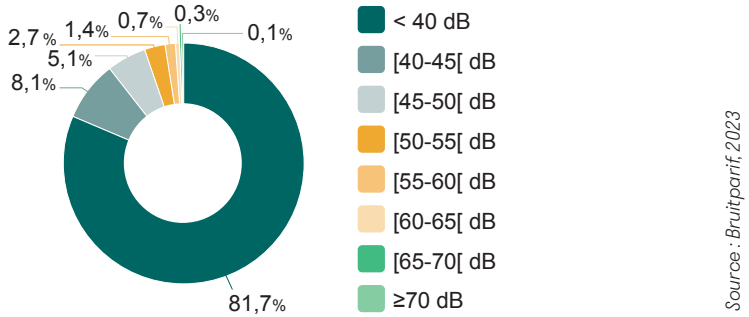
Source : Bruitparif, 2023

Répartition de la population par plage de niveau d'exposition au bruit ferroviaire pour l'indicateur Lden en zone dense francilienne



Source : Bruitparif, 2023

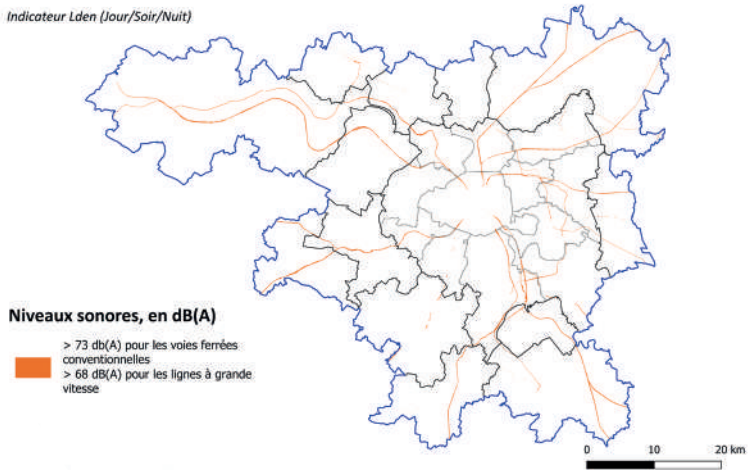
Répartition de la population par plage de niveau d'exposition au bruit ferroviaire pour l'indicateur Ln en zone dense francilienne



Source : Bruitparif, 2023

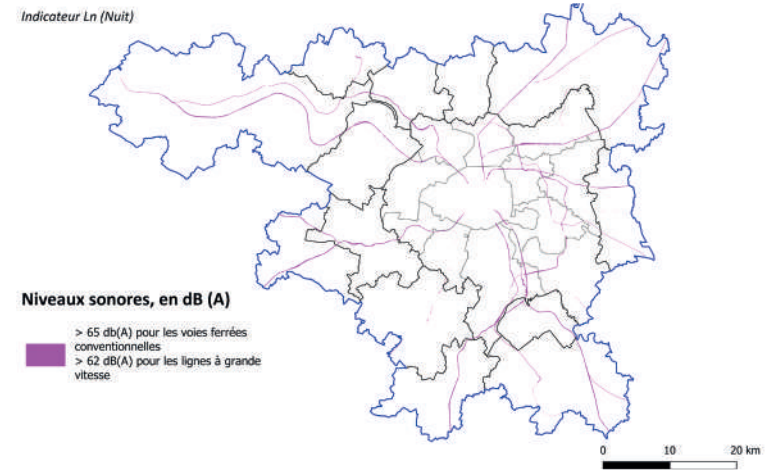
Selon les estimations de 4e échéance, le dépassement de la valeur limite Lden pour le bruit ferroviaire concerne 0,4 % de la population de la zone dense francilienne et, celui pour la valeur limite Ln, 0,3 % de la population de la zone dense francilienne :

Zones où le niveau de bruit ferroviaire dépasse la valeur réglementaire Lden



Source : Bruitparif, 2023

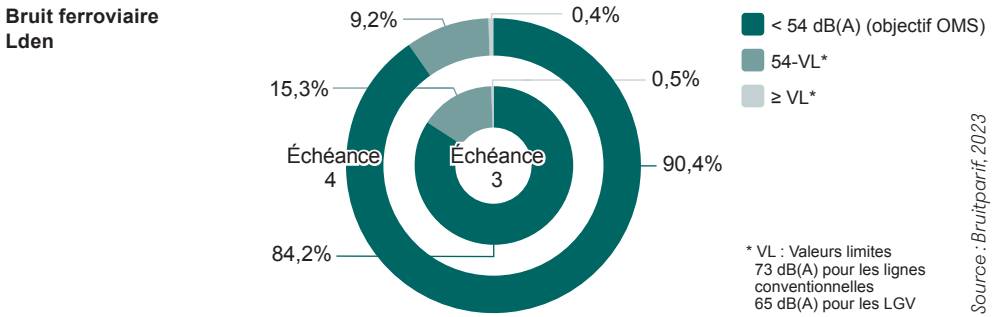
Zones où le niveau de bruit ferroviaire dépasse la valeur limite Ln



Source : Bruitparif, 2023

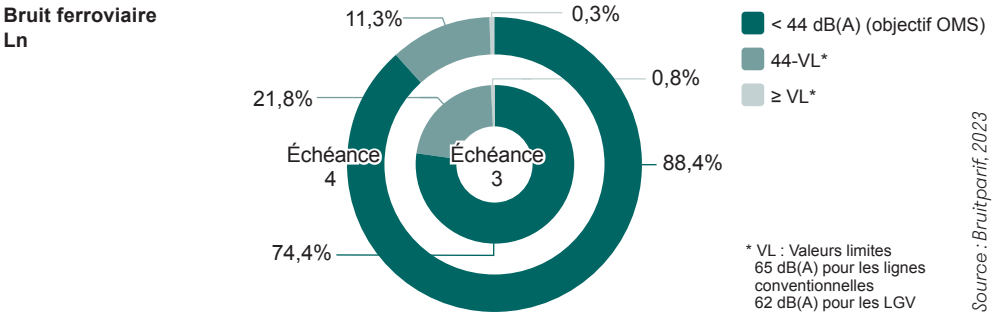
Ces données permettent de comparer l'évolution de la distribution de la population par rapport aux valeurs de référence pour le bruit ferroviaire entre la 3e et la 4e échéances des CSB, avec une diminution de la population exposée à un niveau de bruit ferroviaire supérieur à la valeur réglementaire pour les deux indicateurs, et une augmentation de la population exposée à un niveau de bruit ferroviaire conforme à l'objectif de l'OMS.

Évolution de la distribution de la population exposée par rapport aux valeurs de référence pour le niveau de bruit ferroviaire Lden entre la 3e et la 4e échéance



Source : Bruitparif, 2023

Évolution de la distribution de la population exposée par rapport aux valeurs de référence pour le niveau de bruit ferroviaire Ln entre la 3e et la 4e échéance

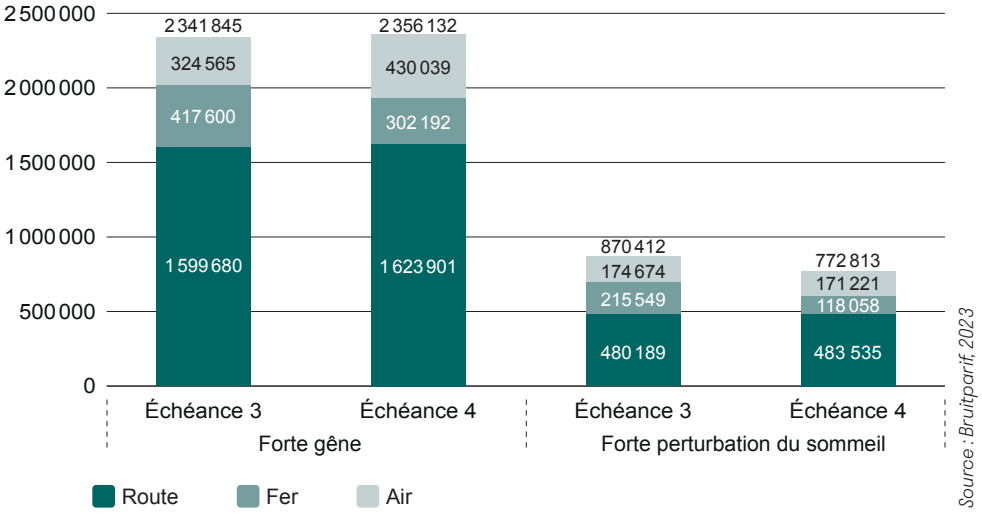


Source : Bruitparif, 2023

- **Effets sanitaires du bruit dans la zone dense francilienne**

Les données permettent également d'obtenir des premiers éléments sur l'évolution du nombre de personnes affectées par le bruit d'un point de vue sanitaire entre les évaluations conduites au titre de la 3e et de la 4e échéance des CSB :

Évolution du nombre de personnes affectées par le bruit par effet sanitaire et par source de bruit entre les évaluations conduites au titre de la 3e et de la 4e échéance



Source : Bruitparif, 2023

Dans la zone dense francilienne, le nombre de mois de vie en bonne santé perdus à cause du bruit régresse de 10,7 mois en 2017 (3e échéance) à 9,7 mois en 2023 (4e échéance)[1].

Les agglomérations où la charge de morbidité liée au bruit est la plus forte sont celles qui sont fortement concernées par les nuisances sonores causées par les grands aéroports franciliens : Roissy Pays de France et Plaine Vallée en tête, puis Val Parisis, Grand Orly Seine Bièvre, Paris Saclay, Plaine Commune et Grand Paris Sud Est Avenir[2]. Cependant, le secteur aérien en Île-de-France est exclu du périmètre du Plan des mobilités.

4.5 La santé et le cadre de vie

4.5.1 Les impacts sanitaires des externalités environnementales liées aux mobilités

La santé des Franciliens et leur cadre de vie sont directement impactés par les conséquences environnementales des mobilités. Ces impacts sont territorialement différenciés, créant des inégalités sanitaires associées à des inégalités socio-économiques. Certains effets sanitaires des impacts environnementaux des mobilités ont été brièvement exposés dans les parties relatives à la qualité de l'air, à l'adaptation au changement climatique et aux nuisances sonores. Cette partie vise à les détailler, notamment en donnant des éléments quantifiés lorsqu'ils existent, et à les compiler afin de donner une vision globale des relations entre santé et mobilités.

***NOTA BENE :** L'état des lieux sur ce thème ne porte que sur les aspects sanitaires liés à l'environnement, et plus spécifiquement ceux liés aux mobilités. En ce sens, les problématiques relatives à la qualité de l'eau, à la pollution des sols ou encore à l'alimentation ne seront pas traitées ici, car elles ne sont liées aux mobilités que de manière mineure.*

4.5.1.1 Les nombreux impacts sanitaires de la pollution atmosphérique

En Île-de-France, le programme ERPURS (Évaluation des Risques de la Pollution Urbaine sur la Santé), mis en place dans les années 1990 par l'Observatoire régional de la santé d'Île-de-France (ORS), étudie les relations à court terme entre exposition aux polluants atmosphériques et état de santé de la population. Les résultats de ce programme confirment l'existence de liens significatifs entre la pollution atmosphérique et différents indicateurs sanitaires, avec des excès de risque de l'ordre de 1 % pour la mortalité et de 4 % pour les hospitalisations, les visites médicales à domicile ou les recours aux urgences, pour une élévation des niveaux de polluant d'un jour à l'autre de quelques microgrammes.

Cependant, la majeure partie des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé résultent surtout d'une exposition chaque jour, à long terme. Toutefois, la médiatisation des interventions sur la pollution atmosphérique se concentre actuellement sur les pics de pollution définis par le dépassement de seuils dits « d'alerte », fixés réglementairement.

À court ou long terme, les résultats des études épidémiologiques, notamment pour les particules fines, permettent d'affirmer qu'il n'existe aucun seuil en-deçà duquel la pollution atmosphérique n'a pas d'effet sur la santé : toute réduction des niveaux de pollution est bénéfique pour la santé.

1. *Bruitparif, « Spécial cartes stratégiques de bruit », Le Francilophone, n°44, 3e trimestre 2023.*
2. *Ibid.*

On constate ainsi une augmentation des risques de décès par maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon…) en rapport avec une exposition à une pollution atmosphérique particulaire, en particulier de longue durée. En effet, les particules en suspension diminuent les performances ventilatoires et accroissent les symptômes respiratoires (toux), notamment chez l'asthmatique.

Le dioxyde d'azote (NO_2) altère la fonction pulmonaire, accroît la réactivité bronchique, les symptômes et les infections respiratoires et exacerbe les crises chez l'asthmatique.

Une exposition à l'ozone (O_3) entraîne une augmentation de l'incidence des symptômes respiratoires (toux, inconfort thoracique et douleur à l'inspiration profonde).

Le benzène (C6H6), reconnu cancérigène pour l'être humain, provoque des atteintes sur les systèmes cellulaires précurseurs des cellules sanguines et altère la réponse immunitaire.

Chacun est donc concerné par l'exposition à la pollution atmosphérique ; toutefois, certaines personnes sont plus vulnérables ou plus sensibles que d'autres à une altération de la qualité de l'air : il s'agit des enfants, des femmes enceintes, au regard de l'exposition in utero du fœtus, des personnes âgées ou encore des personnes déjà fragilisées par une pathologie préexistante (maladies respiratoires chroniques, asthme en particulier, et maladies cardio-vasculaires…). De plus, des inégalités territoriales existent dans l'exposition à ces pollutions. Ainsi, les personnes habitant le long d'axes routiers majeurs sont plus exposées, ce qui détériore leur cadre de vie et impacte leur santé.

L'ORS et Airparif ont publié en 2022 les résultats d'une évaluation quantitative d'impacts sur la santé (EQIS) de la pollution atmosphérique en Île-de-France, fondée sur des calculs statistiques découlant de l'observation épidémiologique des maladies dans les populations.

On estime ainsi à travers cette méthode qu'au sein de la région, aux niveaux de pollutions observées en 2019, environ 8 000 décès par an sont attribuables à la pollution atmosphérique par les $PM_{2,5}$ (dépassement des précédents seuils recommandés par l'OMS). Néanmoins, l'amélioration de la qualité de l'air au cours de la décennie passée a permis de réduire ce chiffre de 40 % ainsi que de réduire l'impact moyen sur l'espérance de vie, qui est passé de 15,6 mois à 7,7 mois.

Une estimation similaire est réalisée pour l'impact sanitaire de l'exposition à des concentrations de NO_2 dépassant les recommandations de l'OMS. Environ 3 700 décès lui sont attribuables en 2019, soit 19 % de moins qu'en 2010. L'impact sur l'espérance de vie est ainsi également amoindri, passant de 6,4 à 4,4 mois.

Les nuisances olfactives, une conséquence possible de la pollution de l'air aux impacts sanitaires difficilement mesurables

Les nuisances olfactives constituent une conséquence importante de la pollution de l'air dans les grandes villes puisqu'elle générait une gêne due aux odeurs des gaz des d'échappement dans environ 34 % des cas en France en 2009[1]. Même si l'évolution des normes européennes concernant les véhicules routiers a pu atténuer cette gêne, celle-ci demeure.

Toutefois, le fait d'associer une odeur à un risque sanitaire est souvent sans fondement puisque la plupart des composés odorants sont détectés à des niveaux très faibles et en particulier inférieurs aux valeurs limites d'exposition[2].

Les bonnes et les mauvaises odeurs sont ainsi dépendantes d'un code social et d'une hiérarchie qui reste très culturelle. La perception d'une odeur dans notre environnement résulte de la présence de composés gazeux, notamment de Composés Organiques Volatils (COV). Les difficultés rencontrées dans la mesure des odeurs, conjuguées à la complexité de leur composition ne permettent pas encore d'évaluer l'impact direct des odeurs sur la santé. Le seuil de perception d'une odeur varie en fonction de nombreux facteurs : présence de certains composés dans l'air, humidité, température, direction et vitesse du vent, mais aussi de la sensibilité des personnes.

Cependant, même si les niveaux de concentration en composés odorants n'induisent le plus souvent aucun risque direct, les nuisances olfactives générées peuvent avoir un impact psychologique négatif lorsqu'elles sont jugées excessives. Les habitants concernés peuvent en effet souffrir de maux de tête, d'irritation de la gorge et des yeux, de nausées, d'insomnie, d'anxiété, de stress ou de problèmes respiratoires[3 4]. Les odeurs affectent aussi la qualité de vie et peuvent entraîner des répercussions économiques (tourisme ou perte de valeur de propriété)[5].

En outre, les nuisances olfactives apparaissaient en 2005 comme le deuxième motif de plainte des Français, après le bruit[6]. Ce sont des préoccupations environnementales croissantes pour les riverains qui exigent le respect de leur cadre de vie. Les activités industrielles, la gestion des déchets, les stations d'épuration, l'agriculture et l'élevage et, plus marginalement, les transports, constituent les principales sources des nuisances en Europe.

1. *Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité – INRETS (2009). Les nuisances environnementales des transports : résultats d'une enquête nationale.*
2. *Site ATMO AuRA – consulté en octobre 2022. https://www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/article/odeurs.*
3. *Schillman & Williams 2005. 'Science of Odor as a Potential Health Issue.' Journal of Environmental Quality 34(1) : 129-138.*
4. *Aatamila et al, 2011. 'Odour annoyance and physical symptoms among residents living near waste treatment centres,' Environmental Research 111 (1k 164-170.*
5. *Batalhone et al, 2002. Economics of Air Pollutions. Hedonic Price Model and Smell Consequences of Sewage Treatment Plants in Urban Areas, Working Paper 234, University of Brasilia, 25p.*
6. *ADEME, 2005. Pollutions olfactives: origine, législation, analyse, traitement, Dunod, Paris, XII-388p.*

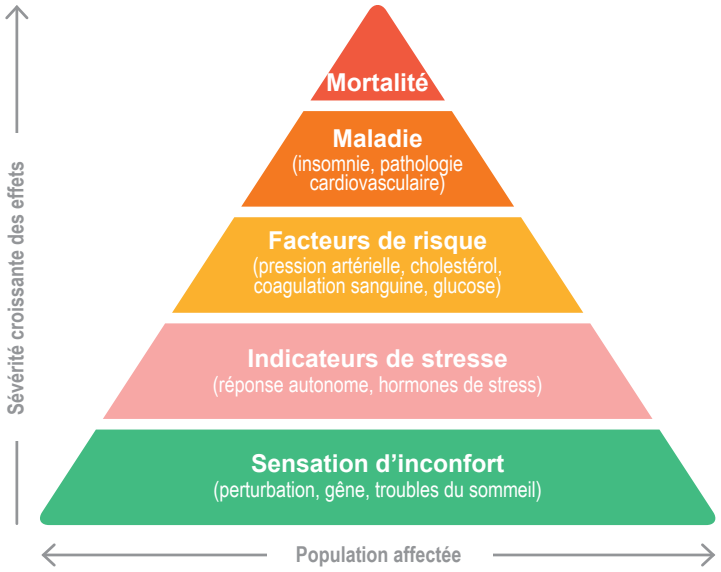
4.5.1.2 Les impacts physiologiques et psychologiques de l'exposition aux nuisances sonores

Le bruit impacte la santé des Franciliens : s'il provoque une sensation de douleur à partir de 120 dB(A), il est désormais reconnu qu'il génère une fatigue à partir de 65 dB(A).

Les impacts sanitaires de l'exposition au bruit, recensés par le Conseil National du Bruit[1], sont divers et comprennent :

- l'impact sur l'audition : effets auditifs comme la surdité, les acouphènes, l'hyperacousie (tolérance au bruit anormalement basse),
- les effets extra-auditifs dits subjectifs : gêne, effets du bruit sur les attitudes et le comportement social,
- les effets extra-auditifs dits objectifs : troubles du sommeil, effets sur le système endocrinien, sur le système cardio-vasculaire, sur le système immunitaire, sur les apprentissages et sur la santé mentale.

Schéma des effets extra-auditifs du bruit selon W. Babish, 2002



Source : Bruitparif

D'après la nouvelle étude du Credoc pour Bruitparif menée fin 2021[1], la place des nuisances sonores parmi la hiérarchie des inconvénients liés à la résidence en Île-de-France est désormais la quatrième (36 % des citations cumulées), derrière le coût de la vie et du logement (61 %), l'insécurité (46 %) et la pollution de l'air (38 %), mais devant les conditions de déplacement (31 %) et le manque de propreté (31 %). Le classement des nuisances sonores par les Franciliens rejoint donc de très près celui de la pollution de l'air, ce qui est nouveau : l'écart entre ces deux citations est passé de neuf à deux points de pourcentage entre 2016 et 2021. Les groupes les plus concernés sont les personnes âgées de plus de 50 ans (41 % pour les 50-59 ans et 42 % chez les plus de 60 ans), les personnes qui résident en habitat collectif (39 %) et les Parisiens (40 %). Globalement, par rapport à 2016, la sensibilité au bruit a augmenté, ce qui est sans doute l'un des effets liés à la pandémie de Covid 19 : 26 % des répondants affirment ainsi que les périodes de confinement les ont rendus a posteriori plus sensibles au bruit.

Ce sont les bruits liés à la circulation routière suivis des bruits générés par les voisins qui gênent le plus les Franciliens lorsqu'ils sont chez eux. Ainsi, 30 % d'entre eux citent en premier une source de bruit en lien avec la route : 12 % la circulation des véhicules, 10 % les bruits de scooters, mobylettes et motos, 5 % les klaxons et sirènes, 2 % les autobus et cars et 1 % les livraisons.

Dans la région capitale, les conséquences liées au bruit de manière générale sont en progression. À domicile, celles-ci concernent en moyenne sept personnes sur dix. 54 % des personnes interrogées déclarent être amenées à devoir fermer les fenêtres, 38 % sont fatiguées, 37 % sont tendues, stressées ou irritables, 36 % montent le son de la télévision et/ou de la radio, 34 % ne trouvent pas le sommeil. Ces gênes à domicile sont plus souvent évoquées par les personnes qui résident à Paris, par les locataires du parc social, par les chômeurs et par les titulaires de bas revenus.

Par conséquent, 86 % des personnes interrogées jugent qu'il est important ou très important de réduire les nuisances sonores provoquées par les transports routiers et ferroviaires. 28 % jugent ce type de mesures très important, et seuls 2 % le considèrent comme pas du tout important. Dans toutes les classes d'âge, sept Franciliens sur dix au moins sont convaincus de cette importance : c'est le cas de 70 % des moins de vingt ans, et dès l'âge de 30 ans, ce sont environ neuf habitants d'Île-de-France sur dix qui se prononcent très nettement en faveur de la lutte contre ce type de bruits.

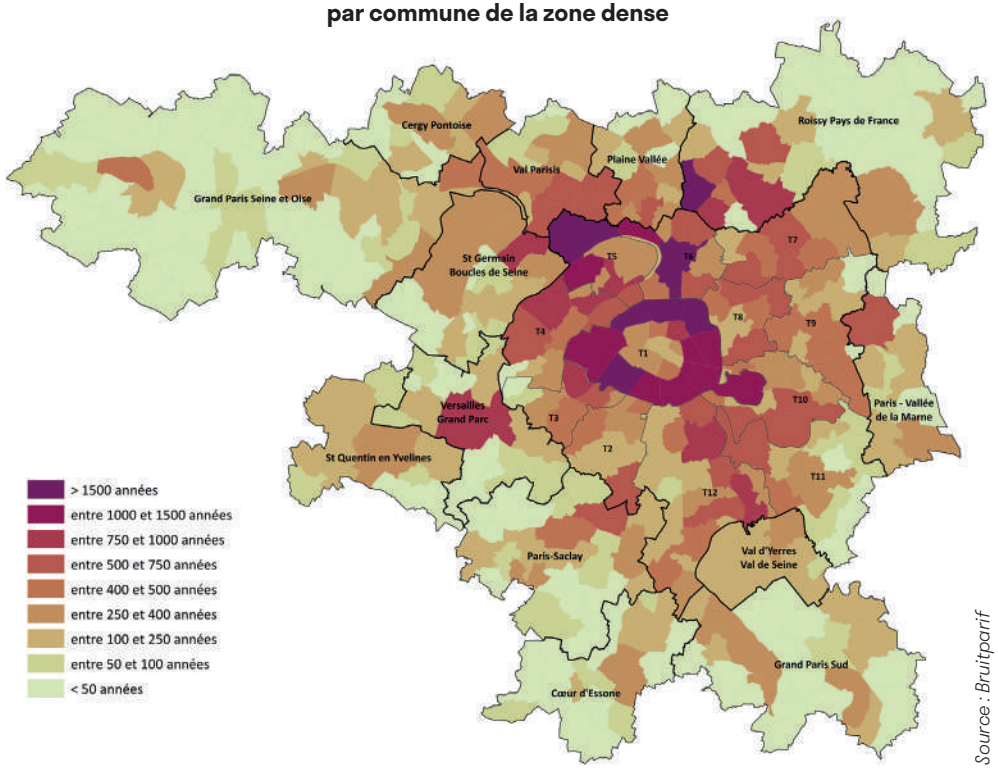
Si les conséquences vécues en raison du bruit ont crû en Île-de-France, les effets sanitaires ressentis y restent pourtant globalement stables. 39 % des Franciliens déclarent ainsi avoir déjà ressenti des effets du bruit sur leur santé en 2021, contre 41 % en 2016. En Île-de-France, les principaux effets ressentis sont la fatigue (28 %), l'irritabilité, la tension nerveuse ou le stress (27 %), les effets sur la qualité du sommeil (26 %) et le besoin de parler plus fort (23 %).

1. *Conseil National du Bruit, Commission Santé Environnement (2017) Brochure : Les effets sanitaires du bruit.*
2. *CREDOC, à la demande de Bruitparif (2021). Perception du bruit en Île-de-France fin 2021 Quelle situation après près de deux ans de pandémie ? Quelles évolutions en 5 ans ?*

Une évaluation réalisée par Bruitparif en 2019[1] a tenté de quantifier objectivement les impacts sanitaires liés au bruit en Île-de-France. Cette étude souligne que près de 90 % des habitants, soit plus de 9 millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour éviter les conséquences sanitaires du bruit. En termes d'impacts sanitaires, le bruit des transports est responsable au total de 107 766 années de vie en bonne santé perdues (ou DALY – Disability Adjusted Life Years) chaque année au sein de la zone dense francilienne, réparties entre les DALY liées aux perturbations du sommeil (57 % du total) et les DALY liées à la gêne (43 % du total). D'un point de vue modal, le bruit routier est responsable de 61 % de ces impacts sanitaires, suivi par le bruit ferré (22 %) et le bruit aérien (17 %). Sur le plan géographique, la Métropole du Grand Paris concentre 63 % de ces enjeux sanitaires, la ville d'Argenteuil et les 15e et 18e arrondissements de Paris étant tout particulièrement concernés.

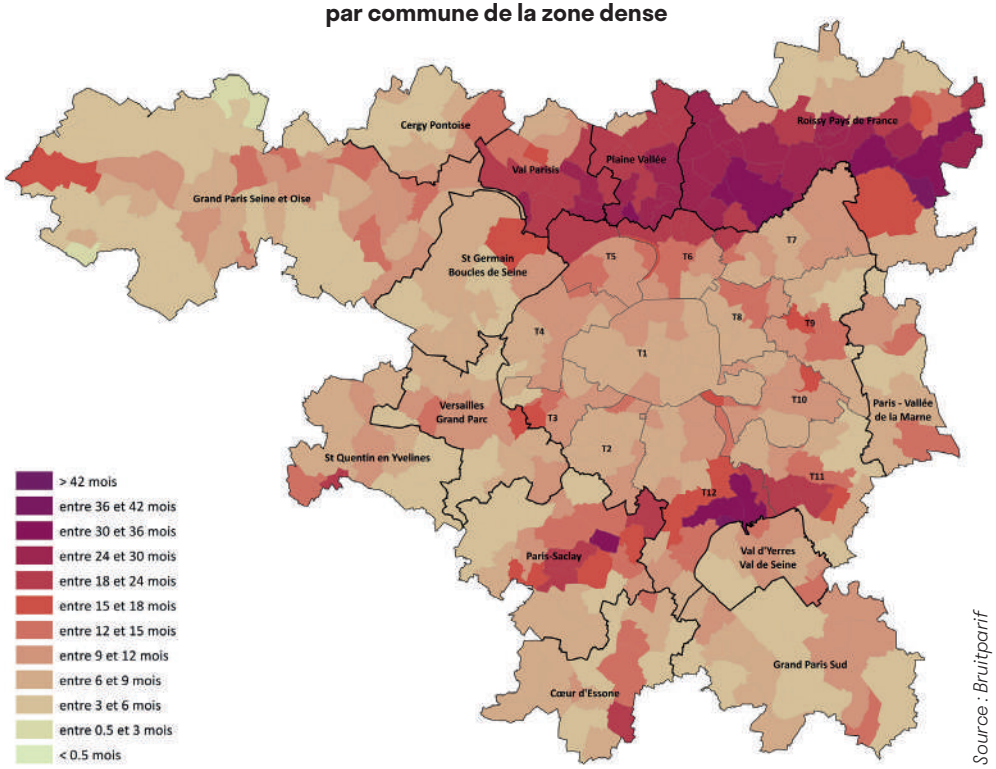
Rapportées à l'individu, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de 10,7 mois de vie en bonne santé perdus du fait du bruit cumulé des transports par individu au cours d'une vie entière, au sein de la zone dense francilienne. Les disparités territoriales sont toutefois très importantes avec des écarts relevés en matière de durée de vie en bonne santé perdue par habitant qui vont de 7,1 mois à 24,5 mois (soit un rapport 1 à 3,45) selon les territoires et agglomérations et de 2,6 mois à 38,1 mois (soit un rapport 1 à 14,65) selon les communes. Le risque individuel peut donc atteindre voire dépasser les trois ans de vie en bonne santé perdue pour les communes qui conjuguent de fortes expositions aux nuisances sonores aéroportuaires à des expositions marquées aux nuisances générées par les transports terrestres ; nombreuses sont également les mailles habitées de 250 mètres au sein des zones aéroportuaires et/ou le long des grandes infrastructures ferroviaires ou routières où le risque individuel peut atteindre voire excéder trois ans.

Impacts sanitaires totaux du bruit cumulé des transports (y compris aérien), années de vie en bonne santé perdues par an, par commune de la zone dense



Source : Bruitparif

Impacts sanitaires individuels moyens du bruit cumulé des transports (y compris aérien), mois de vie en bonne santé perdus par individu sur une vie entière, par commune de la zone dense



Source : Bruitparif

1. Bruitparif, Rapport d'étude (2019) Impact sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France.

Ces « coûts » sanitaires représentent un coût économique de 5,4 milliards d'euros par an en Île-de-France, confirmant les tendances mises en évidence par l'OMS au niveau européen. Parmi les facteurs de risque environnemental en milieu urbain, le bruit apparaît ainsi comme la seconde cause de morbidité derrière la pollution atmosphérique.

L'ADEME et le Conseil national du bruit (CNB) ont par ailleurs cherché à évaluer en octobre 2021 le coût social du bruit en France[1], qui s'élèverait à 147,1 milliards d'euros par an. Les deux-tiers (66,5 %) de ces coûts seraient liés aux transports : le bruit routier représenterait 54,8 % des coûts, le bruit ferroviaire 7,6 % et le bruit aérien 4,1 %.

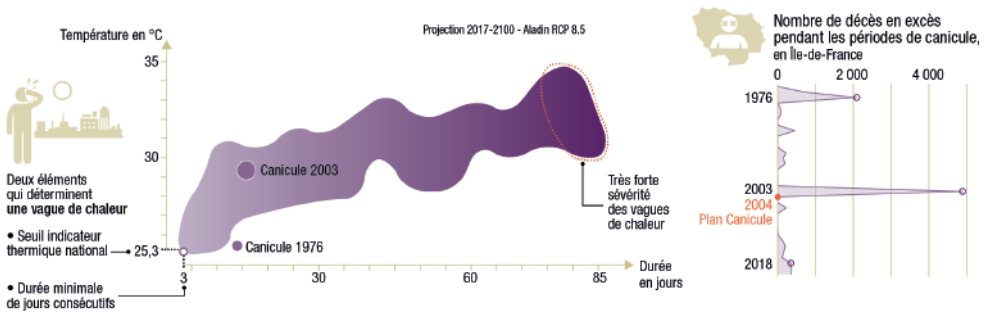
Bruitparif a réalisé la déclinaison francilienne de cette étude[2]. En établissant un coût des années de vie en bonne santé perdues du fait du bruit des transports et en proposant des estimations monétaires pour les autres impacts du bruit (dépréciation immobilière, pertes de productivité, conséquences économiques des troubles d'apprentissage, impacts des bruits de voisinage, du bruit au travail ou à l'école), l'étude aboutit à un chiffrage de 42,6 milliards d'euros par an attribuables aux nuisances sonores en Île-de-France, soit 29 % des coûts nationaux liés aux nuisances sonores. Les coûts occasionnés par les bruits liés aux transports représentent eux 26 milliards d'euros par an, soit 27 % du coût estimé des bruits des transports pour la France entière (97,8 milliards d'euros par an). Le coût associé au bruit routier s'élève à 18,1 Md€/an soit 43 % du total régional, celui du bruit aérien à 4,1 Md€/an soit 10 % du total régional et celui du bruit ferroviaire à 3,8 Md€/an soit 9 % du total régional.

4.5.1.3 Des vagues de chaleur de plus en plus fréquentes et prolongées aux conséquences sanitaires potentiellement graves, en particulier pour les populations les plus fragiles

Les vagues de chaleur constituent un problème majeur de santé publique, notamment en lien avec le réchauffement climatique, qui s'aggravera dans les années à venir. Les effets de la chaleur sur la santé sont connus, de même que les facteurs de vulnérabilité individuelle associés. Si l'on ajoute les facteurs de vulnérabilités territoriales, comme l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU), l'Île-de-France s'avère déjà très vulnérable à la chaleur.

Avec les tendances des prospectives climatiques (récurrence de vagues de chaleur) et socio-démo-urbaines (augmentation de la population et de son vieillissement et densification), les enjeux de prévention et d'anticipation sont cruciaux.

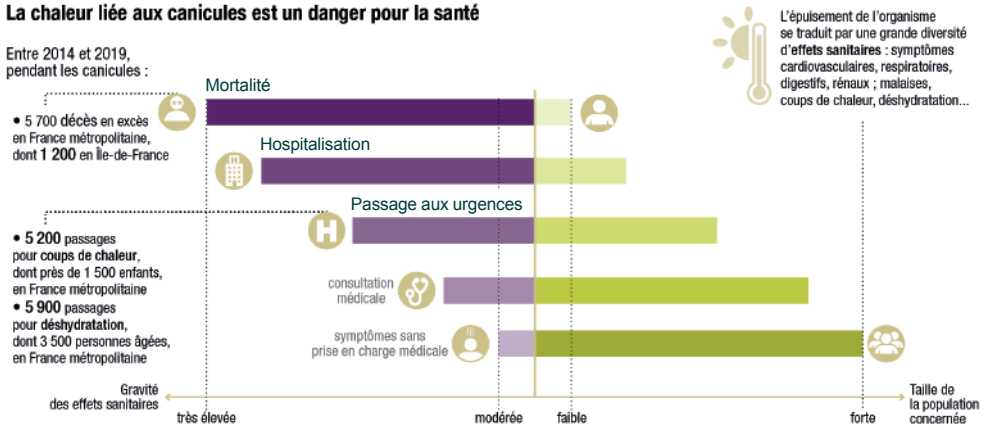
Prospective française des vagues de chaleur attendues jusqu'en 2100



Infographie : L'Institut Paris Region

En période de forte chaleur, le corps met en place des mécanismes de thermorégulation pour maintenir sa température autour de 36,8 °C, mais au-delà d'un certain seuil (variable selon les individus), l'organisme s'épuise, entraînant une dégradation rapide de l'état de santé. Chaque année, les recours aux soins et le nombre de décès augmentent lors des épisodes de chaleur. En cas de très fortes températures, on observe à l'échelle de la population une augmentation rapide de la mortalité.

Effets sanitaires des canicules



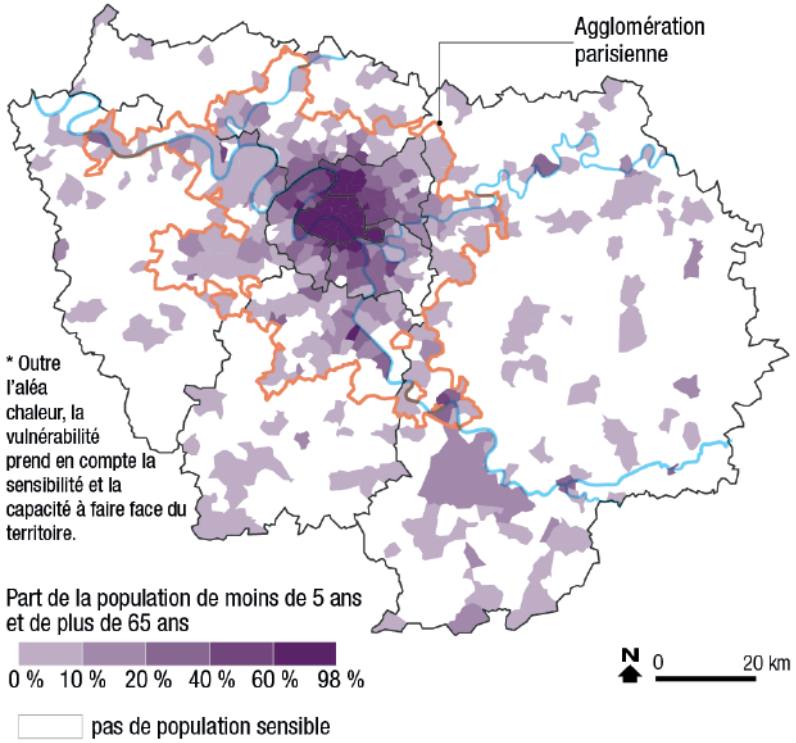
Infographie : L'Institut Paris Region

1. *ADEME (2021). Coût social du bruit en France. Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air.*
2. *Site Bruitparif – consulté en octobre 2022. https://www.bruitparif.fr/le-cout-social-du-bruit/#:~:text=42%206%20milliards%20d'euros,milliards%20d'euros%20par%20an%20!*

Même en dehors des épisodes caniculaires, les effets de la chaleur se manifestent, touchant les populations les plus vulnérables. Cette vulnérabilité résulte de la combinaison de facteurs sanitaires, socioéconomiques et environnementaux. Par exemple, l'âge (les plus âgés et les plus jeunes sont les plus fragiles) et la prise de médicament modulent l'efficacité de la thermorégulation ; les conditions de travail, l'accès à l'information et les capacités cognitives agissent sur la faculté à mettre en place des mesures de protection ; l'environnement et l'activité physique jouent sur l'exposition ; etc. Enfin, les épisodes de forte chaleur sont souvent associés à des pics d'ozone, générant un cumul des effets sanitaires négatifs.

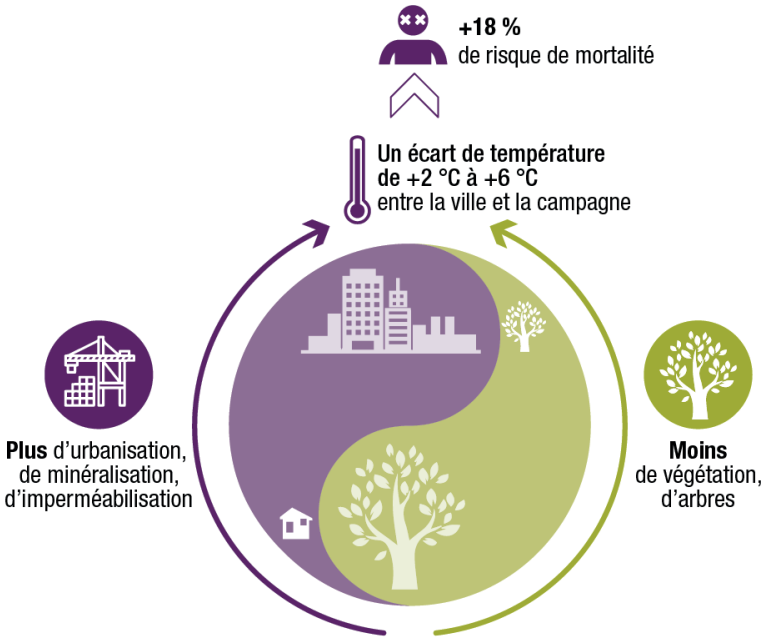
Le risque sanitaire à la chaleur estivale est amplifié par la surexposition aux températures élevées due à l'îlot de chaleur urbain (ICU) et aux micro-îlots de chaleur urbains (MICU). L'ICU désigne globalement la différence de température de l'air entre la ville et la campagne, et le MICU, un quartier chaud, par contraste à des espaces de fraîcheur. L'ICU conduit à une surexposition de la population à la chaleur en zone urbaine, en particulier les nuits d'été et de canicule. À Paris, en 2003, la mortalité dans les quartiers les plus exposés aux fortes chaleurs (MICU) était le double de celle observée dans les quartiers les moins exposés, malgré une différence de température de 0,5 °C (moyenne sur la durée de l'épisode).

Population communale sensible en îlots très vulnérables à la chaleur* en 2010



Infographie : L'Institut Paris Region

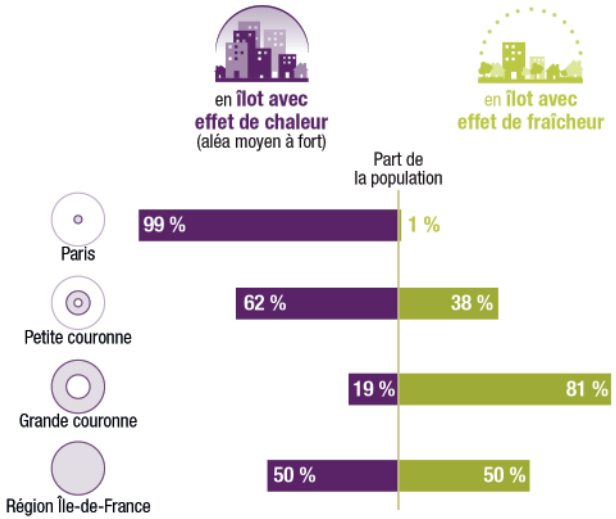
Impacts de l'environnement urbain sur les effets sanitaires de la chaleur



Infographie : L'Institut Paris Region

À l'inverse, les domiciles ayant un environnement proche très végétalisé auraient bénéficié d'un effet protecteur. Si l'impact géographique d'une vague de chaleur est difficile à prévoir et à délimiter, la caractérisation géographique des effets d'ICU et de MICU à partir des caractéristiques urbaines des « pâtés de maisons » des villes et villages d'Île-de-France permet, en revanche, de qualifier les effets de chaleur ou de fraîcheur, le jour et/ou la nuit, pour identifier les territoires les plus vulnérables. Outre l'effet d'ICU, déterminé par les propriétés physiques de la ville (occupation des sols, matériaux de construction, morphologie de la ville…) et les activités anthropiques à l'origine d'un dégagement de chaleur (climatisation, trafic routier…), l'étude de la vulnérabilité fait intervenir la composante d'exposition, de sensibilité des populations (densité, âge…) et de capacité à faire face (niveau de revenus, accès aux soins et à des espaces de fraîcheur…). En Île-de-France, une personne sur deux résiderait dans un quartier soumis potentiellement à un effet moyen à fort d'ICU, avec 99 % de la population concernée à Paris et 73 % dans l'ensemble du territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP). En termes de vulnérabilité, si la métropole du Grand Paris reste globalement le territoire qui présente les secteurs de vulnérabilités les plus fortes, il apparaît des vulnérabilités localement fortes, également dans des quartiers de grande couronne.

Répartition de la population résidant dans un quartier soumis à l'effet d'ICU ou en zone de fraîcheur



Infographie : L'Institut Paris Region

4.5.2 Les impacts directs des mobilités sur la santé des Franciliens

Au-delà des effets sanitaires induits par les externalités environnementales liées aux transports, la santé des individus est directement impactée par leur usage du système de mobilité, de façon contrastée. En effet, l'insécurité routière ou le stress ressenti dans les transports ont des effets négatifs, tandis que le recours aux modes actifs ou l'accroissement de l'accessibilité aux aménités vertes ont des effets positifs.

4.5.2.1 L'insécurité routière, une évolution tendancielle à la baisse, contrastée en fonction du contexte territorial

En 2022, tous usagers hors poids lourds, 257 personnes sont décédées sur les routes d'Île-de-France[1]. S'il reste important, le nombre de tués sur les routes franciliennes a diminué de 24 % entre les périodes 2005-2009 et 2015-2019. Cette tendance baissière de la gravité est nationale. De fait, le poids de l'Île-de-France dans les statistiques est demeuré inchangé : entre 8 et 9 % du nombre des accidents mortels en France. Plus largement, on observe une réduction du nombre d'accidents corporels de 10 % sur cette période.

DÉFINITION

- **Accident corporel :** accident survenu sur la voie publique avec un véhicule en mouvement (véhicule léger, poids lourd, autobus, deux-roues motorisé, bicyclette, etc.) ayant entraîné au moins une victime.
- **Tué :** toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- **Blessé Hospitalisé :** victime admise comme patient dans un hôpital durant plus de 24 heures.
- **Blessé Non Hospitalisé :** victime ayant reçu des soins médicaux mais non admise à l'hôpital ou durant moins de 24 heures.
- **Blessé :** victime non tuée (regroupe les blessés hospitalisés et les blessés non hospitalisés).
- **Victime :** regroupe les tués et l'ensemble des blessés.
- **Usager vulnérable :** usager non protégé par une carrosserie en cas d'accident (usagers des deux-roues motorisés, piétons et cyclistes).

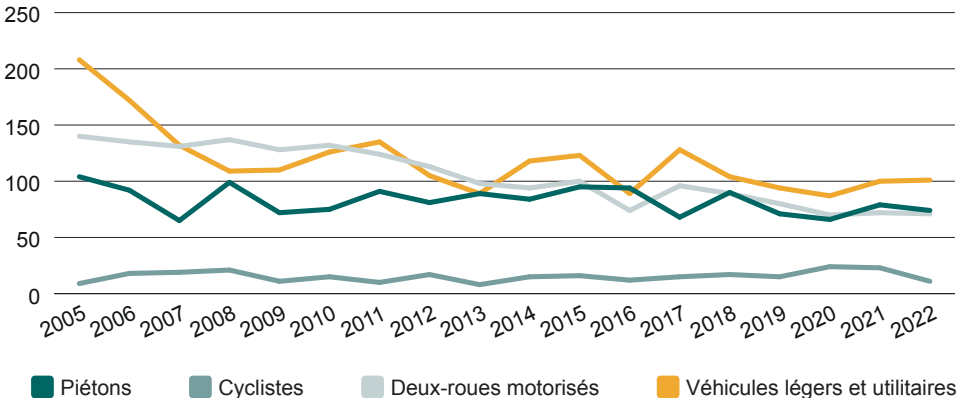
1. *Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (2020). Sécurité routière. Bilan Île-de-France 2019.*

Néanmoins, après une baisse à la fin des années 2000 et au début des années 2010, le milieu de la décennie 2010 a connu un rebond du nombre d'accidents de la route et de tués, avant de diminuer à nouveau après 2017.

Ainsi, le nombre d'accidents de la route a cessé de diminuer en Île-de-France depuis 2013. Avec 18 400 accidents corporels par an en moyenne, cette tendance régionale à la stabilité est également observable à l'échelle nationale, comme l'a souligné la Cour des comptes dans un rapport en 2021.

La diminution s'est cependant poursuivie pour les utilisateurs de deux-roues motorisé dont le nombre de tués a diminué de 46 % entre 2010 et 2022 (de 132 en 2010 à 71 en 2022).

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers de 2012 à 2022



Source : DRIEAT

En 2022, les automobilistes représentent le pourcentage le plus important en nombre de victimes tuées (39 %) alors qu'il s'agissait des usagers de deux-roues motorisés jusqu'en 2014-2015.

Le nombre de piétons tués n'a pas diminué de manière significative sur la période 2010-2020. La majorité des accidents impliquant un piéton (80 %) ont lieu lors de la traversée de la chaussée et 50 % sur un passage piéton.

Malgré l'augmentation des déplacements à vélo (+30 %) sur la période 2010-2019, le nombre de cyclistes tués n'a pas augmenté pour autant (+4 % entre les périodes 2010-2014 et 2015-2019). Toutefois, l'année 2020 semble marquée par une augmentation significative des tués à vélo. Plus de la moitié des accidents vélo ont lieu aux intersections. Seuls 15 % des accidents qui ont lieu hors intersections se situent sur des pistes cyclables, ce qui conforte l'aspect sécuritaire de cet aménagement. Près des trois quarts des accidents vélo concernent des hommes.

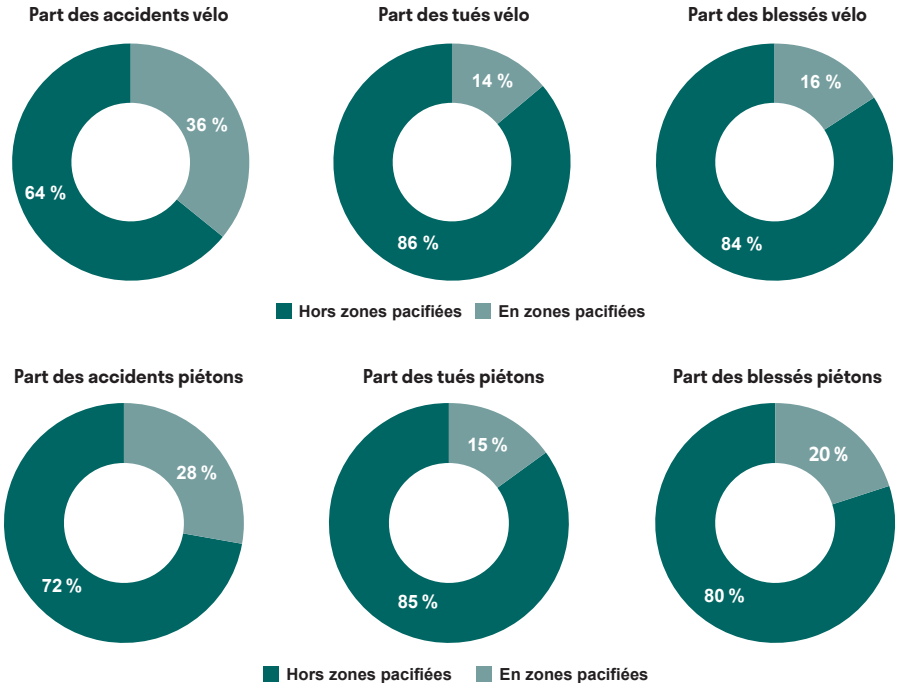
Le nombre d'accidents impliquant un cycliste et un poids lourd se multiplie. Cela constitue un enjeu majeur de sécurité routière.

L'âge constitue un facteur déterminant. Sur la période 2015-2019, les personnes âgées de 65 ans ou plus ont représenté la moitié des piétons tués et un quart des cyclistes tués, des parts nettement supérieures à leur poids dans la population francilienne (14 %). Les enfants représentent également une part importante des blessés piétons.

Plus de la moitié des piétons tués l'ont été dans un conflit avec des automobilistes. Globalement, les automobilistes sont auteurs présumés responsables d'environ 49 % des accidents mortels d'Île-de-France, devant les poids lourds.

Le lien avec la vitesse autorisée de circulation est net : l'abaissement de la vitesse maximale autorisée mis en œuvre avec la pacification de la voirie permet de réduire fortement la gravité des accidents vélo et piétons.

Part des accidents, des tués et des blessés piétons et cyclistes hors zones pacifiées et en zones pacifiées



Graphiques Île-de-France Mobilités, Données DRIEAT et Open Street Map 2019

Depuis 2018, on observe par ailleurs un accroissement du nombre d'utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés (trottinettes électriques, mono-roues, gyropodes, hoverboards…) blessés hospitalisés en Île-de-France, passant d'une trentaine par an avant 2018 à plus de 80 en 2022, en lien avec l'augmentation de l'usage de ces modes.

La répartition géographique des accidents et de leur gravité est fortement liée à la nature des territoires. En Île-de-France, les accidents sont plus nombreux en zone urbaine (76 % au sein de l'agglomération parisienne) ; mais, les accidents en zone rurale sont plus graves (50 % des tués se situent hors agglomération).

4.5.2.2 Des déplacements qui peuvent être facteurs d'inconfort et de stress

Les transports en commun peuvent constituer un facteur de stress pour les usagers réguliers, surtout sur les lignes très fréquentées, aux heures de pointe, et en cas d'inconfort ou de dysfonctionnements majeurs répétés.

Des études britanniques, qui ne peuvent donc être entièrement transposées au contexte francilien, montrent des niveaux de stress plus importants pour les personnes se rendant au travail en transports en commun comparativement à celles s'y rendant à pied[1] ou en voiture[2], bien que le niveau de stress de ces dernières puisse être élevé en particulier dans les embouteillages.

Une étude de 2010 pointait les principales sources de stress des salariés empruntant quotidiennement les transports en commun en région parisienne[3] :

- la multiplicité des correspondances,
- les transports en commun souterrains,
- le taux de fréquentation des transports en commun,
- la fréquence des incidents techniques ou humains,
- la surstimulation visuelle et attentionnelle : les panneaux publicitaires, les informations à surveiller concernant les horaires et les directions, les annonces à répétition, etc.,
- l'ambiance sonore, l'ambiance thermique (comme les courants d'air froid et chaud), une luminosité artificielle agressive, des odeurs,
- les comportements non respectueux des autres usagers (comme les conversations au téléphone portable ou les bousculades en montant ou descendant des voitures).

L'environnement des transports en commun souterrains (métro et certaines parties du RER) peut ainsi être particulièrement générateur de stress et peut en devenir inabordable pour des personnes souffrant d'une forme d'anxiété importante[4].

Des études plus récentes et propres au contexte francilien seraient toutefois nécessaires pour évaluer plus objectivement la situation actuelle.

4.5.2.3 Les conséquences sanitaires positives de l'activité physique et du recours aux modes actifs

Les modes actifs sont les modes de déplacement sans apport d'énergie autre qu'humaine tels que la marche, le vélo, la trottinette ou les rollers. Leur pratique implique une activité physique de la part de l'usager.

L'activité physique joue un rôle primordial dans la préservation de la santé. Le Programme National Nutrition Santé[5] préconise ainsi de pratiquer au moins 30 minutes d'activité physique dynamique par jour, soit l'équivalent de 30 minutes de marche rapide.

Les modes actifs présentent de multiples avantages pour la santé :

- développement de la force et de la résistance des muscles,
- développement des muscles respiratoires,
- diminution des risques de développer de nombreuses maladies : maladies cardio-vasculaires, cancers (de l'endomètre en particulier, mais aussi du sein, du côlon), obésité, diabète de type 2, ostéoporose, Alzheimer, Parkinson,
- amélioration de la qualité du sommeil,
- effets psychologiques bénéfiques (diminution de l'anxiété, diminution du risque de dépression, augmentation de la confiance et de l'estime de soi…).

La pratique de la marche dès le plus jeune âge s'avère également bénéfique. En premier lieu, elle permet d'inscrire des habitudes de mobilité qui se conserveront à l'âge adulte. Par ailleurs, des retours d'expériences recueillis par l'ADEME dans le cadre du développement des plans de déplacements d'établissement scolaire ont permis de constater que les élèves cyclistes ou empruntant un bus pédestre pour se rendre à l'école sont mieux réveillés, plus calmes et plus détendus. L'exercice physique favorise leur concentration et leur disponibilité intellectuelle.

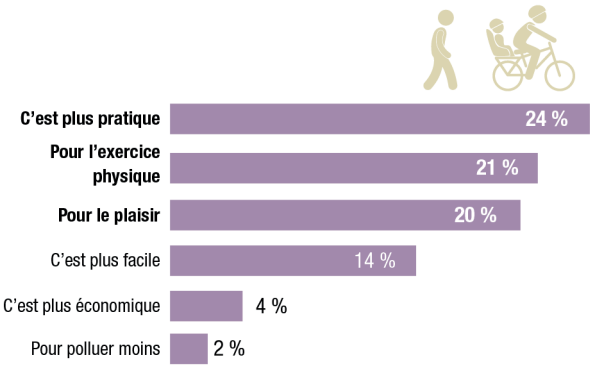
1. *Office for National Statistics (2014) Commuting and personal wellbeing.*
2. *WILLIAMS, G., MURPHY, J. and HILL, R (2008) A Latent Class Analysis of Commuters' Transportation Mode and Relationships with Commuter Stress.*
3. *Technologia (2010) Enquête Transports.*
4. *Site « Stress in the city : quand les transports en commun usent la santé » The Conversation (avril 2018). Consulté en octobre 2022.*
5. *Ministère des Solidarités et de la Santé, Programme National Nutrition Santé 2019-2023.*

Or, la marche étant le premier mode utilisé en Île-de-France, avec 17,1 millions de déplacements à pied quotidiens à l'automne 2021[1], elle est aussi la première pratique sportive en Île-de-France, avec la gymnastique. À titre de comparaison, la marche est le deuxième mode de déplacement utilisé à l'échelle de la France, derrière la voiture. Le vélo connaît en outre un essor important depuis trois décennies, de 270 000 déplacements quotidiens en 1991 à environ un million à l'automne 2021[2] ***(voir le chapitre « Enjeux » du Plan des mobilités pour davantage de détail sur l'évolution de la mobilité des Franciliens).***

Les Franciliens ne recourent pas aux modes actifs uniquement pour des raisons pratiques ou de facilité : ils mentionnent également l'exercice physique et le plaisir de marcher ou de faire du vélo comme facteurs de motivation.

En revanche, l'aspect plus économique, de même que la dimension écologique des mobilités actives, ne sont que très rarement déterminants.

Schéma des raisons plébiscitées (en %) pour la pratique des mobilités actives



Source : L'Institut Paris Region 2021

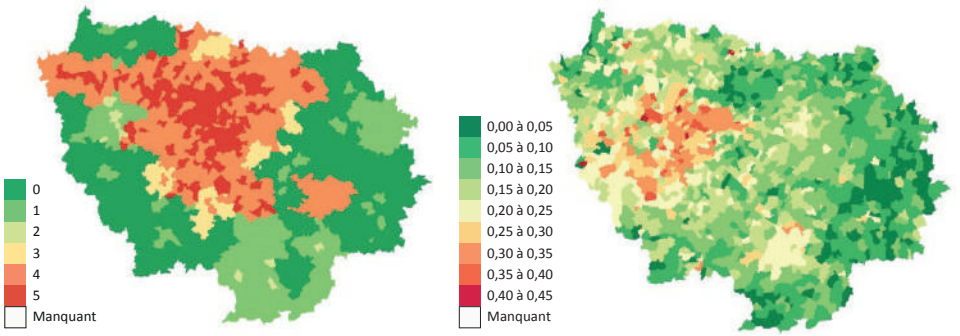
Face à la recrudescence de l'obésité dans la population francilienne (passée de 7,1 % à 14,4 % entre 1997 et 2012) ou la progression du diabète (environ 600 000 personnes au niveau régional)[3], la création d'environnements favorables à la pratique de l'activité physique devient un véritable enjeu de santé de publique.

4.5.3 Un impact global des mobilités sur la santé contrasté et territorialement différencié

L'Observatoire régional de la santé (ORS) d'Île-de-France a identifié six facteurs environnementaux ayant un effet négatif sur la santé. À partir de ces facteurs, un score environnemental est calculé afin de différencier les territoires et identifier les principaux enjeux environnementaux auxquels ils sont confrontés. Les deux facteurs ayant le poids le plus important sont la qualité de l'air et le cadre de vie, qui contribuent tous deux au score final à hauteur de 37 %. Le bruit arrive en troisième position et contribue à hauteur de 15 %[4]. Les mobilités ont un impact important sur ce score environnemental puisqu'elles exercent une influence sur les principaux facteurs environnementaux identifiés par l'ORS. Ainsi, elles contribuent par exemple à améliorer ou détériorer la qualité de l'air en fonction de la répartition des modes de déplacements, génèrent du bruit ou peuvent contribuer à sa réduction.

L'exposition aux nuisances et pollutions étant différenciée dans l'espace, elle génère des inégalités environnementales territoriales. Ces dernières peuvent se superposer aux inégalités sociales générant un impact sur la santé d'autant plus important[5]. L'Île-de-France est particulièrement touchée par ce phénomène. Ainsi, selon L'Institut Paris Region (IPR), en 2017, la population exposée à au moins trois nuisances et pollutions, donc à des points noirs environnementaux, était concentrée sur seulement 2 % du territoire régional alors qu'elle représentait 13 % de la population totale de la région[6]. Ce constat perdure malgré les mesures mises en place, faisant de l'Île-de-France un des territoires les plus pollués, d'après l'indice d'exposition multiple développé par France Stratégie en 2022, qui montre également les disparités d'exposition au sein de la région[7] :

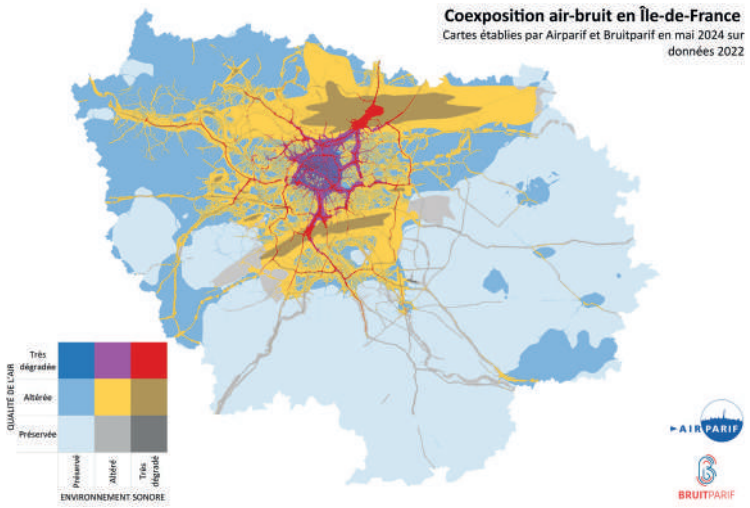
Indice d'exposition multiple, à gauche, et part des cadres dans la population active, à droite, en Île-de-France



Source : France Stratégie, 2022

1. *Enquête Globale Transport.*
2. *Enquête Globale Transport (EGT H2020).*
3. *Plan Régional Santé Environnement : Île-de-France 2017-2021 (PRSE 3).*
4. *ORS, Cumuls d'expositions environnementales en Île-de-France, un enjeu de santé publique, Janvier 2022.*
5. *L'Institut Paris Region, Inégalités environnementales. Identification de points noires environnementaux en région Île-de-France, mars 2016.*
6. *L'Institut Paris Region, « Inégalités environnementales et sociales sont étroitement liées en Île-de-France », Note Rapide Environnement n°749, juin 2017.*
7. *France Stratégie, « Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ? », Note d'analyse n°112, Septembre 2022.*

Airparif et Bruitparif ont par ailleurs élaboré une carte de coexposition au bruit et à la pollution atmosphérique en Île-de-France, faisant apparaître d'importantes disparités territoriales fortement influencées par l'organisation routière et aérienne de la région.

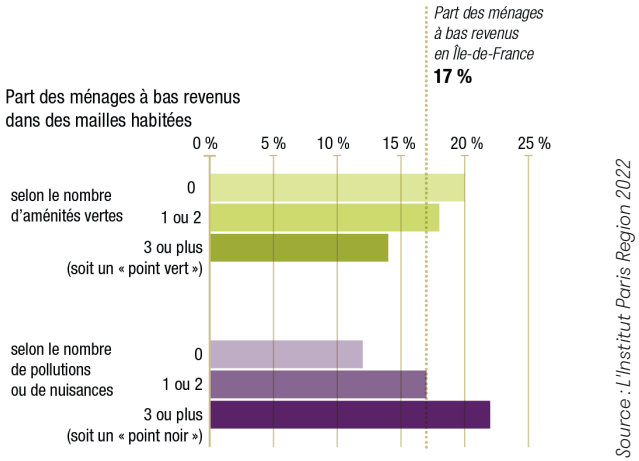


De plus, selon L'Institut Paris Region, en 2017, près de 10 % des Franciliens résidaient dans des environnements dépourvus d'aménités vertes. Cela constitue un facteur de dégradation du cadre de vie puisqu'ils ne bénéficient pas de l'impact positif des aménités vertes sur les îlots de chaleur urbain et la qualité de l'air[1]. Ces inégalités environnementales s'inscrivent dans un contexte plus large puisque l'Île-de-France est la région la plus inégalitaire[2] et 20 % des franciliens sont sous le seuil de pauvreté monétaire ou dans son halo[3]. Ce cadre de doubles inégalités sociales et environnementales provoque une surexposition des ménages les plus modestes qui sont davantage représentés dans les environnements multi-exposés, et carencés en aménités environnementales (espaces verts et boisés, zones de calme, espaces de ressourcement, etc.)[4] :

Ces tendances, étudiées en détail en 2017, sont confirmées par l'étude de L'Institut Paris Region sur l'environnement en Île-de-France, réalisée en 2022[5]. Par conséquent, les caractéristiques d'inégalités de cadre de vie ne semblent pas avoir connu d'amélioration entre 2017 et 2022, et représentent toujours un risque sanitaire important. De fait, les personnes en situation de précarité sont d'autant plus vulnérables aux points noirs environnementaux qu'elles ont des conditions de vie déjà dégradées, par exemple en termes de logement ou d'état de santé, et n'ont pas les moyens de faire face à ce risque sanitaire accru[6].

Néanmoins, le développement des systèmes de mobilité peut permettre de développer l'accessibilité aux aménités vertes et aux services publics, tous deux ayant des impacts bénéfiques sur la santé. Ainsi, le développement d'un système de mobilités favorable à la santé

Les ménages à bas revenus surreprésentés dans les points noirs environnementaux



doit viser conjointement la résorption des points noirs environnementaux en réduisant la pollution atmosphérique et les nuisances sonores, le développement d'un espace propice à l'usage des modes actifs et l'accroissement de l'accessibilité aux aménités vertes et services publics.

Enfin, pour que ces évolutions profitent à tous et pour une amélioration du cadre de vie qui soit universelle, l'accessibilité des systèmes de transport doit être recherchée. La mise en accessibilité du réseau de transport en commun, bien que prévue par le SD'AP Île-de-France[7], est encore partielle. Ainsi, seules 188 gares de RER et trains étaient accessibles en 2021 sur les 454 existantes, treize stations de métro sur les 304 existantes, 220 stations de tramway sur les 230 existantes, 521 lignes de bus sur les 1481 existantes[8].

L'accessibilité de la voirie, sur laquelle repose le développement pour tous des modes actifs et de laquelle dépend l'accessibilité de la chaîne de déplacement, ne fait pas l'objet d'un recensement exhaustif en Île-de-France. Néanmoins les éléments partiels recueillis pour l'évaluation du PDUIF montrent qu'il reste encore beaucoup à faire pour l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et plus encore pour la réalisation des aménagements.

1. *L'Institut Paris Region, « Inégalités environnementales et sociales sont étroitement liées en Île-de-France », Note Rapide Environnement n°749, juin 2017.*
2. *Bayardin V., Bertaux F., Herviant J., « En 2017, l'Île-de-France reste la région où les écarts de niveaux de vie sont les plus importants, notamment à Paris », Insee Analyses Île-de-France n° 135, mai 2021.*
3. *Acs M., Bertaux F., Laurent P., Aucouturier A.-L., Chamboredon H., Magalhaes D., « 1,8 million de Franciliens exposés à la pauvreté et 470 000 dans son halo », Insee Analyses Île-de-France n°145, décembre 2021.*
4. *L'Institut Paris Region, L'environnement en Île-de-France.5. L'Institut Paris Region, L'environnement en Île-de-France, 2022.*
6. *Ibid.*
7. *Île-de-France mobilités, Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (Sd'Ap) d'Ile-de-France Mobilités. Bilan intermédiaire, Mars 2019.*
8. *OMNIL, Caractéristiques du réseau, accessibilité et intermodalité (fichier Excel), 10 août 2022.*

4.6 La biodiversité

4.6.1 État des lieux de la biodiversité en Île-de-France

4.6.1.1 L'état déclinant de la biodiversité en Île-de-France

À la croisée de plusieurs influences climatiques, l'Île-de-France accueille une diversité d'espèces importante compte tenu de sa superficie, avec des espèces patrimoniales et d'autres plus communes. Néanmoins, avec près de 20 % de la population sur un territoire n'occupant qu'un peu plus de 2 % du pays, les pressions humaines sont très fortes sur les milieux : artificialisation des terres, fragmentation des territoires, fréquentation intense des espaces naturels ou forestiers, simplification, voire destruction de certains milieux s'ajoutent aux changements globaux et aux diverses pollutions. Ainsi, l'érosion de la biodiversité, constatée au niveau mondial, est d'autant plus marquée en Île-de-France. D'après les Listes rouges régionales, une proportion importante des espèces évaluées est menacée, et les tendances ne s'améliorent pas lors de leurs révisions.

La région Île-de-France, au cœur du Bassin parisien, est soumise à trois influences climatiques : atlantique, continentale et, dans une moindre mesure, mais avec une dynamique croissante, méridionale. Grâce à cette situation de carrefour, la région se montre finalement plutôt riche au regard de la diversité nationale, dans les groupes d'espèces bien connus. On y retrouve, par exemple, 25 % des espèces de plantes de la métropole, et jusqu'à 65 % des espèces de libellules et de demoiselles françaises.

Toutefois, le degré d'importance des espèces franciliennes varie selon que l'on se place d'un point de vue patrimonial – les espèces patrimoniales étant en limite d'aires de répartition – ou de fonctionnalités écologiques – les espèces communes constituant le socle des écosystèmes.

De nombreuses espèces indigènes de la région ont d'ores et déjà disparu de l'Île-de-France ou menacent de disparaître. La destruction directe des habitats, la modification des pratiques et des usages, ainsi que les changements globaux sont identifiés comme les principaux facteurs d'érosion de la biodiversité. Au total, 22 à 39 % des espèces évaluées sont menacées selon les groupes (source : Listes rouges régionales).

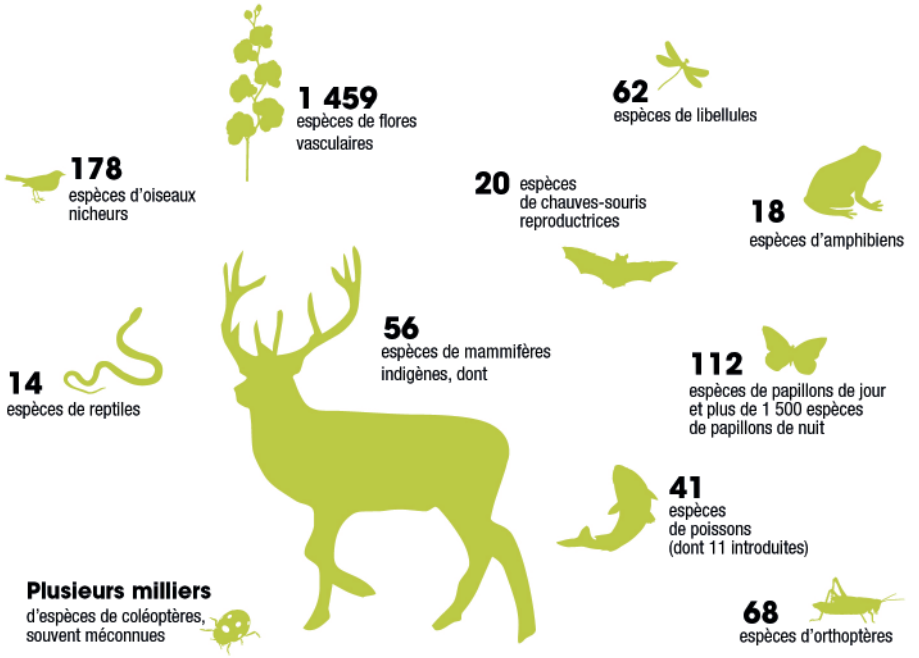
Les paysages agricoles, soit la moitié de la région, hébergent une forte proportion d'espèces menacées : des espèces de milieux ouverts qui supportent mal l'intensification des pratiques. Des exemples localisés de pratiques vertueuses ou anciennes (réduction des intrants, polyculture élevage) montrent que cette situation peut s'inverser.

Si les grands plans d'eau ont progressé de 40 % au cours des quarante dernières années, les marais, les prairies inondables et les mares ont très fortement décliné, et ce, au détriment d'une faune et d'une flore spécifiques à ces milieux humides.

Les milieux forestiers couvrent un quart de la région et abritent de nombreuses espèces, y compris de très rares. Néanmoins, l'apparente hospitalité des milieux forestiers franciliens est à comparer avec l'abondance des espèces que l'on retrouve dans les forêts des départements voisins. En cause, la fragmentation et la fréquentation intense, mais également la gestion qui est faite des forêts et qui laisse peu de place aux milieux intra-forestiers (landes, tourbières, mares…) hébergeant une flore et une faune particulières et menacées.

Le milieu urbain n'est pas du tout déserté par la vie sauvage. Les éléments de suivi concernant la flore ou les oiseaux montrent que le caractère hospitalier au vivant de ce milieu semble cependant se dégrader, alors que les connaissances pour améliorer la prise en compte des espèces ne cessent de croître.

Caractéristiques de la biodiversité francilienne



Infographie L'Institut Paris Region 2021

4.6.1.2 Les mécanismes de protection de la biodiversité

Il existe plusieurs dispositifs de protection des milieux naturels, adaptés à différents contextes ou modes d'intervention. Peu d'entre eux apportent, cependant, une protection forte et ils semblent insuffisants pour enrayer le déclin de la biodiversité, la plupart ne prenant pas en compte les espèces communes ou les habitats présentant peu d'intérêts patrimoniaux. Malgré le lancement d'une Stratégie nationale de création d'aires protégées (SCAP) en 2011, qui visait la protection forte de 2 % du territoire terrestre métropolitain en 2019, les surfaces protégées ont peu évolué. La révision de cette stratégie (désormais SAP) ambitionne ainsi 10 % du territoire en protection renforcée d'ici 2030.

Les milieux naturels, agricoles et forestiers

Les milieux naturels franciliens et leur biodiversité bénéficient de dispositifs de protection avec différentes origines juridiques et portées réglementaires.

- Les réserves naturelles et les arrêtés de protection de biotope (APB), de nature réglementaire, sont considérés comme des protections fortes par la SCAP.
- Les Espaces naturels sensibles (ENS) et Périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF), passant par des acquisitions foncières, sont des protections potentiellement fortes.
- Les dispositifs Natura 2000 sont des outils contractuels dont l'efficacité dépend de la volonté des partenaires engagés.
- Les Zones d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff 1 et 2) correspondent à des secteurs d'inventaires. On distingue les ZNIEFF de type I – secteurs de grand intérêt biologique ou écologique – aux ZNIEFF de type II – grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Ces dispositifs ne sont pas isolés les uns des autres et peuvent se superposer partiellement, voire totalement.

ZOOM SUR LES SITES NATURA 2000

Le réseau Natura 2000 consiste en un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité de leurs habitats naturels, des espèces sauvages, animales et/ou végétales.

Les sites Natura 2000 sont concernés par deux directives européennes :

- **La Directive « Oiseaux »** (directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil européen du 30 novembre 2009), prévoyant la désignation des Zones de Protection Spéciales (ZPS) pour la conservation d'espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I et des espèces migratrices non visées à l'annexe I dont la venue est régulière, ainsi que des habitats nécessaires à leur survie.
- **La Directive « Habitats »** (directive 92/43/CEE du Conseil européen du 21 mai 1992) prévoyant la désignation des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats naturels et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II.

Les projets, plans, programmes ou manifestations susceptibles d'affecter de façon notable les habitats naturels et les espèces présents sur un site Natura 2000 doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences.

Le région Île-de-France compte 33 sites Natura 2000[1], dont la moitié se trouve en Seine-et-Marne. 23 sites ont été identifiés au titre de la Directive « Habitats » et dix sites au titre de la directive « Oiseaux » ***(cf. liste détaillée des sites Natura 2000 dans la région francilienne en Annexe).***

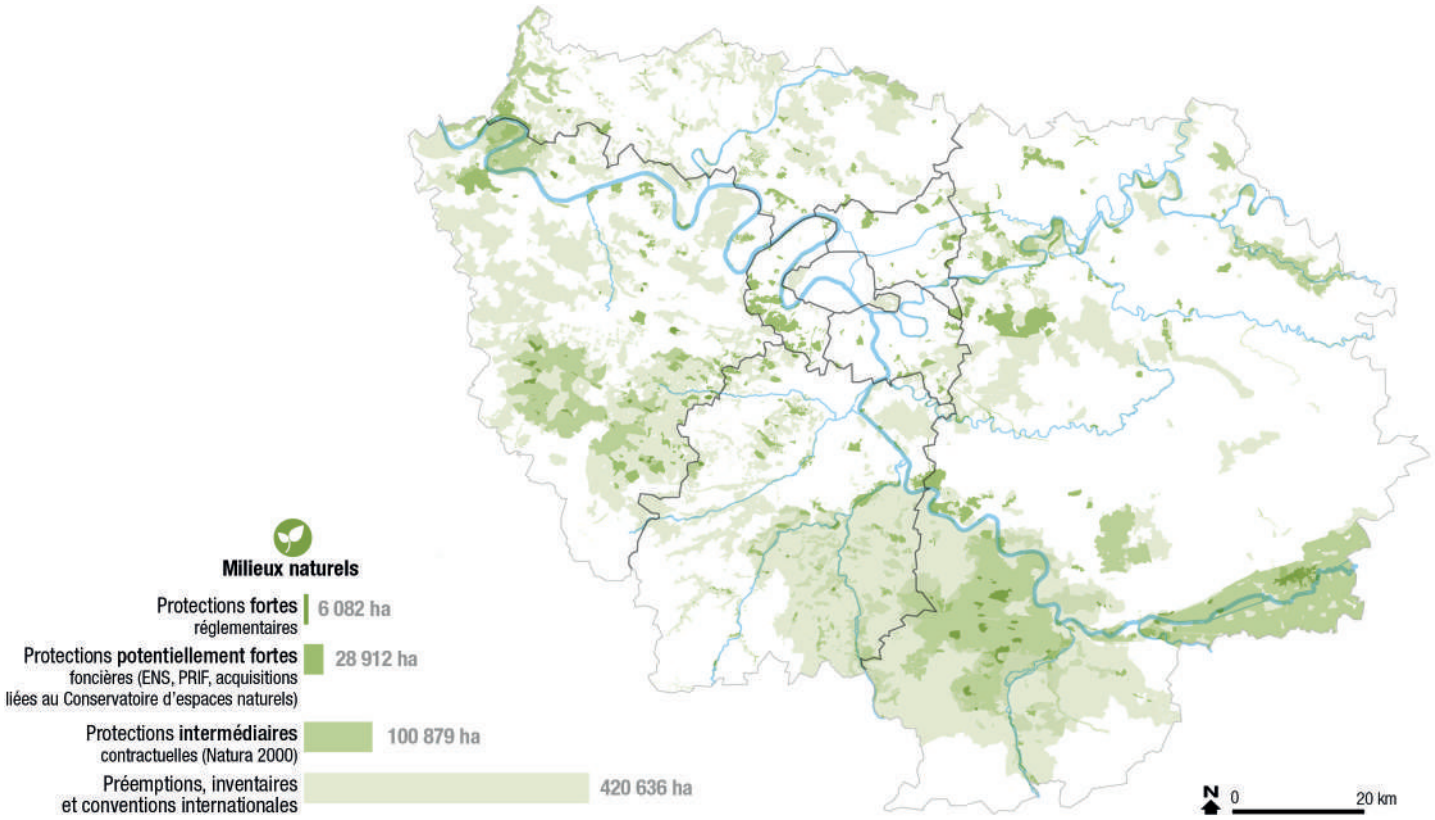
La France a une obligation vis-à-vis de la Commission européenne de conserver ces zones Natura 2000 dans le but de favoriser la biodiversité en assurant le maintien ou le rétablissement d'un état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire.

1. *Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel.*

Les protections des milieux naturels (majoritairement les espaces forestiers) ne permettent pas d'enrayer la perte de biodiversité, compte tenu de leur faible superficie. Ainsi, 35 % des espèces floristiques très menacées n'ont aucune station dans un périmètre d'aire protégée (Source : L'Institut Paris Region).

- Entre 2011 et 2021, la surface des protections fortes est passée de 0,4 % à 0,6 % du territoire francilien (environ 7 000 ha), (contre une évolution nationale passant de 1,3 % à 1,8 %)[1].
  - Depuis 2012, ont été créés deux réserves naturelles régionales (182 ha), sept réserves biologiques intégrales forestières (1 089 ha) et dix-neuf réserves biologiques dirigées (1 151 ha).
  - Quatre arrêtés préfectoraux de protection (APPB/APPG, 52 ha) ont également été pris.
- Des sites ont également bénéficié d'extension : deux sites Natura 2000 (4 113 ha), deux APPB (264 ha) ainsi qu'une réserve naturelle nationale, la RNN de Saint-Quentin-en-Yvelines, dont l'extension a permis la création de la RNN des Étangs et rigoles d'Yveline (Source : L'Institut Paris Region).
- En outre, la région comprend 630 ZNIEFF de type 1, sur 72 176 ha, (6 % de la région), et 98 ZNIEFF de type 2, sur 205 361 ha (17 % de la région)[2].

Protections et inventaires des milieux naturels franciliens



Hiérarchie établie suivant la Stratégie nationale des aires protégées (SAP). Calculs de surfaces sans doubles comptes.

Source : L'Institut Paris Region 2021

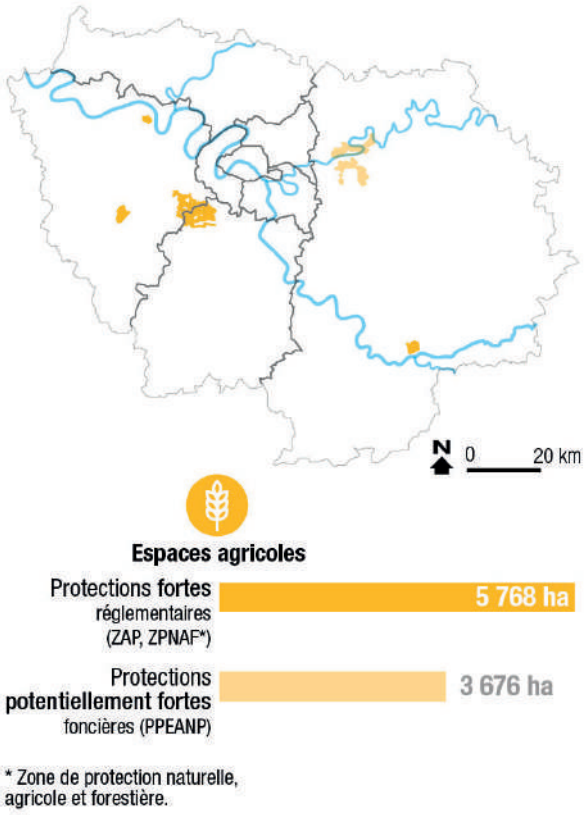
1. *Source : L'Institut Paris Region.*
2. *Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel 2022.*

Les protections des espaces agricoles visent principalement la protection de la ressource agricole et, dans une moindre mesure, celle des milieux associés. Les surfaces concernées sont limitées (9 400 ha au total). Les dispositifs peuvent être de nature réglementaire (Zones agricoles protégées) ou foncière (Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains – un PPEANP existant, celui de la communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire, en Seine-et-Marne). Les mesures agro-environnementales et climatiques (MAEC) permettent de mettre en place des pratiques favorables à l'environnement dans les exploitations agricoles : elles ont porté sur plus de 3 000 ha depuis 2015.

Les massifs forestiers sont relativement bien protégés, grâce au régime forestier ou au statut de forêt domaniale. Six massifs forestiers, dont certains très proches de l'agglomération, comme l'Arc boisé, classé en 2016, bénéficient du dispositif de forêt de protection, qui interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation des sols de nature à compromettre la conservation ou la protection des boisements (65 000 ha au total).

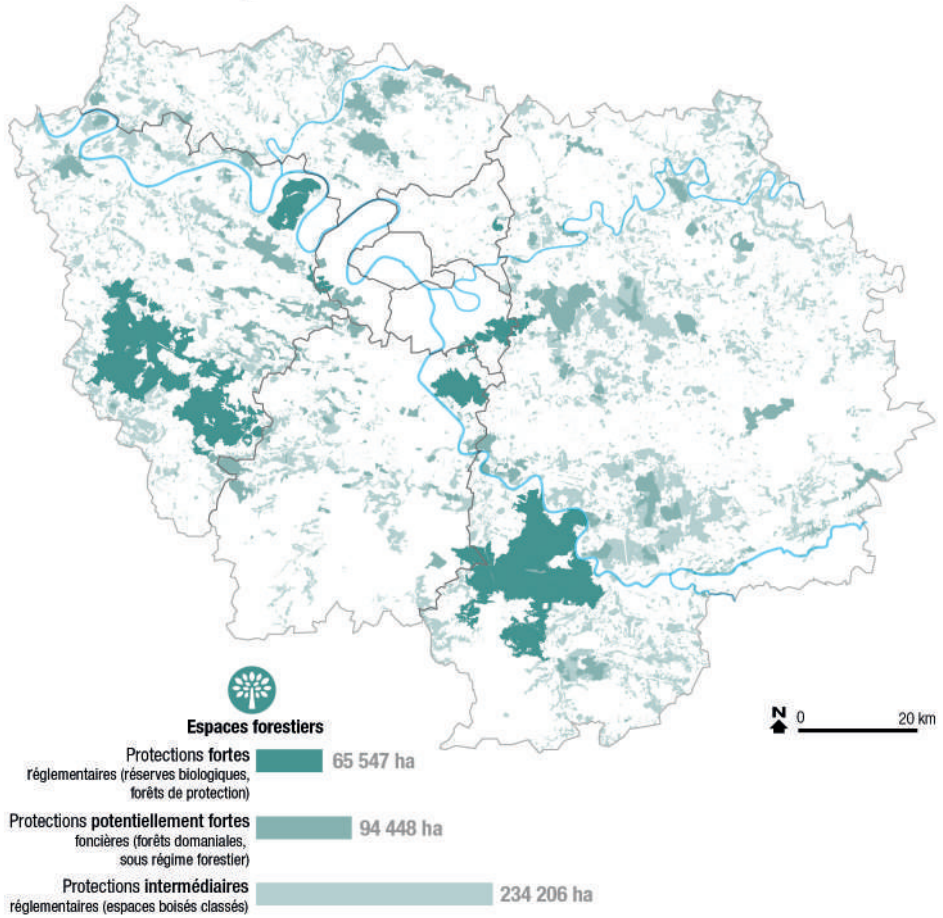
Le motif de classement peut être de préserver la santé et la qualité de vie d'habitants de zones urbanisées, de protéger des écosystèmes particulièrement sensibles ou d'assurer la sécurité de riverains contre certains risques naturels.

Protections des espaces agricoles en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

Protections des espaces forestiers en Île-de-France

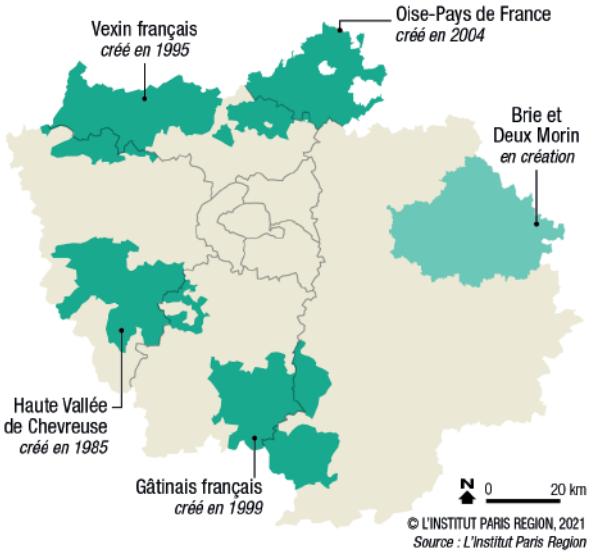


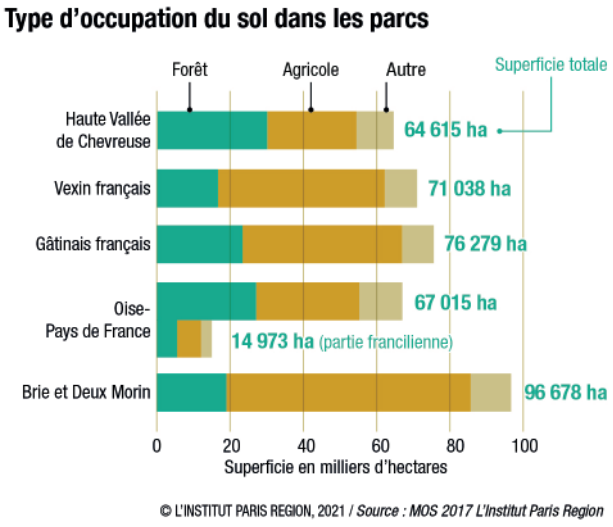
Source : L'Institut Paris Region 2021

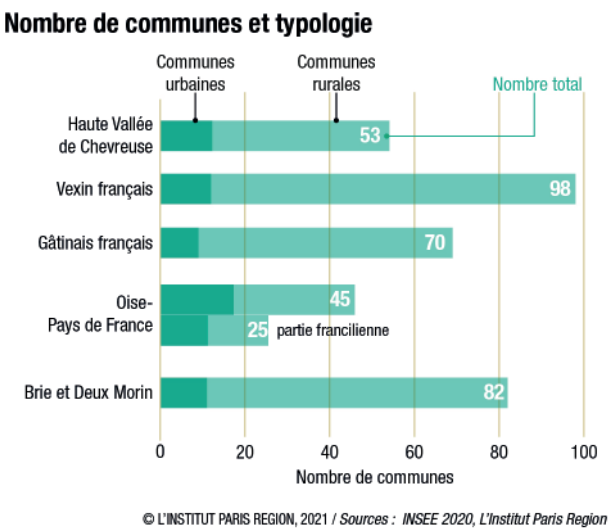
Les Parcs Naturels Régionaux (PNR)

Quarante-cinq ans après la création des Zones naturelles d'équilibre, qui ont préfiguré les Parcs naturels régionaux (PNR), et trente-cinq ans après la création du premier PNR en Haute Vallée de Chevreuse, un quart de l'Île-de-France est en passe d'être couvert par des PNR sur ses grands territoires naturels, ruraux et périurbains, logés aux portes de l'agglomération parisienne et au cœur des pays d'Île-de-France (Pays-de-France, Brie, Vexin, Hurepoix, Gâtinais…).

Localisation et caractéristiques des Parcs Naturels Régionaux d'Île-de-France







L'Île-de-France est aujourd'hui dotée de quatre Parcs naturels régionaux : la Haute Vallée de Chevreuse, le Vexin français, le Gâtinais français et le Parc interrégional Oise-Pays de France. Un cinquième PNR est en création : Brie et deux Morin. Ces Parcs sont de vastes territoires ruraux et périurbains, couvrant entre 50 et 100 communes ou portions de communes. Ils présentent des situations territoriales diverses, entre des PNR proches des secteurs denses (Haute Vallée de Chevreuse, Oise-Pays de France) et d'autres, plus ruraux (Brie et Deux Morin). Ils se sont bien souvent construits en réaction à la pression urbaine des grands pôles urbains.

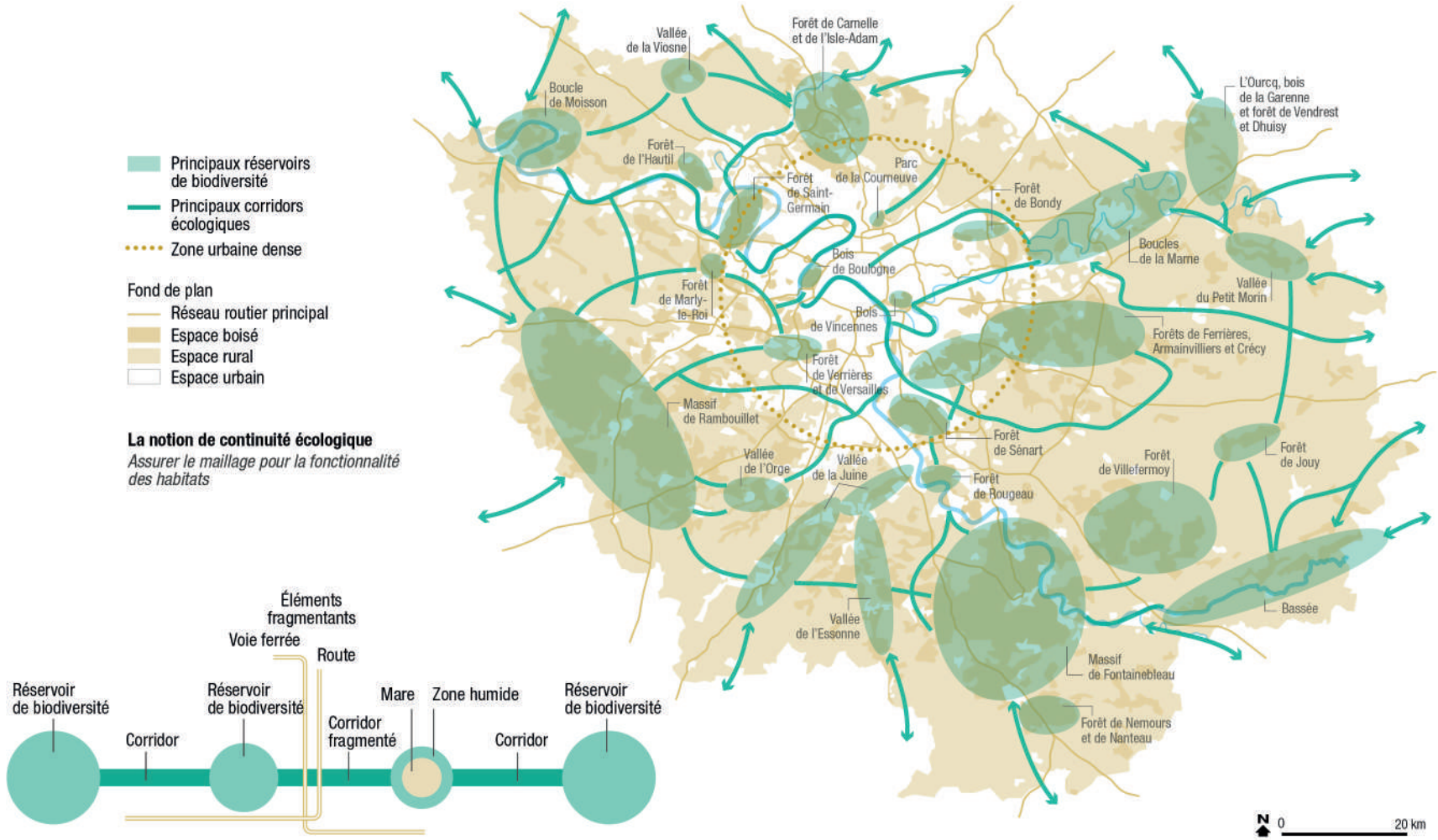
Les PNR constituent un cadre favorable aux politiques environnementales. Leurs missions fondamentales sont tournées vers la préservation et la valorisation des richesses (naturelles, paysagères, bâties, etc.) de leurs territoires. Grâce à leur action dans la durée et à leur capacité à mobiliser, à fédérer et à accompagner les acteurs du territoire autour d'objectifs inscrits dans leurs chartes, ils agissent en faveur de nombreux enjeux environnementaux : limiter l'artificialisation des espaces ouverts et des milieux naturels, réduire les émissions de gaz à effet de serre par des mobilités alternatives, développer des modes de production plus écologiques, préserver et renforcer la biodiversité…

La charte et le plan de référence (déclinaison spatiale de la charte) constituent les documents socles des Parcs, opposables aux documents d'urbanisme locaux. Ils déclinent les cinq missions fondamentales fixées par l'article R.333-1 du code de l'environnement.

4.6.1.3 La Trame Verte et Bleue

La Trame verte et bleue regroupe l'ensemble des continuités écologiques terrestres (Trame verte), ou aquatiques et humides (Trame bleue). Elle est composée à la fois de grands espaces naturels (les « réservoirs de biodiversité ») et d'axes de déplacement (les « corridors écologiques »), utilisés par la faune et la flore dans les différentes phases de leur cycle de vie. Si des réservoirs de biodiversité d'importance nationale sont encore présents en Île-de-France, la Trame verte et bleue est fortement fragilisée par l'urbanisation, et les milieux naturels ont tendance à se banaliser. Ces atteintes aux milieux naturels sont l'une des raisons de la forte érosion de la biodiversité observée en Île-de-France.

Trame Verte et Bleue francilienne



Source : L'Institut Paris Region 2021

L'Île-de-France dispose de nombreux réservoirs de biodiversité (262 000 ha au total en 2018), certains d'importance nationale, comme la forêt de Fontainebleau, d'autres d'importance régionale ou interrégionale, tels que les vallées et les buttes boisées du PNR du Vexin. La Seine, malgré un fort niveau d'artificialisation, demeure une continuité d'importance nationale à restaurer. La vallée de la Marne constitue également une continuité écologique d'importance majeure au niveau régional. En milieu urbain, les axes de déplacement de la faune sont contraints mais les îles, les parcs et les berges végétalisées forment encore un réseau fonctionnel. En amont, les contraintes sont plus réduites, même si l'urbanisation provoque localement des points de rupture, principalement à Lagny-sur-Marne, Meaux et La Ferté-sous-Jouarre. La Trame verte et bleue francilienne a une structure concentrique. La grande couronne accueille ses composantes les plus grandes et les mieux préservées, tandis que la zone dense ne contient quasiment plus aucune composante « fonctionnelle », c'est-à-dire à même de maintenir une taille suffisante pour assurer le fonctionnement des habitats naturels, et de permettre l'interconnexion des réservoirs de biodiversité entre eux. La Ceinture verte, entre 10 et 30 km autour de Paris, contient quelques réservoirs de biodiversité, dont la fonctionnalité s'amoindrit à mesure que l'on se rapproche de l'agglomération.

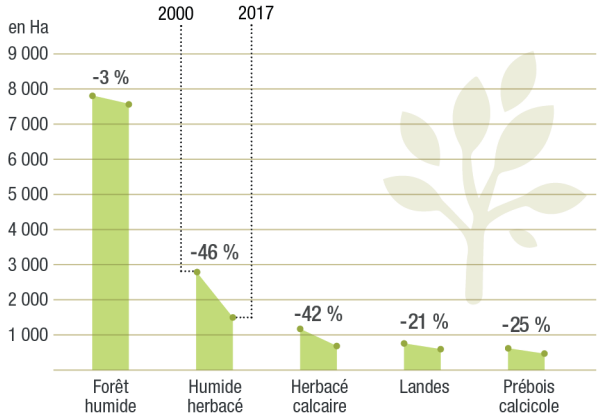
La base de données « Ecomos » montre une alarmante banalisation des milieux naturels en Île-de-France. Les milieux rares ont tendance à disparaître au profit de milieux plus communs. Ce sont les milieux humides, les pelouses calcaires et les landes qui paient le plus lourd tribut. Dans certains cas, cette érosion de la biodiversité n'est pas induite par l'urbanisation, mais par des processus naturels d'évolution de la végétation vers le stade de boisement qui remplace les milieux dits « ouverts » (herbacés), notamment à la suite d'une déprise de l'agriculture et du pastoralisme qui entretenaient les paysages de landes et de pelouses

Du fait du degré d'urbanisation important de la région, la Trame verte et bleue est très fragmentée. Plus de 2 000 obstacles et éléments fragilisent les corridors écologiques : des infrastructures linéaires (voies routières et ferroviaires), des zones urbaines et des obstacles à l'écoulement sur les cours d'eau (barrages).

Le taux d'urbanisation des lisières (massifs de plus de 100 hectares) est important. 2 251 km des lisières sont urbanisés, soit 21 % en moyenne. Mais cette valeur dépasse largement les 60 % à 80 % sur de nombreux massifs de petite couronne (Fausses-Reposes, Marly, Meudon…). Les berges de l'agglomération parisienne sont minéralisées et contraintes par des infrastructures. Il s'agit en premier lieu des installations portuaires et des quais linéaires aux fonctions partagées, mais aussi d'infrastructures de transport (routières et ferrées), ainsi que des réseaux divers (gaz, pétrole, …). La situation en petite couronne est mixte, avec des renaturations à la faveur des déprises industrielles et de l'engouement retrouvé pour les aménités du bord de l'eau.

En grande couronne, outre des renaturations, d'importants linéaires naturels subsistent, où la ripisylve (ensemble des formations boisées aux abords d'un cours d'eau), plus fonctionnelle, se connecte plus aisément à la Trame verte et bleue.

Évolution des milieux d'intérêt écologique entre 2000 et 2017 en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

4.6.1.4 Les trames noire, brune, blanche et aérienne : des outils émergents de préservation de la biodiversité

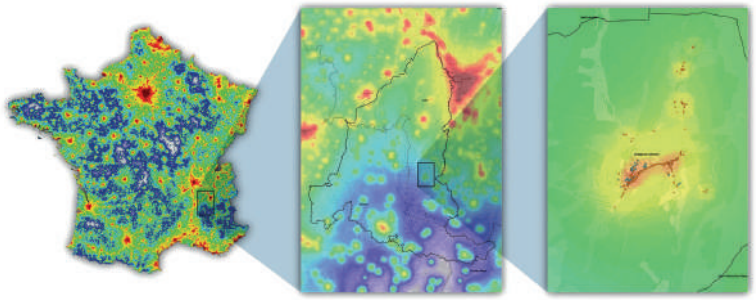
Pour renforcer la protection de la biodiversité, de nouvelles caractérisations sont progressivement venues compléter le concept initial de Trame verte et bleue (TVB). Ainsi, le centre de ressources pour la mise en œuvre de la TVB souligne l'importance d'autres réseaux écologiques. C'est le cas de la « Trame brune », attachée à la continuité des sols, et de la « Trame aérienne » qui abordent d'autres niveaux d'espace que la TVB ainsi que de trames liées à la pollution comme la « Trame noire » dédiée à la pollution lumineuse et la « Trame blanche » liée aux nuisances sonores[1]. Ces catégories permettent de prendre en compte les trois dimensions constitutives de l'habitat de la biodiversité – air, surface, sol – lors de la modification de l'environnement.

La Trame noire, composante nocturne de la TVB, est fortement altérée par l'urbanisation. La pollution lumineuse constitue, en effet, une réelle barrière pour un grand nombre d'espèces nocturnes[2]. L'environnement nocturne reste trop peu pris en considération dans l'aménagement du territoire. De fait, les oiseaux et insectes nocturnes se repèrent et s'orientent en fonction des étoiles ou de la lune. Ils sont donc attirés par les sources lumineuses artificielles et perdent alors leurs repères, ce qui produit une « fragmentation par absorption » de leur habitat[3]. Au contraire, d'autres espèces comme les chauves-souris fuient la lumière, la pollution lumineuse provoque alors la « fragmentation par répulsion » de leur habitat[3].

1. *Sordello R, Trame verte, trame bleue et toutes ces autres trames dont il faudrait aussi se préoccuper, Regard R72, 29 mai 2017.*
2. *OPECST, Note scientifique sur la pollution lumineuse, 26 janvier 2023.*
3. *Sordello R, Trame verte, trame bleue et toutes ces autres trames dont il faudrait aussi se préoccuper, Regard R72, 29 mai 2017.*

Enfin, la présence de lumière artificielle a également un effet sur la saisonnalité des végétaux. Ces enjeux sont pris en compte par l'article L. 371-1 du code l'environnement (modifié par la loi Biodiversité d'août 2016) qui dispose que « La trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural ainsi que la gestion de la lumière artificielle la nuit.», et par l'arrêté sur la prévention, la réduction et la limitation des nuisances lumineuses du 27 décembre 2018.

Illustration des différentes échelles de pollution lumineuse

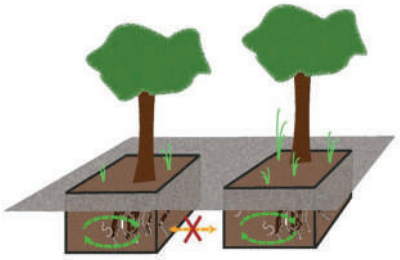


© Dark Sky Lab

Le bruit est également néfaste pour la biodiversité, entraînant des changements de comportement de la faune, en empêchant par exemple la communication entre les individus (source : UMRAE). Pour contrer les effets nuisibles des sons anthropogéniques sur les populations animales, une Trame Blanche peut être mise en place afin d'assurer une continuité écologique sur le plan sonore. La méthodologie est en cours de construction par l'UMRAE et le Cerema[1].

Enfin, la continuité des réseaux écologiques souterrains et aériens peut être prise en compte via les trames brune et aérienne. La Trame brune vise à préserver et restaurer la continuité écologique des sols, en profondeur. Cet enjeu est fortement lié à l'artificialisation des sols, régulée par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021. La Trame aérienne vise elle à limiter les contraintes sur les déplacements des espèces votantes générées par les infrastructures en étudiant leurs comportements et éviter ainsi des accidents provoqués par les collisions[2].

Illustration de la problématique de la fragmentation des sols en ville



© Sordello, 2017

1. *Cerema, Des zones moins bruyantes en ville pour la biodiversité : vers une méthodologie pour construire une trame blanche, 5 avril 2023.*
2. *Sordello R, Trame verte, trame bleue et toutes ces autres trames dont il faudrait aussi se préoccuper, Regard R72, 29 mai 2017.*
3. *INRAE.*

4.6.2 Impact des mobilités sur la biodiversité, les habitats naturels et les continuités écologiques

Trois facteurs liés aux mobilités exercent une pression sur la biodiversité :

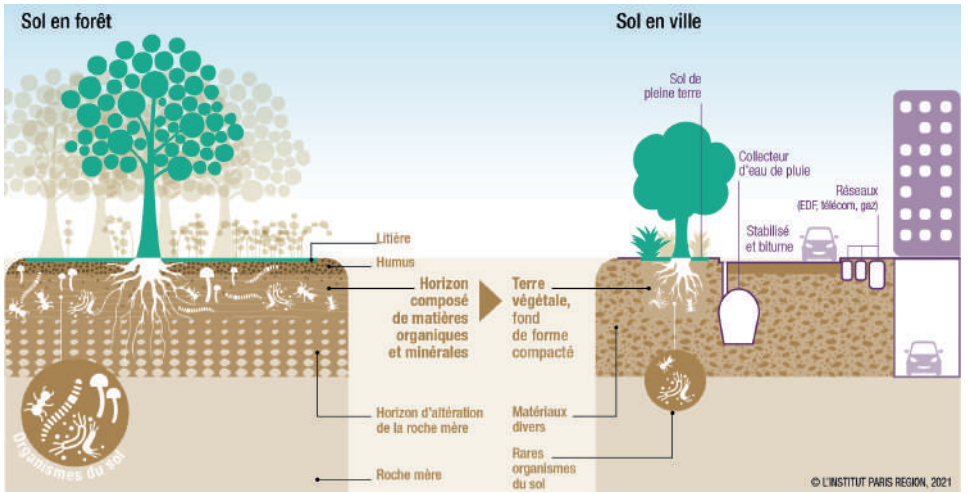
- la perte, la dégradation et le morcellement des habitats naturels,
- la pollution des eaux et du sol par les dépôts excessifs d'azote,
- le changement climatique.

4.6.2.1 La dégradation de la biodiversité, des habitats naturels et des continuités écologiques par les infrastructures de transport

La construction et l'aménagement d'infrastructures de transport (tous modes confondus) est un des facteurs potentiels important du déclin de la biodiversité en ce qu'elles ont des effets négatifs directs et indirects sur les milieux naturels, la faune et la flore.

L'effet le plus direct de la construction d'infrastructures est l'élimination des espèces sur l'emplacement accueillant le projet. Il s'agit souvent d'arbres mais également d'écosystèmes présents dans le sol prévu à l'artificialisation. En effet, 1 hectare de sol contient 1,5 tonnes de bactéries, 3,5 tonnes de champignons microscopiques ainsi qu'1 à 5 tonnes d'espèces animales (vers de terre, insectes etc.)[3] ; ainsi, l'ensemble de la faune et de la flore est détruit lors de l'imperméabilisation des sols.

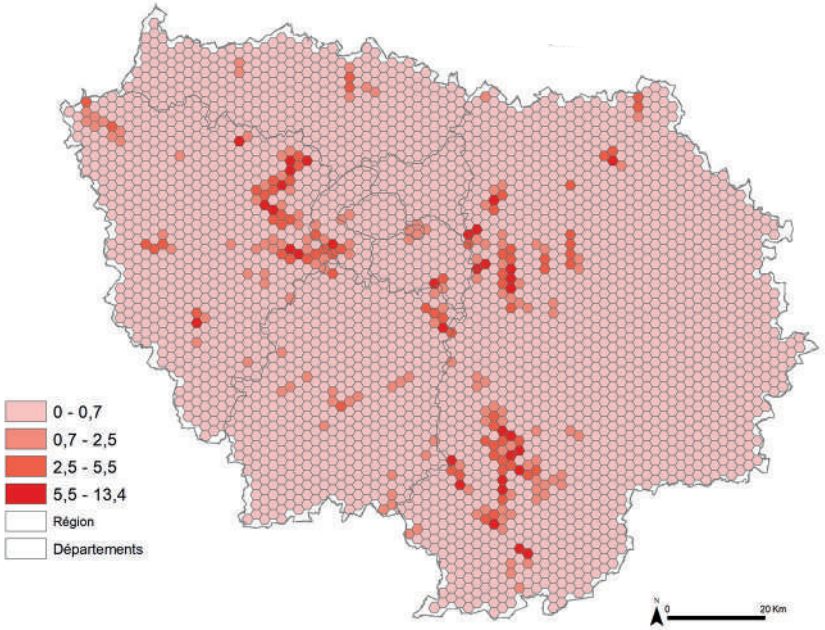
Composition des sols en forêt et en ville



© L'Institut Paris Region 2021

L'un des autres effets principaux du développement des infrastructures de transport à proximité des espaces naturels est la coupure et la fragmentation de ces habitats. Cette modification entraîne des conséquences à court terme telles que la limitation du cycle biologique à l'espace restant, contraignant la dispersion nécessaire au développement de la biodiversité (reproduction, alimentation etc.), et l'augmentation de la mortalité des espèces animales par collisions avec des véhicules de transport, résultant de la proximité des infrastructures aux zones de vie des espèces.

Coupures des réservoirs par les infrastructures majeures ou importantes (km)



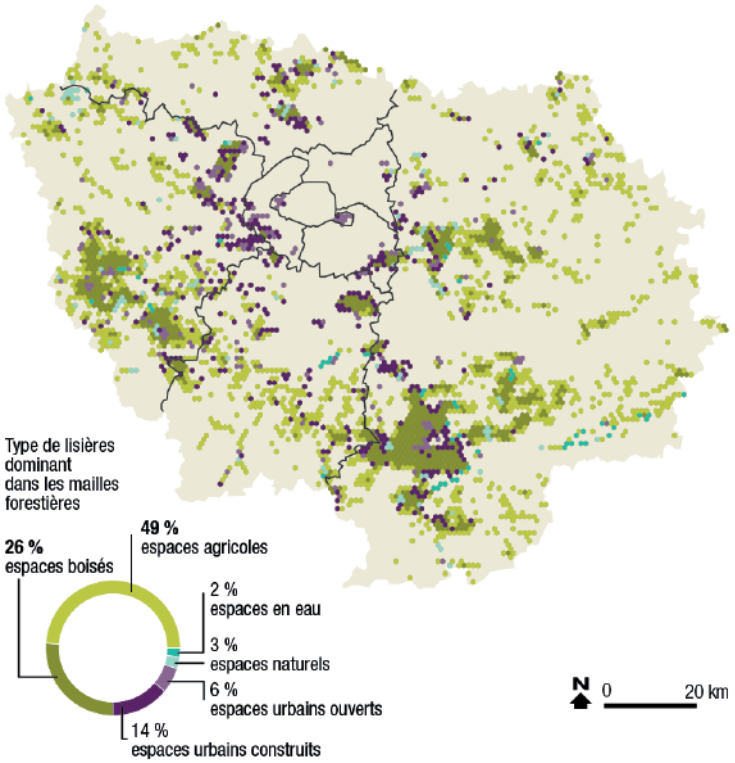
© L'Institut Paris Region 2021

L'altération des milieux, du fait des coupures et fragmentations, s'exprime également sur le long terme. En effet, il en résulte pour les espèces vivantes un accroissement de l'isolement des unités ainsi fragmentées ainsi qu'une diminution de l'aire d'habitat disponible, particulièrement impactante pour les espèces de grandes tailles dont l'aire vitale est considérable. La diminution des grands espaces est problématique : les cerfs et sangliers, dont l'aire vitale est respectivement comprise entre 500 et 5 000 ha et 500 et 3 000 ha, ne disposent plus que de 299 espaces NAF de plus de 1 000 ha (en 2017, contre 306 en 2003) en Île-de-France. Les populations ainsi isolées sont sujettes à l'extinction, étant contraintes dans leur dispersion ainsi que dans les échanges entre populations.

Les coupures en Île-de-France résultent majoritairement des infrastructures routières.

La fragmentation des espaces a enfin pour conséquence l'enclavement des habitats par l'épaississement des bordures (lisères artificielles) des espaces morcelés. Ces lisières abritent un climat et des espèces substantiellement différents de l'écosystème initial, ce qui déstabilise voire détruit les espèces animales et végétales.

Types de lisières dominant dans les mailles forestières



© L'Institut Paris Region 2021

Enfin, l'artificialisation des sols, résultant de la construction de voiries principalement, réduit la disponibilité de ressources alimentaires pour les espèces, en détruisant la végétation et les matières organiques des sols et sous-sols (voir la section concernant les espaces ouverts, les ressources des sols et sous-sols).

4.6.2.2 L'impact des déplacements sur l'état de la biodiversité, des habitats naturels et des continuités écologiques

La pollution provoquée par les déplacements, au niveau atmosphérique, sonore ou lumineux, perturbe les écosystèmes et peut représenter un danger pour la biodiversité.

La pollution atmosphérique

L'effet de la pollution atmosphérique sur la diversité faunistique demeure mal connu. Toutefois, des seuils de concentration ont été fixés au niveau international et repris au niveau national, fixant des niveaux à respecter pour tout ou partie des écosystèmes :

Niveaux critiques, objectif de qualité et valeur cible fixés par polluants (NO_2, SO_2, O_3) pour la protection de la végétation et des écosystèmes

Polluant	Norme	Seuil	Origine de la norme	Détail
NO_2	Niveau critique pour la protection de la végétation	30 µg/m³	UE	En moyenne annuelle de dioxyde d'azote
SO_2	Niveau critique pour la protection des écosystèmes	20 µg/m³	UE	En moyenne annuelle et en moyenne sur la période du 1er octobre au 31 mars
O_3	Objectif de qualité pour la protection de la végétation	6 000 µg/m³.h	OMS	En AOT40, calculée à partir des valeurs sur 1 heure de mai à juillet entre 8h et 20h
	Valeur cible pour la protection de la végétation	18 000 µg/m³.h	UE	En AOT40, calculée à partir des valeurs sur 1 heure de mai à juillet entre 8h et 20h (en moyenne sur 5 ans)

Source : Ministère de la Transition écologique

Le niveau de concentration en dioxyde d'azote a dépassé le niveau critique pour la protection de la végétation (30 µg/m³) en 2021. Toutes les stations de mesure d'Airparif ayant enregistré ces dépassements (28 stations) se situent à proximité d'axes routiers.

Concernant les concentrations en ozone, des dépassements de l'objectif de qualité pour la protection de la végétation (6 000 µg/m³.h) ont été constatés en 2021 dans treize stations. *A contrario,* le seuil de la valeur cible (18 000 µg/m³.h) est respecté.

Enfin, pour le dioxyde de soufre, aucun dépassement du seuil limite de détection (de 5 µg/m³) n'a été constaté, le niveau critique pour la protection des écosystèmes (20 µg/m³) est donc largement respecté.

L'interaction entre les forêts et la pollution atmosphérique

La forêt peut jouer un rôle d'épuration de l'air comme elle peut le faire avec l'eau. En effet, la végétation composant la forêt va absorber la pollution d'origine gazeuse ou particulaire, non sans effet néfaste pour la végétation elle-même.

« Les arbres éliminent la pollution de l'air d'abord à travers des échanges au niveau des stomates, bien que certains gaz soient absorbés au niveau de la cuticule des feuilles »[1].

« Après accumulation dans les tissus foliaires, selon leur nature, les polluants peuvent être stockés, biodégradés, ou métabolisés et éventuellement exercer des effets toxiques sur les végétaux. (…) Les arbres éliminent également la pollution en interceptant les particules de l'air »[2].

Ainsi la vitalité de la forêt est un indicateur de qualité de l'air et de santé, notamment les lichens sont de bons indicateurs : la présence ou l'absence de certains lichens indiquent si l'atmosphère est plus ou moins chargée en azote ou en poussières[3]. Cependant il ne faut pas oublier que les végétaux sont également émetteurs de polluants, notamment des COV biogéniques.

À l'inverse les feux de forêt contribuent à la pollution atmosphérique par les émissions de particules fines et de COVNM. Le nombre de feux de forêt risque d'augmenter avec le changement climatique.

Les dépôts humides constitués de polluants transformés dissous dans l'eau de pluie et les dépôts secs constitués de polluants primaires gazeux (NOx, SO_2 et hydrocarbures) ou secondaires photochimiques (ozone, oxydants) et de particules sont autant d'agents agresseurs pour la santé des forêts. Les polluants acides ou acidifiants notamment jouent un rôle significatif tant au niveau du feuillage qu'au niveau du sol[4].

1. *Smith, W. H. (1990). Air Pollution and Forests Interactions between Air Contaminants and Forest Ecosystems. New York : Springer-Verlag New York.*
2. *Hulin, A. (2015). Évaluation de l'impact de la forêt sur les mesures de la qualité de l'air à la station rurale de Chizé.*
3. *Air Lorraine. Lichens : Sentinelles de l'environnement.*
4. *Landmann, G. (1988). Les Recherches sur le Dépérissement des Forets en France : Structure et Principaux Résultats du Programme Deforpa. In P. Mathy (Éd.), Air Pollution and Ecosystems: Proceedings of an International Symposium held in Grenoble, France, 18-22 May 1987 (p. 261 281).*

Les pluies acides

Un lien a été établi entre la pollution atmosphérique et l'eutrophisation (apport en excès de substances nutritives) des milieux, du fait principalement des émissions de NOx (ainsi que de NH_3). Ces polluants provoquent des retombées d'azote sur les milieux, qui les enrichissent ainsi en azote et en modifient les caractéristiques chimiques.

Ce changement de propriétés dégrade les milieux : les plantes moins favorables à des espaces plus riches en azote disparaissent.

L'impact de l'ozone sur la végétation

Il existe un phénomène d'oxydation des végétaux par les dépôts secs d'ozone, ralentissant la croissance des végétaux. La plupart des végétaux sont sensibles à l'ozone, mais cette sensibilité s'exprime à des degrés très différents d'une espèce à l'autre et même entre individus d'une même espèce. Les études expérimentales montrent que les espèces les plus vulnérables sont le blé, le soja, la laitue, l'oignon, la tomate, le tournesol et certaines légumineuses comme le haricot. La pomme de terre, le tabac, le colza et la betterave paraissent un peu moins sensibles, tout comme le maïs, alors que le riz et la vigne sont assez peu sensibles. Enfin, des espèces comme l'orge, le seigle et quelques arbres fruitiers comme le prunier semblent bien résister à l'ozone. Les effets de l'ozone sur les espèces « sauvages » restent encore assez mal connus[1].

Il a ainsi été estimé qu'en 2000, les niveaux d'ozone avaient réduit de 14 % les rendements de production de blé en Europe soit une perte de l'ordre de 3,2 milliards d'euros et une réduction de 14 % de la capacité de stockage du CO^2 par les arbres[2].

La pollution sonore

Les espèces animales utilisent la voie sonore pour communiquer entre elles, se repérer dans leur environnement ou encore pour attaquer ou défendre leur territoire. Le son a plusieurs avantages pour les espèces animales : il peut se porter sur plusieurs kilomètres et peut être entendu même dans l'obscurité. Le bruit dégagé par les êtres humains (ou son de source abiotique ou anthropique, c'est-à-dire produit par l'humain) perturbe de fait les espèces dans leur mode de vie. Des études récentes ont montré que le bruit affectait également certaines espèces de plantes[3]. Bien qu'il existe en droit français une règlementation sur le bruit dans l'environnement (voir la section concernant les nuisances sonores), elle ne permet pas d'atténuer suffisamment ses conséquences sur la biodiversité.

Le bruit anthropique a de nombreuses conséquences comportementales et physiologiques sur la biodiversité (Bruitparif, 2020), notamment sur les activités recourant au son :

- baisse de la qualité de la communication,
- dégradation de l'efficacité de la recherche de nourriture et diminution du temps attribué,
- modification de la reproduction et donc de la génétique,
- baisse de la vigilance envers les prédateurs,
- augmentation du temps de surveillance de l'environnement,
- amoindrissement de la capacité de survie des animaux, en procédant à la sélection des espèces les plus résistantes au son.

Ce bruit provient directement des déplacements, notamment le moteur des véhicules, indépendamment de l'énergie utilisée[4], le bruit du contact des pneus sur la chaussée, le bruit des voies ferrées etc., ou indirectement, par la fréquentation induite par l'accessibilité aux espaces naturels permise par les infrastructures de transport ou encore par les chantiers de construction des infrastructures.

Cette pollution sonore s'observe également dans les zones aquatiques – zones dans lesquelles le son est plus intense et l'ouïe des espèces plus fine – engendrée principalement par le trafic maritime (moteur des bateaux). Le bruit est principalement présent dans les zones habitées et les zones d'activités, mais il est également perceptible dans les zones naturelles protégées. En effet, le bruit produit par une route a des effets négatifs sur la densité de population d'oiseaux à plus d'1,5 km et celle de la population de mammifères à près de 5 km.

1. *Airparif. Effets sur la végétation. Consulté le 19 octobre 2022 à l'adresse : https://www.airparif.asso.fr/effets-sur-lavegetation#:~:text=Sous%20l%27effet%20de%20l,une%20plante%20%C3%A0%20l%27autre.*
2. *Husson, J.-F., & AÏCHI, L. (2015). Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air.*
3. *Bruitparif. (2020). Bruit et biodiversité. Rapport d'étude.*
4. *Un véhicule électrique émet un bruit de moteur fortement réduit par rapport à un véhicule thermique, mais au-delà de 50 km/h, son bruit de roulement reste identique à celui d'un véhicule normal. (Source : Bruitparif. Maîtriser le trafic : quels enjeux ?).*

La pollution lumineuse

85 % du territoire métropolitain français est soumis à une pollution lumineuse forte à très forte en 2020[1] ; le territoire francilien fait partie des zones les plus polluées. Les effets de la lumière artificielle sur la faune et la flore sont nombreux, ayant fait l'objet d'un nombre conséquent d'articles scientifiques (entre 100 et 150 articles par an étudiant le lien entre biodiversité et éclairage selon l'ARB).

Du fait des phares des véhicules et de l'éclairage provenant des infrastructures de transport (existantes ou en construction), les mobilités exercent une pression notable sur la biodiversité. En effet, celle-ci adopte des modes de vie différents de l'humain la nuit, mode de vie pouvant être perturbé par la lumière. Cette dernière perturbe notamment le cycle de vie des animaux et modifie la saisonnalité des végétaux. L'OFB recense plus d'une dizaine de conséquences de la pollution lumineuse sur la biodiversité, parmi lesquelles :

- les oiseaux migrateurs voyageant de nuit grâce au ciel étoilé sont déboussolés par les lumières et peuvent tournoyer plusieurs heures autour du point lumineux (tour éclairée par exemple) et mourir (épuisement, collision),
- de même, les points lumineux attirent les insectes volants qui utilisent traditionnellement le ciel lumineux pour se repérer, et la plupart d'entre eux meurent (épuisement, brûlure),
- les oiseaux diurnes confondent l'aube et la nuit (par la présence de lumière) et chantent jusqu'à l'épuisement. La fatigue engendrée diminue leur chance de reproduction,
- la pollution lumineuse désynchronise la saisonnalité des végétaux, c'est-à-dire l'apparition ou disparition des fleurs et feuilles, et provoque des maladies pour certaines espèces, conséquence du stress engendré,
- certaines espèces animales (comme les cervidés) peuvent se retrouver bloqués par une route éclairée, les isolant dans leur espace obscur et limitant ainsi l'accès à la nourriture. La pollution lumineuse provoquée par les déplacements altère aussi les périodes de sommeil et d'activité de ces espèces.

4.7 La gestion des risques naturels et technologiques

On distingue deux grands types de risques : les risques technologiques (transport de matières dangereuses, installations industrielles) et les risques naturels (inondation, mouvements de terrain).

4.7.1 État des lieux des risques naturels et technologiques en Île-de-France

4.7.1.1 Des risques technologiques significatifs, mais peu liés au transport

La région Île-de-France se caractérise par la présence de grands sites industriels, mais aussi par des flux élevés de matières dangereuses qui l'exposent potentiellement à des risques technologiques majeurs, mettant en péril la sécurité collective et soumettant les personnes et les biens à des dommages éventuels. Ces risques sont amplifiés par la forte densité du territoire francilien.

Les risques technologiques sont cependant peu liés aux questions de mobilité, à l'exception du transport de marchandises dangereuses par voie terrestre et, marginalement, de la gestion du risque industriel dans les centres de maintenance et d'avitaillement des transports collectifs ferroviaires et routiers.

Les installations industrielles : de nombreux établissements à risques technologiques et industriels

De nombreux sites industriels, mettant en œuvre des produits dangereux ou présentant des risques notables d'explosion, d'incendie ou de dissémination de substances toxiques, relèvent de la directive Seveso 3.

> DÉFINITION

Les établissements Seveso recouvrent une grande diversité d'activités : dépôts pétroliers ou d'explosifs, fabrication d'engrais, industrie ou stockage de produits chimiques, stockage de gaz souterrains…

1. Indicateur suivi par l'Observatoire National de la Biodiversité : « Proportion du territoire métropolitain fortement impacté par la pollution lumineuse (émission diffuse des lumières artificielles) en cœur de nuit par ciel clair ».

Le nombre d'établissements classés au titre de la directive Seveso se stabilise autour d'une centaine depuis plusieurs années en Île-de-France : en juin 2021, 107 établissements étaient classés au titre de la directive Seveso 3, dont 40 en « seuil haut » et 67 en « seuil bas ». Dans les départements de la petite couronne, cinq des six établissements « seuil haut » recensés sont des dépôts pétroliers.

Le territoire francilien accueille, par ailleurs, un certain nombre d'installations nucléaires de base, exploitées par les centres de recherches nucléaires de Saclay (Essonne) et Fontenay-aux-Roses (Val-de-Marne).

Dans le domaine des risques technologiques et industriels, la réflexion ne doit cependant pas se limiter aux seuls sites classés Seveso. De nombreux établissements industriels ou de stockage sont, à un degré moindre, source de risques (silos agricoles, dépôts d'engrais, entrepôts logistiques…) ou d'impacts potentiels sur l'environnement. Ces établissements relèvent de la réglementation sur les ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement). En 2021, plus de 2 050 établissements étaient soumis à autorisation au titre de la réglementation ICPE. Une petite proportion d'entre eux sont des centres de maintenance et/ou d'avitaillement des matériels roulants ferroviaires ou des bus.

Le transport de matières dangereuses (TMD), un risque diffus

Plusieurs millions de tonnes de matières dangereuses (hydrocarbures, à 85 %) transitent chaque année en Île-de-France par des modes de transport terrestres : voie routière essentiellement (environ 12,5 millions de tonnes/an), mais aussi voie ferrée ou fluviale. La géographie précise du risque TMD est difficile à établir, car celui-ci est, par définition, diffus.

Des secteurs plus sensibles peuvent cependant être déterminés : axes routiers à fort trafic (autoroutes, routes nationales…), zones de chargement et déchargement de marchandises (stockages pétroliers, plateformes multimodales…).

Une part très importante des flux est également assurée par des canalisations de fluides sous pression, réputées comme l'un des moyens les plus sûrs pour acheminer sur de longues distances des produits pétroliers, gazeux ou chimiques. Au regard de ses besoins énergétiques, l'Île-de-France est particulièrement concernée par ces réseaux, dont les tracés totalisent près de 3 800 km, qui se répartissent entre le transport de gaz naturel (2 800 km), les produits pétroliers (980 km) et les produits chimiques (24 km).

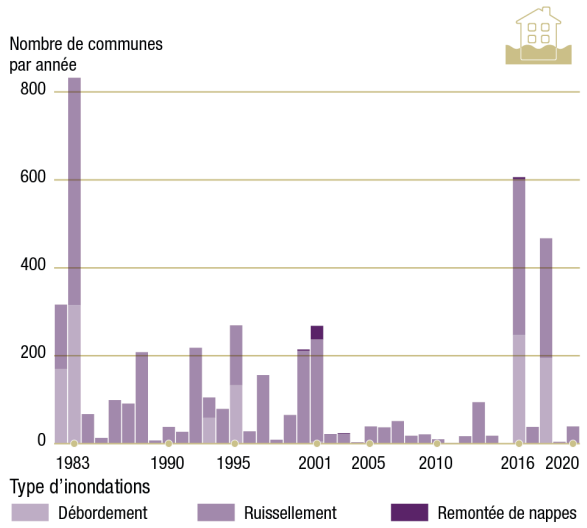
4.7.1.2 Des risques naturels principalement liés aux risques d'inondation et de mouvements de terrain

Les risques d'inondation

L'importance et la concentration des systèmes potentiellement exposés à une crue majeure font des inondations par débordement de la Seine et de ses principaux affluents (Marne, Oise et Loing) le principal risque naturel auquel est exposé le territoire francilien. En impactant potentiellement l'ensemble des communes riveraines à l'échelle de l'agglomération parisienne et de l'Île-de-France, un tel événement aurait des conséquences considérables sur la vie sociale et économique de la région, affectant, à des degrés divers, plusieurs millions de personnes, ce qui en fait l'une des catastrophes naturelles les plus redoutées en France par les acteurs de la prévention des risques naturels et de la gestion de crise.

Les territoires franciliens, urbains et ruraux, sont également exposés à des risques d'inondation par ruissellement, beaucoup plus localisés, mais aussi plus fréquents, liés à des épisodes pluvieux exceptionnels. Ces inondations liées au ruissellement impactent généralement un nombre plus limité de biens, sans affecter durablement le fonctionnement du territoire. Le caractère subit de ces événements et leur multiplication ces dernières années marquent cependant fortement les esprits.

Les arrêtés de catastrophes naturelles « inondations » en Île-de-France (1982-2020)

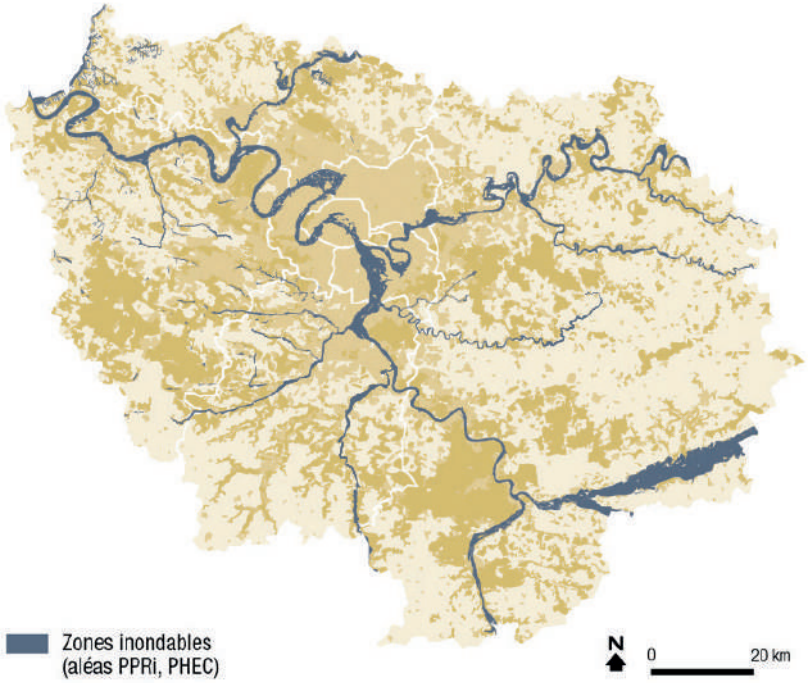


Source : L'Institut Paris Region 2021

- **Une très forte exposition des enjeux humains et économiques aux risques d'inondation par débordement**

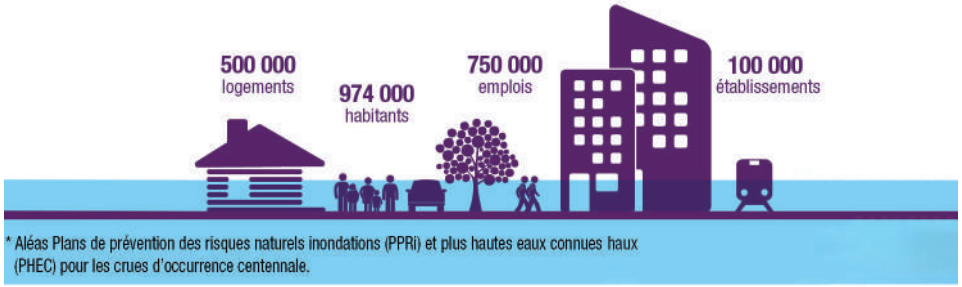
Si les zones inondables (débordement) ne couvrent que 4,7 % du territoire régional, leur taux d'urbanisation (habitat, équipements, activités économiques, infrastructures de transport, espaces verts…) atteint près de 37 %, avec d'importantes disparités territoriales : de moins de 17 % en Seine-et-Marne à plus de 95 % dans les départements de Paris et de la petite couronne.

Les zones inondables en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

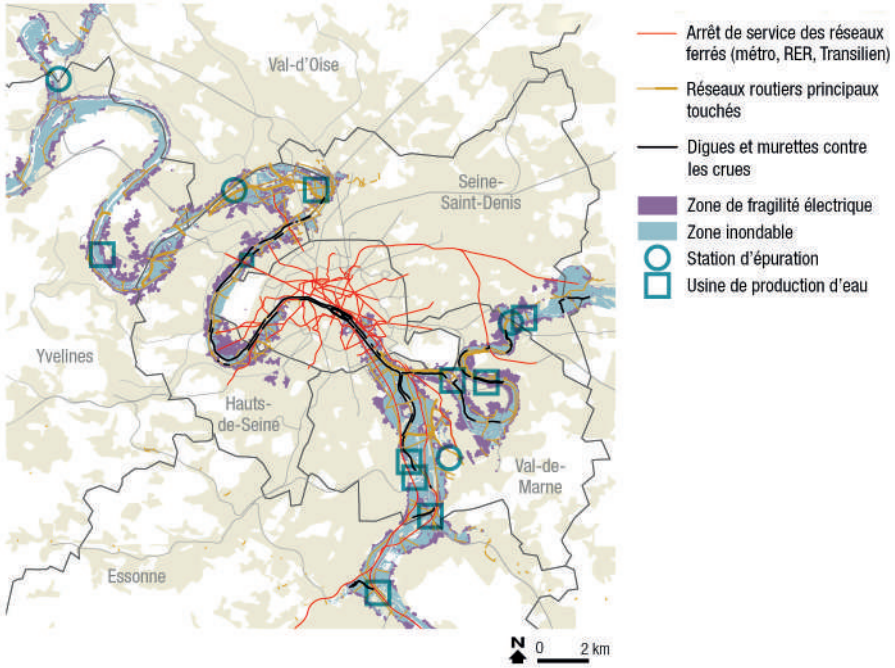
Les risques d'inondation par débordement en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

L'importance des populations potentiellement exposées en cas de crue majeure de la Seine et de ses principaux affluents rend la gestion de crise particulièrement complexe, face à la nécessité d'évacuer ou d'héberger en urgence plusieurs dizaines, voire centaines de milliers de personnes. Le coût des dommages directs pourrait atteindre plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Les enjeux métropolitains face aux risques d'inondation par débordement



Source : L'Institut Paris Region 2021

Au-delà des conséquences matérielles, une crue majeure serait à l'origine d'une crise globale et durable, qui pourrait s'étendre sur une période de plusieurs semaines à plusieurs mois pour la réparation des dommages. La vie quotidienne d'une grande partie de la population régionale, le fonctionnement des activités économiques et des services publics seraient, en effet, profondément perturbés par des dysfonctionnements, voire l'arrêt total des réseaux (électricité, eau potable, assainissement et télécommunications) et des services urbains (transport, gestion des déchets, santé…), avec des répercussions très largement au-delà des seules zones inondées.

- **Les inondations par ruissellement, des événements plus localisés et plus fréquents**

Phénomènes plus fréquents, les inondations par ruissellement résultent de crues rapides et très localisées, provoquant coulées de boues ou débordements de rus. Ces inondations se manifestent principalement lors d'orages estivaux ou en cas de saturation des sols en eau. Tous les bassins-versants, même de faibles superficies, sont potentiellement concernés. Les modes d'occupation des sols (urbanisation, espaces ouverts de grandes cultures…) du bassin-versant sont souvent déterminants dans la gravité du phénomène. Sur des territoires très imperméabilisés, en secteur urbain ou périurbain, ces inondations peuvent se produire par écoulements d'eaux ruisselées, qui n'ont pas été absorbées par les réseaux d'assainissement superficiels ou souterrains et qui se concentrent aux points bas. Le changement climatique, qui devrait se traduire par une augmentation de la fréquence et de l'intensité des pluies violentes, expose le territoire à un accroissement des risques.

Les risques de mouvements de terrain

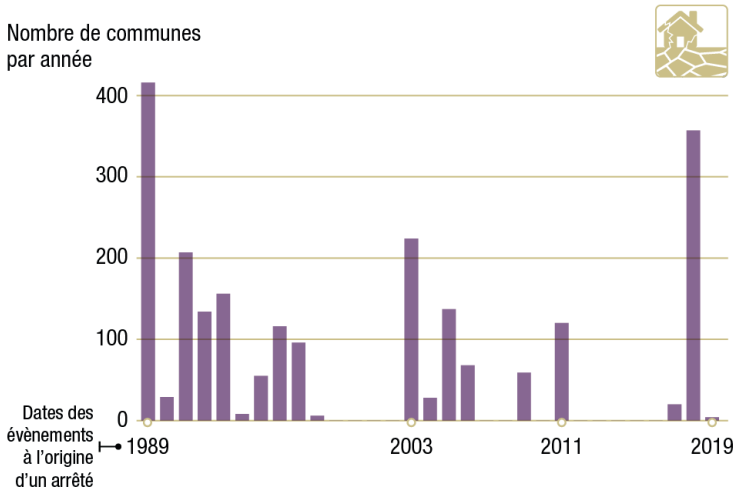
L'Île-de-France est exposée à d'autres aléas naturels que les inondations. Une part très importante du territoire est impactée par les phénomènes de retrait-gonflement des argiles (RGA), qui peuvent se traduire par des dommages importants aux bâtis, en particulier sur l'habitat individuel, mais aussi sur les infrastructures de transport.

Plus de 300 communes, dans tous les départements franciliens, sont également concernées par des risques de mouvements de terrain d'origine anthropique, liés à des zones sous-minées par d'anciennes carrières souterraines ou des zones de marnières, mais aussi, plus localement, à des processus naturels (cavités liées à des phénomènes de dissolution du gypse ou encore instabilité de falaises dans la vallée de la Seine).

- **Une région fortement exposée aux risques de retrait-gonflement des argiles**

Les phénomènes de retrait-gonflement de certains sols argileux, en période de sécheresse, affectent l'ensemble du territoire régional. En période de déficit hydrique prolongé, certaines argiles se rétractent de manière importante, ce qui induit localement des mouvements différentiels de terrain pouvant atteindre plusieurs centimètres, allant jusqu'à provoquer la fissuration en façade de certaines habitations.

Les arrêtés de reconnaissance de catastrophes naturelles sécheresse en Île-de-France



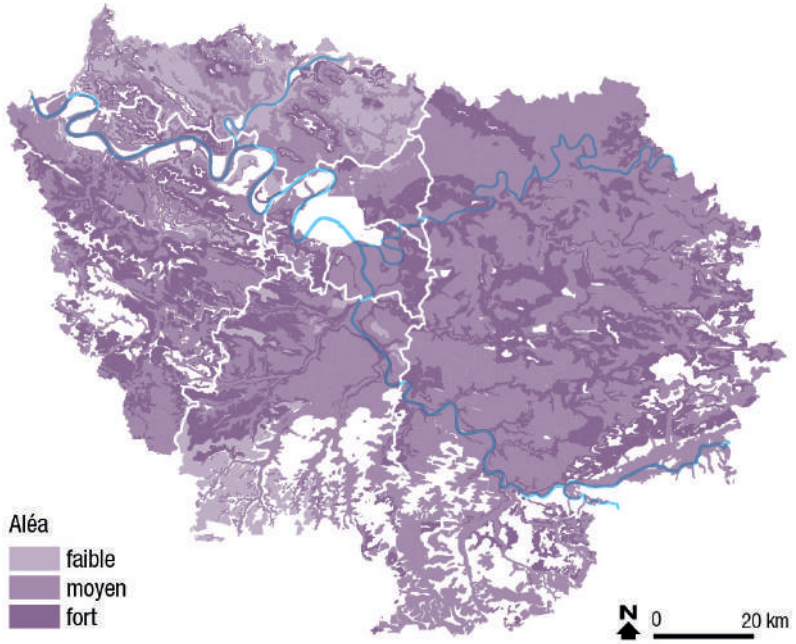
Source : L'Institut Paris Region 2021

Plusieurs milliers de maisons ont déjà été sinistrées en Île-de-France à la suite des vagues de sécheresse des années 1989-1991, 2003-2007 ou 2017-2018. Ainsi, 350 000 maisons individuelles de plain-pied (construction sinistrée type) sont potentiellement exposées aux zones d'aléas moyens à forts de retrait-gonflement des argiles en Île-de-France, particulièrement en Seine-et-Marne et dans l'Essonne. Les dommages sur le bâti se traduisent par des coûts d'indemnisation très élevés : en Île-de-France, les coûts moyens annuels des dommages assurés s'élèvent à 62 millions d'euros sur la période 1995-2016, première source de sinistralité devant les inondations.

Les infrastructures de transport sont également victimes des dégradations causées par le retrait-gonflement des argiles, notamment pour ce qui concerne les routes. Les dommages sont le plus souvent caractérisés par des fissures longitudinales proches des bords et des déformations très significatives constituant un danger pour la sécurité des usagers.

De manière générale, 76,6 % du territoire francilien (hors Paris) se situe en zones d'exposition moyenne à forte aux phénomènes de retrait-gonflement des argiles. Les effets du changement climatique (épisodes de sécheresse plus nombreux et plus intenses) vont renforcer l'exposition des territoires déjà soumis à ce risque.

Exposition au retrait-gonflement des argiles en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

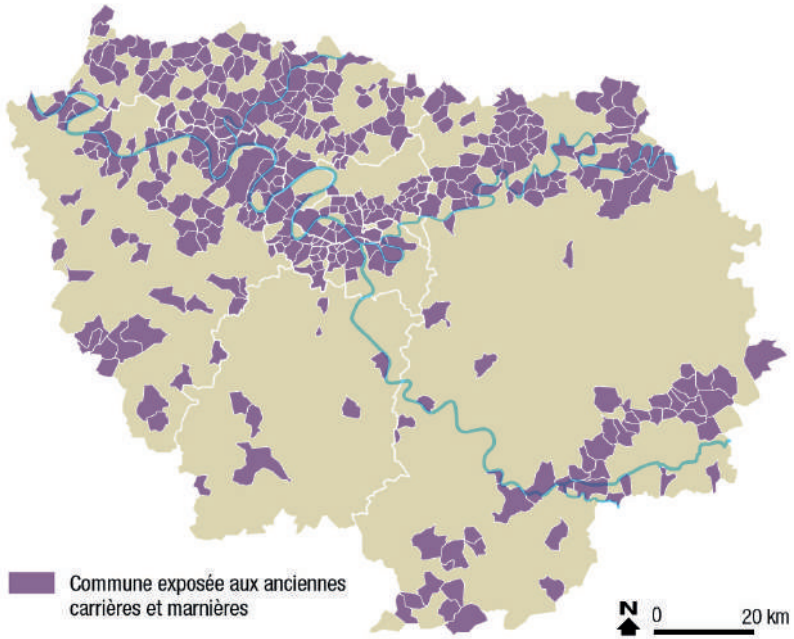
- **Des cavités souterraines héritées du passé**

La présence d'anciennes carrières souterraines de matériaux de construction (gypse, calcaire, craie…) constitue l'un des principaux facteurs de risque « mouvements de terrain » en Île-de-France. L'exploitation passée du sous-sol francilien a, en effet, laissé de nombreux vides sur le territoire régional. Dès la fin de leur exploitation, ces carrières sont le siège d'une évolution lente, mais inéluctable, qui peut se traduire par des affaissements de terrain, des effondrements ou des fontis[1]. Non stabilisées, elles empêchent toute occupation du sol, le rendant inconstructible sans travaux lourds de confortement. Elles sont, par ailleurs, source de dangers pour les constructions existantes et pour le public susceptible de fréquenter ces terrains.

En tout, 4 500 ha de zones sous-minées sont reconnues en Île-de-France, dont plus de la moitié dans les départements de la petite couronne (2 625 ha). Les départements de la grande couronne sont également exposés : exploitations de calcaire et de craie sur les coteaux de la vallée de la Seine ou de la vallée de l'Oise, de marnières dans le sud des Yvelines et surtout de gypse sur les différentes buttes au nord de Paris (Montmorency, Cormeilles-en-Parisis…). Même si elles sont beaucoup moins bien reconnues, la présence d'anciennes carrières est également avérée en Seine-et-Marne sur plusieurs secteurs : exploitations de gypse au nord du département sous la butte de l'Aulnaye et des Monts de la Goële, au sud-est de Meaux, mais aussi d'argiles sur le secteur de Provins, ou de pierres sur les coteaux de la Marne.

La mise en sécurité se heurte à des coûts de réhabilitation très élevés, souvent estimés à plusieurs centaines de milliers d'euros à l'hectare, difficilement supportables par une seule collectivité territoriale ou un maître d'ouvrage. De plus, si les anciennes carrières sont très bien localisées à Paris et en petite couronne, elles ne le sont encore que partiellement en grande couronne, où certaines ont disparu de la mémoire collective, et en particulier en Seine-et-Marne, où, en l'absence de service d'études spécialisé, la connaissance de l'aléa reste mauvaise.

Les communes exposées aux zones sous-minées en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

1. Effondrement du sol en surface, causé par la déliquescence souterraine progressive des terrains porteurs.

Les autres risques naturels

Les aléas climatiques exceptionnels peuvent occasionner des dégâts très importants en Île-de-France, en particulier dans les grands massifs forestiers, comme la tempête Lothar de décembre 1999. Des risques accrus de feux de forêt sont également à considérer à l'avenir, en lien avec l'évolution du changement climatique (chaleur, sécheresse).

4.7.2 Impact des mobilités sur la gestion des risques en Île-de-France

4.7.2.1 Des flux élevés et diffus de matières dangereuses par la route

Bien qu'une part très importante des flux soit assurée par des canalisations de fluides sous pression – réputées comme l'un des moyens les plus sûrs pour acheminer, sur de longues distances, des produits pétroliers, gazeux ou chimiques –, plusieurs millions de tonnes de matières dangereuses (hydrocarbures à 85 %) sont transportées chaque année en Île-de-France par voie terrestre : voie routière essentiellement (environ 12,5 millions de tonnes par an), mais aussi voie ferrée ou fluviale.

À cause de la grande densité des réseaux qui maillent la métropole et de l'urbanisation le long des axes de transport, le risque est particulièrement diffus. Une signalisation spécifique et des règles de circulation adaptées permettent donc de limiter les risques.

Plusieurs sites de stockage d'hydrocarbures sont présents dans le cœur de métropole. De fortes pressions s'exercent pour la fermeture de ces dépôts au regard des risques potentiels humains et environnementaux. Leur éventuelle délocalisation doit prendre en compte les incidences en termes d'augmentation des distances de livraison et, par là même, des risques liés au transport de matières dangereuses (report des flux depuis les canalisations sous pression, relativement sûres, vers un mode de transport terrestre potentiellement à risque).

4.7.2.2 Les interactions entre transport et risques naturels

L'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges, notamment au profit des infrastructures de transport (routières, portuaires, fluviales ou ferroviaires), est un facteur aggravant du risque de débordement (crues). L'artificialisation des sols due aux infrastructures de transport aggrave également les risques liés au ruissellement pluvial. Enfin, les effets barrières créés par certaines infrastructures, même situées loin des cours d'eau, empêchent la bonne régulation des crues par l'expansion des « trop pleins » d'eau. De même, les ouvrages de franchissement des cours d'eau constituent des obstacles à l'écoulement.

La construction d'infrastructures souterraines (métro) peut accroître le risque souterrain lié à la présence d'anciennes carrières. À l'inverse, la vulnérabilité du système de déplacement aux risques naturels, notamment au risque d'inondation, doit également être prise en compte. Les réseaux souterrains de transports en commun sont particulièrement exposés au risque d'inondation par débordement. Concernant le réseau routier, en cas d'inondation, une partie du réseau peut être rendue indisponible, engendrant un encombrement sur l'ensemble du réseau et des difficultés de circulation pour les acteurs gérant la crise.

Plusieurs études ont cherché ces dernières années à estimer les impacts qu'aurait une crue centennale en Île-de-France (modèle de crue similaire à celle ayant eu lieu en 1910). D'après les travaux de l'OCDE sur le cas francilien[1], les effets potentiels d'une telle inondation sur le système de transport pourraient être les suivants : 85 ponts, cinq autoroutes et de nombreuses voies secondaires coupés ; réseau RER interrompu ; 140 km de lignes de métro coupés et trois gares parisiennes inutilisables. L'OCDE estime à 3 milliards d'euros la destruction de capital pour le réseau de transport public (SNCF et RATP) en cas de crue centennale. L'interruption des transports générerait en outre 2,02 milliards d'euros de pertes d'exploitation sur le territoire touché.

Face à ces risques d'inondation, les Plans de prévention des risques naturels inondation (PPRi) constituent un outil de prévention et un document d'information. Valant servitude d'utilité publique (SUP)[2], ils délimitent les zones exposées aux risques d'inondation et réglementent l'utilisation des sols en interdisant ou en conditionnant leur constructibilité. En novembre 2022, 30 PPRi sont approuvés sur 410 communes en Île-de-France, et trois sont en cours d'élaboration. Ils concernent essentiellement les inondations par débordement des principaux cours d'eau (Seine, Marne, Oise et Loing), mais aussi des petites vallées franciliennes. Des PPRi sont par ailleurs prescrits sur 25 communes (ne constituant pas encore des SUP). Près de 150 communes sont également concernées par d'autres documents équivalents : des périmètres de risque pris au titre de l'article R111.3 du Code de l'urbanisme, essentiellement dans les Yvelines, ou des Plans de surfaces submersibles (PSS) dans les vallées de la Marne amont et de l'Yonne.

Ces plans contiennent notamment des dispositions relatives à la construction d'infrastructures de transports. Par exemple, le PPRi de l'ex-département de Paris révisé et approuvé le 19 avril 2007 prescrit aux sociétés concessionnaires des réseaux de transports en commun une « analyse de leur vulnérabilité et l'intégration dans leurs projets de toutes dispositions constructives adaptées visant à permettre le fonctionnement normal des lignes, ou, a minima, à supporter sans dommages structurels une immersion prolongée de plusieurs jours et un redémarrage de l'activité le plus rapidement possible après le départ des eaux. ». De plus, les gestionnaires de réseaux doivent, depuis 2012, « élaborer et mettre en œuvre un plan de protection contre les inondations (PPCI) ».

1. *OCDE (2014). Étude de l'OCDE sur la gestion des risques d'inondation : la Seine en Ile-de-France – Rapport d'étude.*
2. *Une servitude d'utilité publique (SUP) est une limitation administrative au droit de propriété autorisée par la loi au bénéfice de personnes publiques.*

4.8 Les espaces ouverts, les ressources des sols et sous-sols

4.8.1 État des lieux des sols en Île-de-France

4.8.1.1 La richesse des sous-sols franciliens, fragilisés par les aménagements souterrains

Contexte

Située au cœur du vaste domaine géologique que forme le Bassin parisien, l'Île-de-France présente des formations sédimentaires aux aspects et compositions très variés (sables, argiles, craie, calcaire, gypse…), et comporte de nombreux sites géologiques dont la valeur patrimoniale est reconnue au niveau national et international. En 2018, une étape préliminaire de pré-inventaire a permis de recenser 705 sites géologiques, présentant une grande diversité de configurations (carrières, affleurements naturels, sites étendus, etc.)[1], de distribution spatiale hétérogène, avec une concentration de sites particulièrement forte pour Paris et le Val-d'Oise. 207 sites ont été sélectionnés in fine pour faire partie de l'Inventaire régional du patrimoine géologique. 71 % des sites non retenus s'expliquent par une dégradation anthropique et 29 % d'origine naturelle. Les causes de dégradation d'origine anthropique en Île-de-France résultent notamment du comblement des carrières (54 % des sites dégradés) et de l'urbanisation, par l'imperméabilisation des sols ou la construction de lotissements (28 %) (les autres causes étant la décharge et la pollution des sites ainsi que d'autres actions telles que le pillage).

Enjeux globaux

Le sous-sol, patrimoine méconnu, est exploité pour l'espace supplémentaire qu'il procure, l'eau, les matériaux et l'énergie (géothermie) qu'il fournit. La densification des territoires urbanisés, particulièrement forte en Île-de-France, favorise la croissance verticale de l'espace urbain, par l'exploitation du sous-sol des villes. La pression environnementale sur le sous-sol s'est récemment intensifiée en Île-de-France, en particulier en petite couronne, notamment par le développement du réseau Grand Paris Express, avec un linéaire de projets de métro équivalent au linéaire de tunnels préexistants. Lors de projets d'aménagements souterrains mobilisant plusieurs opérateurs, une coordination est nécessaire entre les différents aménageurs afin de mieux préserver le site. Les impacts environnementaux de ces aménagements sont encore peu connus : volume considérable de terres excavées, perturbation du cycle de l'eau, création de cavités (voir la section concernant la gestion des risques naturels et technologiques) et risques souterrains associés. La ressource en eau souterraine peut être impactée sur le plan quantitatif (perturbation des écoulements) et qualitatif (mise en communication d'eau superficielle et d'eau plus profonde, entrainant des pollutions, des impacts thermiques…).

4.8.1.2 La diversité des sols en Île-de-France, soumise à de fortes pressions liées au changement climatique et à l'urbanisation

DÉFINITION

Le sol, d'une épaisseur pouvant aller de quelques centimètres à quelques mètres, est composé de particules minérales, de matière organique, d'eau, d'air et d'organismes vivants. Il est organisé en couches différenciées.

S'il représente à la fois une surface et un volume, c'est une ressource assurant de multiples fonctions : à la base de notre alimentation, fournissant une eau de qualité, accueillant une grande biodiversité, prévenant les risques d'inondation et régulant le climat (fonction de stockage du carbone)[2].

Contexte

L'Île-de-France présente une grande diversité de sols. Près de la moitié de ces derniers sont développés dans des matériaux limoneux issus des « loess » déposés durant les périodes glaciaires (sols limoneux sains épais et sols limoneux humides sur argiles). Ces sols profonds possèdent de nombreux atouts : une forte réserve utile en eau, des propriétés physico-chimiques favorables, ce qui leur confère une fertilité exceptionnelle à l'échelle de la France, voire du monde, mais aussi une bonne capacité d'épuration de l'eau, un potentiel de biodiversité important et un pouvoir d'atténuation des pics de température.

D'autres sols franciliens, considérés comme peu fertiles ou contraignants pour l'agriculture accueillent une biodiversité remarquable (sols argilo-caillouteux calcaires, sols très sableux acides et sols alluviaux), ou présentent des avantages en matière de stockage d'eau ou de carbone (sols très argileux ou sols alluviaux).

1. *AUBERGER E. (2018) « Le patrimoine géologique francilien : Inventaire, protection et valorisation ». Thèse de doctorat. Museum National d'Histoire Naturelle.*
2. *PRACC, p23.*

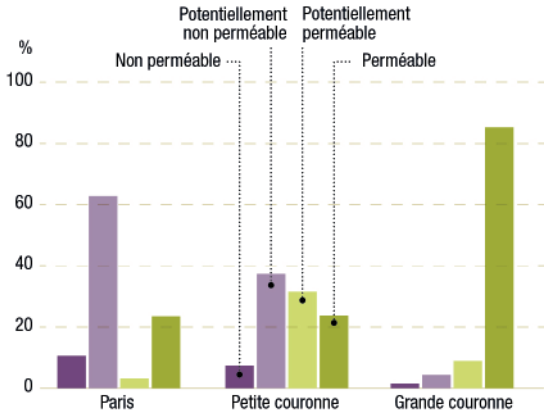
Enjeux globaux

Les phénomènes d'érosion et de perte de matière organique constituent deux enjeux très préoccupants pour les sols. Le plateau du Vexin français et la plaine de France sont particulièrement concernés par l'érosion, tandis que tous les sols agricoles franciliens présentent des teneurs en carbone relativement faibles.

En Île-de-France, les pressions liées à l'urbanisation ou à l'imperméabilisation des sols (recouvrement par des matériaux non poreux, comme des constructions, de la voirie ou des parkings) sont très prégnantes. Les sols limoneux, dont les potentialités sont majeures, tant au niveau agronomique qu'au niveau du stockage du carbone, ont été particulièrement concernés par ces changements d'occupation des sols : 12 % des sols franciliens sont a priori imperméabilisés, et cette part atteint 75 % à Paris et 55 % en petite couronne.

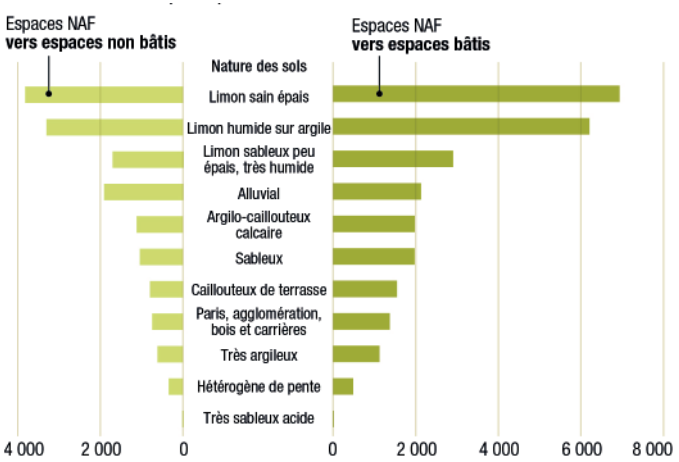
L'imperméabilisation accroit la vulnérabilité aux pollutions diffuses des sols et de l'eau (souterraine ou de surface).

Perméabilité des sols en Île-de-France en 2017



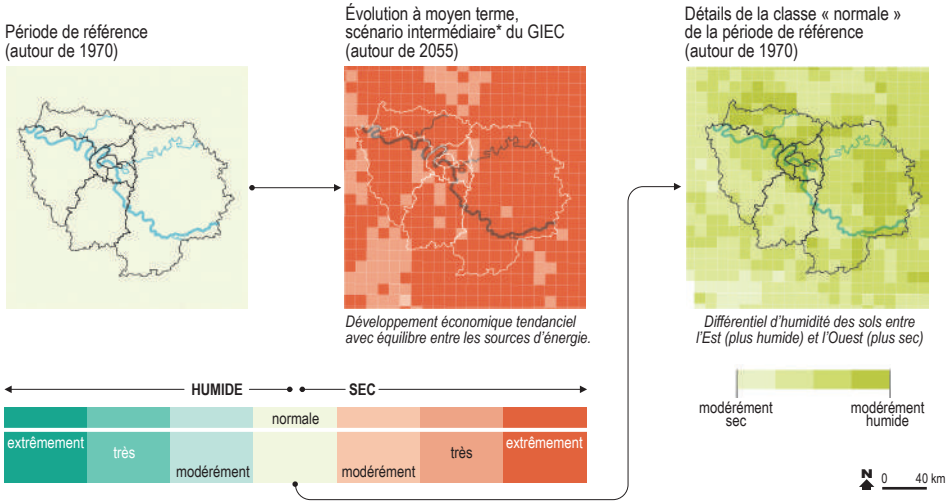
Source : L'Institut Paris Region 2021

Types des sols concernés par les changements d'usage des sols entre 1990 et 2017 (en ha)



Source : L'Institut Paris Region 2021

Évolution de la sécheresse des sols en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

La sécheresse des sols, conséquence du changement climatique, renforce leur imperméabilisation – les sols n'ayant plus la capacité d'absorber la même quantité d'eau – et augmente le risque d'inondation (voir la section concernant la gestion des risques naturels et technologiques). Cette tendance participe également au phénomène de retrait gonflement des argiles pour les sols argileux (36 % des sols franciliens[1]), ayant pour principal effet la fragilisation des logements (fissures). Enfin, la sécheresse entraîne également un appauvrissement des sols en matière organique, dont les répercussions sur les ressources sont considérables, tant pour les êtres humains (agricoles, sylvicoles) que pour l'ensemble de la biodiversité. Selon le dernier rapport du GIEC[2], la sécheresse aurait triplé les pertes de récoltes en Europe.

4.8.1.3 Une couverture remarquable du territoire francilien par les espaces ouverts, dégradée par le développement urbain

> DÉFINITION

Les espaces ouverts sont structurés en entités – agricoles, forestières et naturelles, ainsi que les jardins de l'habitat, les parcs urbains entre autres – reliées entre elles, ce qui est nécessaire pour assurer leur pérennité. Les espaces ouverts ont en commun des sols non bâtis et non revêtus, infiltrant l'eau et permettant le développement d'une vie dans le sol et de la végétation. Ils remplissent des fonctions économiques, environnementales et sociales.

Contexte

Les espaces ouverts sont primordiaux pour assurer un ensemble de fonctions, environnementales, économiques et sociales : fourniture de ressources (alimentation, bois), support de biodiversité, paysages, régulation du cycle de l'eau, prévention des crues… Ces espaces ouverts permettent d'assurer une résilience du territoire, devenue cruciale dans le contexte de changement climatique.

La région Île-de-France compte 77 % d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF), et 6 % d'espaces ouverts urbains (jardins, parcs, terrains de sport etc.), dont le niveau d'imperméabilisation est hétérogène (certains terrains de sport ou espaces de loisirs peuvent être fortement artificialisés).

Enjeux globaux

Les espaces ouverts sont soumis à de multiples pressions, particulièrement fortes dans la région capitale : consommation, fragmentation mais aussi altération, au travers de phénomènes de fréquentation intense, d'imperméabilisation et de pollution. Entre 1982 et 2017, la surface d'espaces ouverts en Île-de-France a connu une diminution nette de 42 860 hectares. Ce chiffre traduit un solde entre les disparitions et les apparitions, et masque de ce fait les nombreux changements d'occupation du sol, vers des espaces imperméabilisés mais aussi au sein des espaces ouverts. Ce chiffre cache également des disparités assez fortes entre les espaces impactés : si la superficie totale des espaces agricoles a diminué de 1 500 ha par an en moyenne, les espaces forestiers ont perdu dans le même temps 95 ha par an en moyenne.

Très élevée au tournant des années 1990, la consommation d'espaces ouverts a fortement ralenti depuis 2008, mais elle reste encore élevée au regard de l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050, inscrit en novembre 2019 dans la stratégie régionale pour la biodiversité 2020-2030, et repris par la loi Climat et Résilience de 2021. L'augmentation de la consommation foncière observée depuis 2017 peut laisser craindre une reprise, à plus long terme.

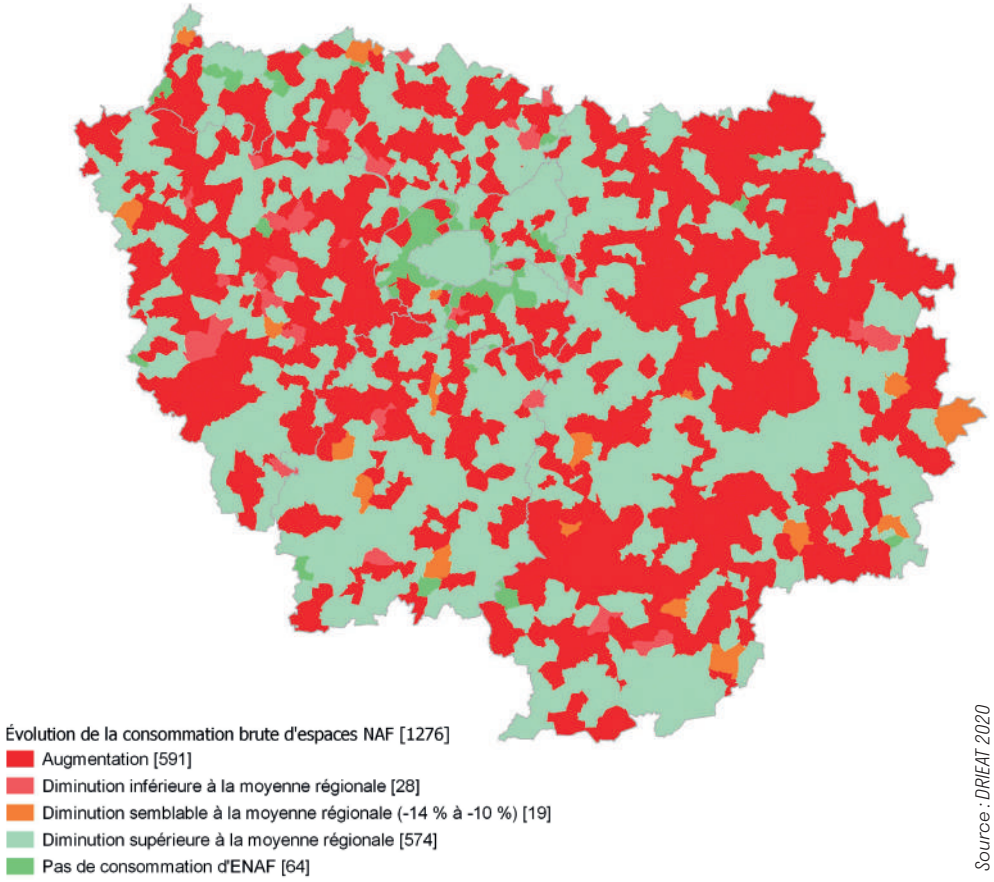
La diminution de la consommation brute d'espaces NAF constatée entre 2012 et 2017 à l'échelle de l'Île-de-France n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire : de nombreuses communes (591) ont vu leur taux de consommation d'espaces NAF augmenter sur cette période, principalement en grande couronne et de manière subsidiaire, en petite couronne (source : DRIEAT, 2020).

La densification accrue en zone semi-urbaine des espaces « à urbaniser » ou « à requalifier », entraîne un accroissement de l'imperméabilisation, en particulier dans les territoires de la « ceinture verte », espace en couronne allant de 10 à 30 km autour de Paris, et les grandes vallées. Cependant, cette densification permet de pallier le phénomène de grignotage des espaces agricoles, particulièrement présent en zone semi-urbaine.

La fragmentation des espaces ouverts par l'urbanisation ou les infrastructures de transport a en outre des impacts importants en termes de ruptures de liaisons (continuum forestier ou boisé, prairial, aquatique…), d'enclavement d'espaces, etc. La fragmentation par les infrastructures de transport (voies ferrées ou routes départementales, nationales et autoroutes) évolue peu en Île-de-France depuis les années 2000, le territoire étant déjà largement fragmenté. Ainsi le nombre d'entités d'espace naturel, agricole et forestier de plus de 1 000 ha d'un seul tenant – correspondant à l'aire vitale d'un cerf – est passé de 306 en 2003 à 299 en 2017. Les espaces ouverts franciliens apparaissent globalement altérés, notamment du fait de l'imperméabilisation des sols. Ils subissent des pressions en termes d'usages : fréquentation intense des espaces verts et forestiers, hausse de la sollicitation des sols agricoles, augmentation des prélèvements de bois en forêt…

1. 24 % de sols limoneux humides sur argile, 8 % de sols argilo-caillouteux calcaire et 4 % de sols très argileux (source : L'Institut Paris Region).
2. IPCC Sixth Assessment Report. Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability.

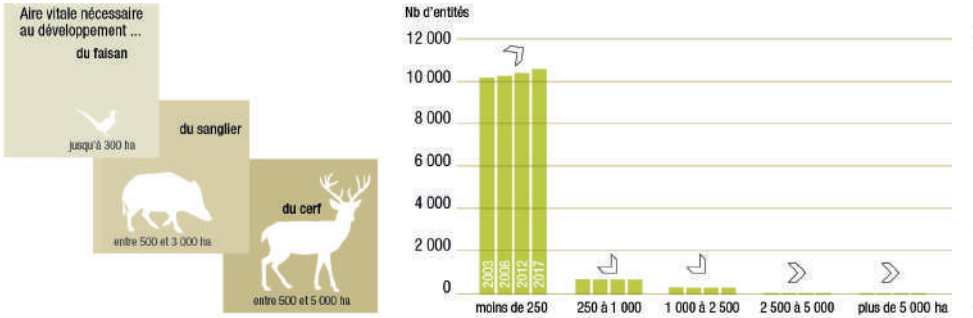
Évolution de la consommation brute d'espaces naturels, agricoles et forestiers en Île-de-France entre 2009-2012 et 2013-2017



Source : DRIEAT 2020

Le développement de grandes zones logistiques en zones périurbaines a sensiblement contribué à la consommation d'espaces ouverts (naturels, agricoles et forestiers). Cela entraîne la multiplication de grandes zones périurbaines dédiées à la logistique. Le développement des énergies renouvelables ou de récupération commence aussi à engendrer une consommation bien visible d'espaces ouverts (naturels, agricoles et forestiers). Les installations associées auraient ainsi consommé de l'ordre de 100 ha pour les unités de méthanisation, 90 ha pour les parcs solaires et 15 ha pour les parcs éoliens depuis le début de leur déploiement. Les installations liées à la gestion des déchets ou de l'eau, correspondant à des équipements plus anciens, mobilisent davantage de foncier. Les data centers sont en forte progression.

Évolution de la fragmentation des espaces naturels, agricoles et forestiers en Île-de-France entre 2003-2008-2012-2017



Source : L'Institut Paris Region 2021

4.8.2 Impact des mobilités sur les espaces ouverts, les sols et sous-sols

4.8.2.1 La pollution des sols, sous-sols et espaces ouverts

Le déplacement par véhicule à moteur thermique entraîne la combustion de pétrole et dégage ainsi des polluants atmosphériques *(voir la section concernant la qualité de l'air)*. En particulier, les émissions de SO_2, NOx et de NH_3 sont responsables de la pollution acide des sols à proximité des infrastructures routières mais également à des distances plus importantes du fait du maintien des polluants dans l'air. L'acidification des milieux a pour conséquence l'appauvrissement des éléments nutritifs présents dans les sols : il en résulte une dégradation des ressources tant agricoles que forestières, dont la croissance est fortement impactée. Un lien direct entre les émissions de SO_2 et de NOx et la modification de la physiologie des plantes a également été identifié.

Le phénomène de dépérissement des forêts s'explique également par l'appauvrissement des sols en matières organiques, lié aux sécheresses, accrues à la fois par de fortes concentrations en SO_2 et en ozone mais également causées par le changement climatique résultant des émissions de GES relâchées en partie par les véhicules thermiques.

Outre la pollution acide, les mobilités sont également responsables de l'eutrophisation des milieux, du fait principalement des émissions de NOx et de NH_3, ainsi que du phénomène d'oxydation des végétaux par les dépôts secs d'ozone, ralentissant la croissance des végétaux (voir la section concernant la biodiversité).

4.8.2.2 La consommation et la fragmentation des espaces ouverts par les infrastructures de transport

Les travaux relatifs aux projets d'infrastructures souterraines de transport ont des impacts non négligeables sur les sous-sols, notamment du fait de l'extraction d'une quantité notable de matériaux et de la création de cavités souterraines, présentant ainsi un risque pour la population et les infrastructures et bâtis situés en surface *(voir la section concernant la gestion des risques naturels et technologiques)*.

Les aménagements souterrains modifient également les services écosystémiques du sous-sol, en particulier le cycle de l'eau (impact sur l'écoulement, la qualité et la température des eaux souterraines *(voir la section concernant les ressources en eau)*.

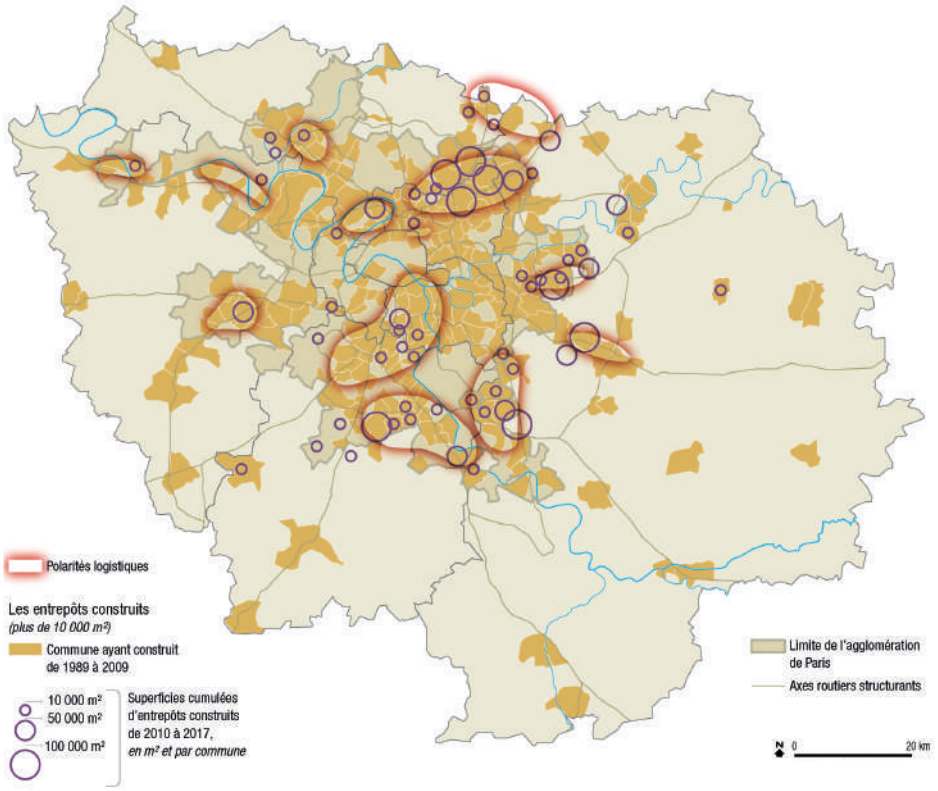
Les parkings, qu'ils soient de plein air ou souterrains, représentent également une menace pour les sols, notamment les sites géologiques.

La mobilité est fortement consommatrice d'espace du fait de ses infrastructures, des déplacements induits et du stationnement. Ainsi, l'emprise au sol des infrastructures de transport est importante en Île-de-France, pour répondre à la fois à l'étalement urbain mais également à la demande de transports alternatifs à la voiture individuelle. Cependant, le développement des infrastructures de transport n'est responsable à l'échelle régionale que de 4 % de la consommation brute d'espace entre 2012 et 2017 (DRIEAT, 2020).

Enfin, la logistique, bien que vitale pour le fonctionnement du métabolisme francilien, soulève également des enjeux en matière de consommation d'espace. On assiste à un éloignement des surfaces logistiques, impliquant des polarités logistiques qui se renforcent et s'étendent en grande couronne.

La base Sitadel rend compte de l'évolution des mètres carrés d'entrepôts construits en Île-de-France. Avant 2000, 35 % des surfaces d'entrepôts étaient construites à Paris et en petite couronne, contre 65 % en grande couronne. Sur la période 2000-2017, 19 % ont été construites en petite couronne, contre 81 % en grande couronne. Cet éloignement du centre de l'agglomération parisienne s'accompagne d'une concentration des entrepôts dans les principales polarités logistiques. 40 % des surfaces de stockage construites entre 2010 et 2017 sont concentrées sur dix communes (Réau, Tournan-en-Brie, Aulnay-sous-Bois…), contre 21 % entre 1980 et 1989.

Évolution de la surface de stockage construite par commune en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

En outre, du fait du recouvrement du sol par des matériaux imperméables tels que le bitume, la création ou l'aménagement des infrastructures de transports a souvent pour conséquence l'imperméabilisation des sols. Les sols ainsi imperméabilisés altèrent les services écosystémiques qu'ils fournissent, notamment en matière de ressources (agricoles, forestières) et d'infiltration des eaux, absorption permettant d'une part de limiter l'ampleur et la fréquence des inondations *(voir la section concernant la gestion des risques naturels et technologiques)* et d'autre part de remplir les nappes phréatiques.

Enfin, ces infrastructures sont également responsables de la fragmentation des espaces ouverts : les voies coupent les espaces en plusieurs unités (morcellement) entraînant une perte de cohésion des nouvelles unités.

4.9 Le patrimoine bâti et paysager

4.9.1 État des lieux du patrimoine bâti et paysager en Île-de-France

4.9.1.1 Un patrimoine paysager à préserver face à l'étalement urbain

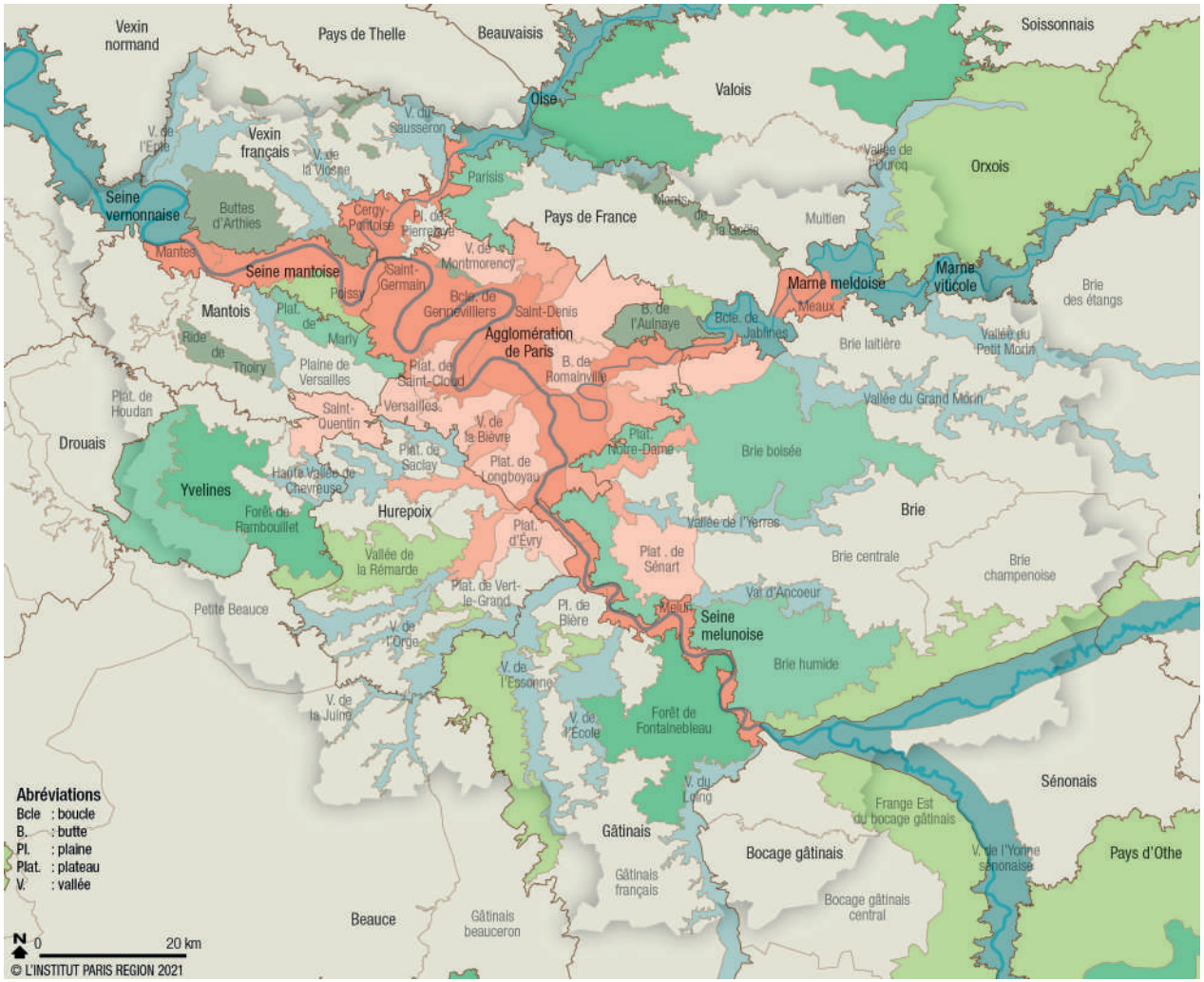
Certains paysages franciliens sont emblématiques, comme les vues sur Paris, le château de Versailles et son grand axe ou la forêt de Fontainebleau. Moins connus, beaucoup d'entre eux – urbains, périurbains ou ruraux – identifient l'Île-de-France. Leur reconnaissance a mis en avant leur diversité et leur fragilité face à l'urbanisation et à l'imperméabilisation des sols.

Depuis l'adoption de la Convention européenne du paysage, en 2000, l'identification des paysages dans six Atlas départementaux et un Atlas régional a permis aux départements périphériques de redécouvrir leur ruralité et aux départements centraux d'affirmer leurs paysages urbains. Cette richesse de paysages est davantage connue à l'échelle locale.

Les grands massifs boisés de Fontainebleau et de Rambouillet sont deux paysages emblématiques qui peuvent faire oublier d'autres territoires boisés comme le Parisis, la Brie boisée ou la Brie humide.

La vallée de la Seine est reconnue pour ses quais parisiens patrimoniaux et ses pinacles crayeux en Normandie, mais leur notoriété fait de l'ombre à la Seine mantoise industrielle, à la Seine melunoise et aux autres grandes vallées (Marne, Oise et Yonne).

Les unités paysagères franciliennes



Source : L'Institut Paris Region 2021

Pendant longtemps, l'ennemi des paysages franciliens a été l'étalement urbain. Les documents d'urbanisme régionaux successifs ont tenté de contenir cette avancée, via plusieurs outils : le « front rural » au sein d'un territoire sous tension (la Ceinture verte) et les Zones naturelles d'équilibre (Sdaurif de 1976), puis les « fronts urbains » au sein de la Ceinture verte (SDRIF de 2013). Le ralentissement de la consommation d'espaces NAF à l'œuvre en Île-de-France est un signe encourageant pour le devenir des paysages ouverts (à la vue), renforcé par l'objectif Zéro artificialisation nette (ZAN) qui vise à diviser par deux le rythme de consommation d'espaces à l'horizon 2030.

Une nouvelle altération des paysages ouverts pèse sur les espaces ruraux. L'urbanisation par renouvellement des tissus urbains existants et du fait des grands projets de transports s'effectue en évacuant des déblais (terres excavées, gravats de démolition…). Si ces derniers sont pour partie réutilisés sur place, ils sont en majorité exportés et stockés en dehors de l'agglomération, dans des installations de stockage des déchets inertes (ISDI), créant des buttes aux pentes abruptes, qui bousculent le relief naturel et occultent les horizons. Les paysages ouverts se trouvent aussi peu à peu encombrés par de nouveaux équipements (plateformes de compostage, unités de méthanisation, éoliennes…), qui se cumulent avec des équipements plus anciens (lignes électriques, stations d'épuration, plateformes logistiques…).

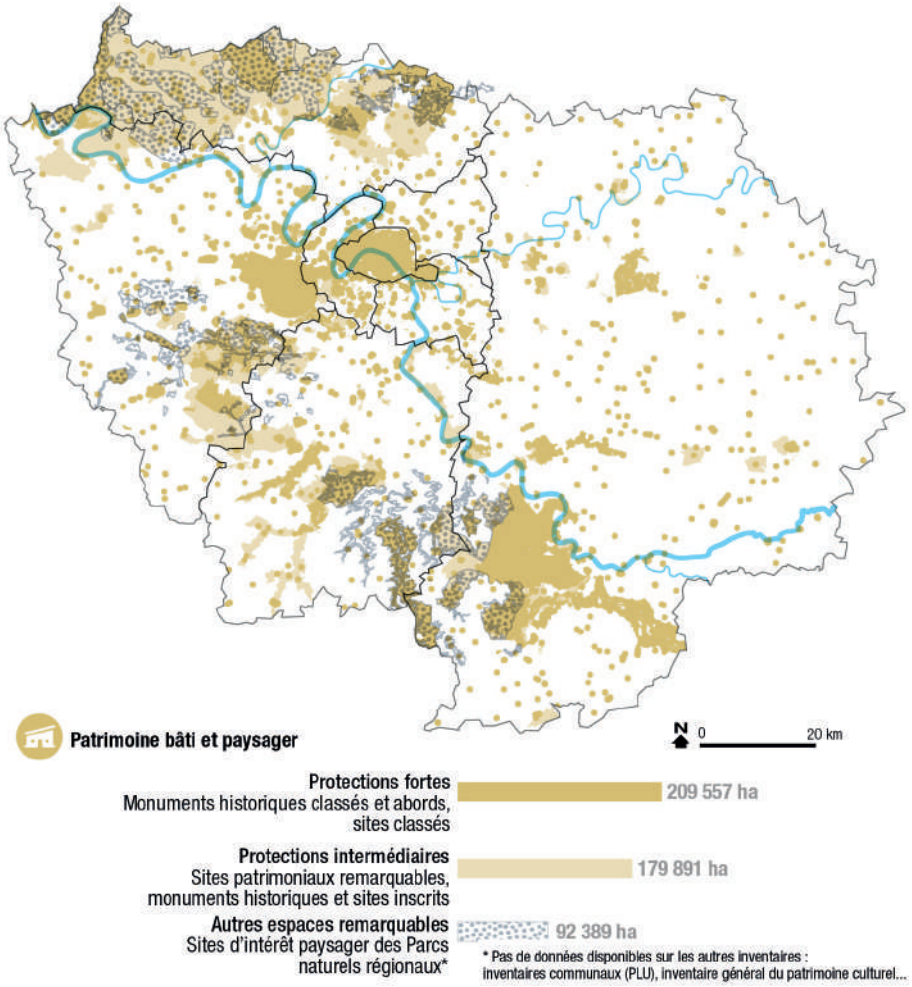
4.9.1.2 Un patrimoine bâti exceptionnel, soumis aux enjeux du changement climatique et de la pollution atmosphérique

L'Île-de-France concentre un patrimoine bâti exceptionnel, et reconnu internationalement, qui participe fortement à son identité et à son rayonnement, pour en faire la première région touristique mondiale. La densité de lieux historiques et de monuments y est particulièrement remarquable. À côté du grand patrimoine reconnu, la région bénéficie également d'un maillage complet par des centres de bourgs et de villages à caractère patrimonial, forgeant aussi l'identité francilienne.

Par son histoire et son rôle politique majeur, l'Île-de-France est pourvue d'un riche patrimoine reconnu. Près de 4 000 biens sont ainsi protégés par un classement ou une inscription sur la liste des Monuments historiques, soit 9 % des Monuments historiques français. Si près de la moitié est concentrée à Paris, le reste est réparti de manière relativement homogène sur le territoire régional, bien qu'il soit davantage présent dans la zone agglomérée et dans les villes.

Peu à peu, les logiques patrimoniales se sont étendues à l'espace autour des monuments puis aux territoires présentant un intérêt historique, architectural ou artistique : les abords des monuments et les sites patrimoniaux remarquables couvrent ainsi près de 12 % de la superficie régionale.

Protections et inventaires du patrimoine bâti et paysager en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

Les sites inscrits et classés permettent la reconnaissance et la protection du patrimoine paysager et des ensembles bâtis de qualité, de même que les PNR. Enfin, les huit sites inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco (parmi lesquels les châteaux et parcs de Versailles et de Fontainebleau, les rives de la Seine à Paris, la tour Saint-Jacques à Paris, la ville de Provins, ou encore les réalisations de Le Corbusier à Paris et Poissy) contribuent au prestige et au rayonnement de l'Île-de-France.

4.9.1.3 Des espaces verts inégalement accessibles aux franciliens

Très variés, les espaces verts et de nature en ville assurent nombre de services urbains : santé, création de lien social, adaptation au changement climatique, lutte contre l'érosion de la biodiversité… À la suite d'ambitieuses politiques menées dans les années 1970, l'offre en parcs et jardins s'est relativement accrue et diversifiée puis fortement ralentie depuis les années 2000. Dans le cœur de métropole, qui comprend encore de nombreux secteurs carencés, l'augmentation de la population est devenue plus rapide que celle de l'offre en espaces verts ou boisés, malgré quelques réalisations emblématiques (grand parc de Saint-Ouen, parc de Billancourt…), entraînant mécaniquement une baisse de la superficie d'espaces verts ou boisés par habitant.

Un espace vert n'est pas systématiquement un parc ou un jardin public : il peut être un équipement public avec une grande superficie dédiée aux espaces de nature (parc sportif, cimetière paysager…). Un espace vert n'est pas forcément de propriété publique : il peut être privé avec un contrat d'ouverture au public (parc de château).

Évolution du nombre de m² d'espaces verts ouverts au public (hors bois) par habitant (figure n°1), pour la région Île-de-France et par département francilien (figure n°2)

Figure n°1 :

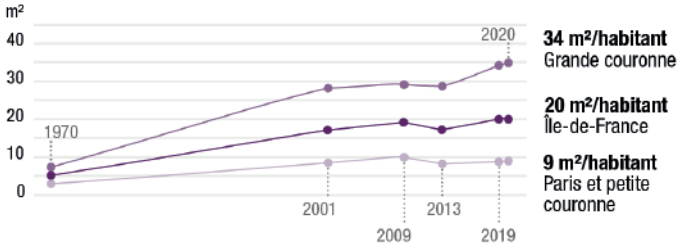
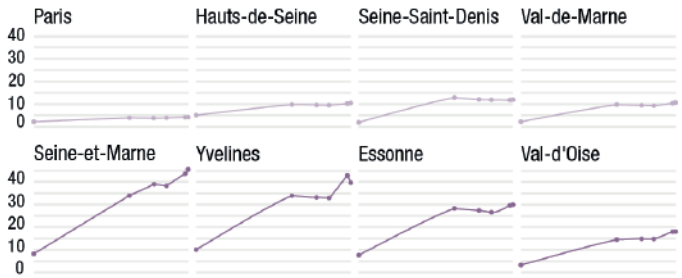


Figure n°2 :



Sources : L'Institut Paris Region 2021

Si l'offre globale approche ou dépasse 10 m² d'espaces verts par habitant, certains territoires voient leur taux baisser avec l'intensification de la densification : la création de nouveaux espaces verts ouverts au public ne couvre pas l'augmentation de la population. Ce ratio ne nous renseigne pas sur la localisation des espaces verts ouverts au public. Ainsi, les espaces créés peuvent être très éloignés des nouvelles populations arrivées et, de même, un espace vert sur la commune adjacente ne sera pas comptabilisé. Les bois de Vincennes et de Boulogne, par exemple, sont comptabilisés dans le ratio de Paris, et non dans celui des communes attenantes, qui profitent pourtant de leur proximité. Les politiques régionales essaient donc de raisonner en termes d'accessibilité, en plus du ratio par commune.

4.9.2 Impact des mobilités sur le patrimoine bâti et paysager

4.9.2.1 L'accessibilité et la desserte du patrimoine, enjeu d'attractivité

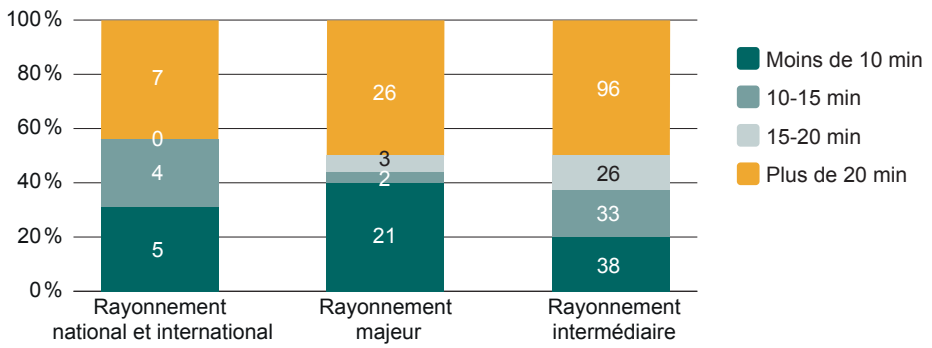
Avec 50,3 millions de touristes en 2019[1], l'Île-de-France est la première région touristique de France. Cependant, cette attractivité pose la question de l'empreinte environnementale des déplacements sur le territoire francilien pour rejoindre les sites patrimoniaux et paysagers. L'accessibilité et la desserte du patrimoine par les transports alternatifs à la voiture individuelle sont deux enjeux primordiaux pour maintenir voire accroître son attractivité dans une démarche de tourisme responsable.

En Île-de-France en 2018, 50 % des sites touristiques étaient accessibles en moins de vingt minutes à pied depuis une gare ferroviaire, dont la moitié en à peine dix minutes de marche[2]. La plupart des sites les plus desservis se situaient en agglomération (dans une logique d'offre plus fournie en transports en commun) et étaient de rayonnement national ou international[3] (environ 50 %).

À l'inverse, les sites de plus faible renommée présentaient une desserte plus faible : seuls 35 % des sites de rayonnement intermédiaire[4] étaient accessibles en moins de quinze minutes à pied d'une gare.

1. *Comité Régional du Tourisme Paris Île-de-France, Bilan 2019.*
2. *L'Institut Paris Region (2020), Tourisme et transport local en Île-de-France. Panorama du tourisme et desserte des sites par le réseau de transport en commun.*
3. *Un site de rayonnement national ou international accueille plus de 500 000 visiteurs par an.*
4. *Un site de rayonnement intermédiaire accueille entre 20 000 et 100 000 visiteurs par an.*

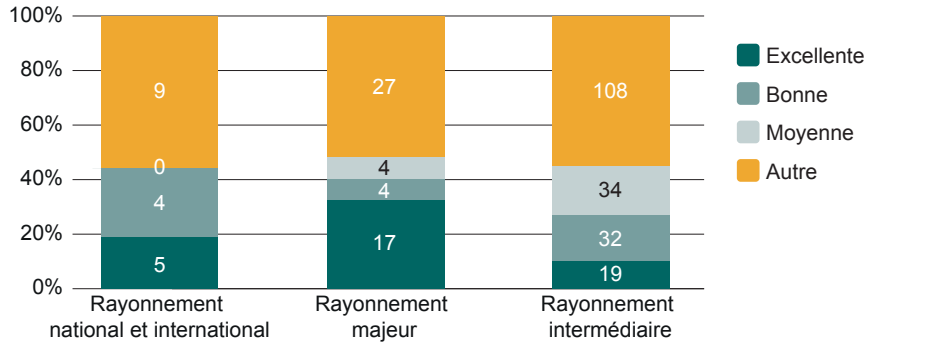
Répartition des sites patrimoniaux selon leur niveau de rayonnement et le temps de marche à pied depuis la gare ferroviaire la plus proche



Source : L'Institut Paris Region 2018

De manière générale, seulement 15 % des sites dont le rayonnement est compris entre intermédiaire et majeur[1] bénéficiaient d'une desserte excellente.

Répartition des qualités de desserte par rayonnement des sites patrimoniaux en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2018

Le développement des infrastructures de modes actifs permet également de concilier accessibilité et biodiversité, en constituant le support de liaisons vertes entre espaces ouverts urbains (coulées vertes).

4.9.2.2 La dégradation du patrimoine par les mobilités

Il existe deux sources principales de dégradation du patrimoine bâti et paysager résultant des mobilités : les conséquences de la pollution atmosphérique, tant sur les sols et la végétation que sur les bâtiments, et la fragmentation, déstabilisant en particulier les paysages franciliens.

La pollution atmosphérique

Concernant le patrimoine paysager, la pollution atmosphérique issue des déplacements en véhicules thermiques a pour conséquence la perte en matière organique des sols ainsi que l'oxydation des végétaux et l'eutrophisation des milieux.

Les émissions de polluants atmosphériques entraînent également des conséquences sur les matériaux des immeubles, pouvant ainsi dégrader le patrimoine bâti francilien. Ces dégradations se présentent sous forme de dépôt de poussières noirâtres sur les façades des bâtiments et monuments. En particulier, les émissions de carbone suie et de SO_2 sont responsables de ces salissures. Les dépôts sont particulièrement présents dans les zones moins exposées à la pluie (évacuant les particules, sulfates et carbonates des façades) et à proximité du trafic routier, soit les parties basses des monuments[2].

Au-delà de l'altération esthétique due au carbone suie, on constate également une dégradation physique des monuments, conséquence de la sulfatation des matériaux. Cette sulfatation se développe à la surface des bâtiments, au-dessus par le développement de croûtes noires gypseuses, et en dessous par sulfatation de la pierre en profondeur[3]. Contrairement aux salissures, seuls certains matériaux peuvent se sulfater en profondeur : les calcaires et les grès calcareux (matériaux comportant des carbonates). Les vitraux sont davantage impactés par la pollution atmosphérique que les façades murales, particulièrement les vitraux anciens. De composition différente au verre des fenêtres actuelles[4], les effets sont particulièrement importants : ils subissent une agression chimique par la pluie, pouvant être corrodés voire troués. Des dépôts de suies noires se forment sur les parties abritées, le nettoyage – coûteux – n'étant pas assez régulier pour prévenir les salissures. L'enjeu est cependant subsidiaire, les effets de la pollution atmosphérique dépendant largement des émissions de SO_2[5]. Il est à noter toutefois que les émissions de particules fines (PM) participent à cette dégradation[6].

La fragmentation

Enfin, du fait d'une fragmentation des espaces, les infrastructures de transport contribuent à la dégradation des continuités paysagères.

1. *Un site de rayonnement majeur accueille entre 100 000 et 500 000 visiteurs par an.*
2. *Site Airparif. Effets sur les bâtiments. Soumis au fil des ans à l'action de la pollution, les matériaux des façades, essentiellement la pierre, le ciment et le verre, se détériorent. https://www.airparif.asso.fr/effets-sur-les-batiments Consulté en octobre 2022.*
3. *Lefèvre, R.-A., Ionescu A., Ausset P. (2007). La sulfatation des pierres calcaires en atmosphère polluée : expérimentation sur le terrain et modélisation, Pollution atmosphérique.*
4. *Les anciens vitraux sont composés de silicium, calcium et potassium quand les nouvelles vitres substituent le potassium contre du sodium (source : Airparif).*
5. *Les émissions de SO_2 ont baissé de 62% entre 2010 et 2018 (source : Bilan des émissions 2018, Airparif).*
6. *https://www.ecologie.gouv.fr/pollution-lair-origines-situation-et-impacts*

4.10 Les ressources en eau

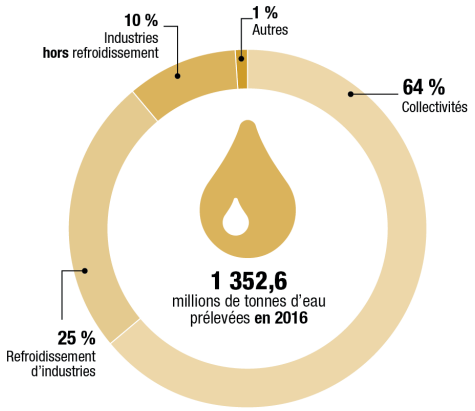
4.10.1 État des lieux de la ressource en eau et de ses usages en Île-de-France

4.10.1.1 La consommation d'eau en Île-de-France

L'eau douce et les écosystèmes qui lui sont associés assurent un certain nombre de services dont bénéficie la société, appelés « services écosystémiques » ou « services écologiques ». Les cours d'eau et nappes phréatiques, alimentés par les précipitations, permettent la production d'eau potable et l'irrigation des cultures. La faune et la flore présents dans ces milieux constituent une source d'approvisionnement en aliments et matériaux. Les écosystèmes d'eau douce offrent également des services dits « de régulation », comme la régulation du climat local (rafraîchissement par évapotranspiration) et global (stockage de carbone), la limitation de l'érosion et des risques liés aux crues, ou encore la régulation de la qualité de l'eau. Les cours d'eau permettent le transport de biens et de personnes (rivières navigables). Enfin, l'eau joue un rôle culturel et récréatif précieux.

En 2016, 1 352,6 millions de m^3 d'eau ont été prélevés en région Île-de-France (ce chiffre ne prend pas en compte le turbinage par les barrages), soit environ 112 m^3 par habitant. L'eau prélevée est principalement utilisée pour la production d'eau potable (61 %) ; l'industrie représente également un poste de consommation significatif, avec environ un tiers des prélèvements. Les prélèvements d'eau de l'Île-de-France sont nettement en-dessous de la moyenne nationale, qui s'établissait à 252 m^3 par habitant en 2016. La faible part consacrée à l'alimentation des canaux et à l'irrigation, postes représentant plus de 50 % des consommations d'eau (hors énergie) à l'échelle nationale, explique en grande partie cette différence.

Usage de l'eau en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2018

L'eau délivrée au robinet des consommateurs est produite à partir de 920 ouvrages de prélèvement. Il existe deux sources principales pour l'alimentation en eau potable :

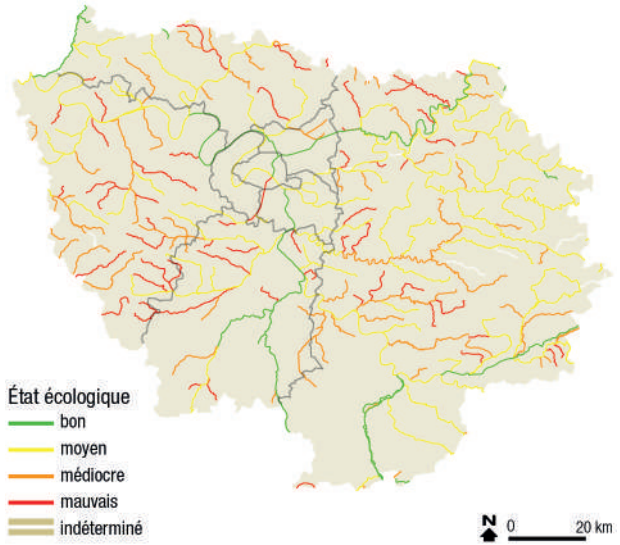
- les eaux de surface : issues des cours d'eau principaux (Oise, Seine et Marne), elles fournissent 55.3 % des débits exploités.
- les eaux souterraines : captées hors de la zone agglomérée parisienne, dont la recharge dépend du cumul des précipitations des mois ou des années antérieurs. 901 captages (forages, puits, sources, etc.) d'eaux souterraines fournissent 44.7 % des débits exploités.

La diversification des sources d'alimentation en eau permet de limiter les difficultés en cas de sécheresse.

4.10.1.2 La ressource en eau en Île-de-France : états écologiques des cours d'eau et eaux souterraines

Le territoire francilien fait partie du bassin Seine-Normandie, qui couvre 18 % du territoire métropolitain. Elle concentre à elle seule 65 % de la population du bassin, induisant une pression particulièrement forte sur les cours d'eau. Les sources de pollution de l'eau sont multiples : macro-polluants provenant des stations de traitement des eaux usées ou d'industries, nitrates diffus liés aux activités agricoles, phosphore diffus venant de l'érosion des sols, micropolluants…

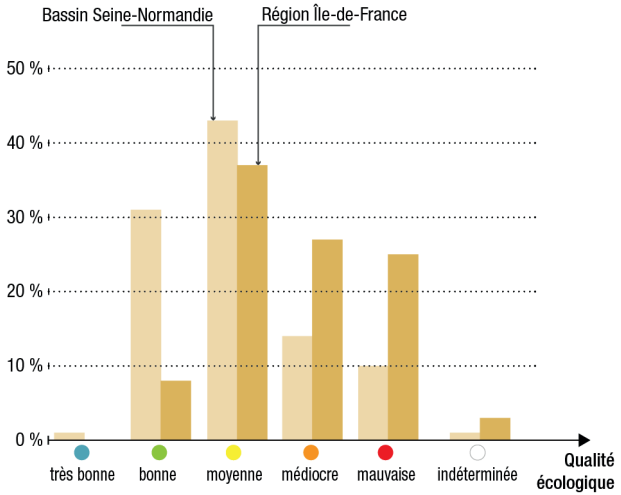
État écologique des rivières en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

On constate néanmoins une légère tendance à l'amélioration : entre 2013 et 2019, le nombre de masses d'eau et cours d'eau en bon ou très bon état écologique a augmenté de 8 % à l'échelle du bassin, pour atteindre 41 %[1]. De nouvelles règles plus sévères applicables en 2019 ont cependant entraîné une réévaluation à la baisse de ce chiffre. La situation régionale est particulièrement préoccupante : seules 16 % des rivières d'Île-de-France présentent un bon état chimique. Concernant les eaux souterraines, leur état chimique est médiocre pour 85 % des treize masses d'eau régionales, malgré une légère amélioration liée à la résorption progressive de substances désormais interdites d'utilisation. Les captages qui présentent les dépassements des normes réglementaires les plus fréquents pour les nitrates et les pesticides se situent principalement en Seine-et-Marne, dans les Yvelines et le Val-d'Oise.

Répartition des rivières selon leur qualité écologique en Île-de-France



Source : L'Institut Paris Region 2021

4.10.1.2 Des pressions sur les eaux aggravées par le changement climatique

Les projections du changement climatique en cours sur le bassin Seine-Normandie laissent craindre de nombreux impacts sur le cycle hydrologique dès le milieu du XXIe siècle.

Ces impacts comporteront notamment une baisse du débit des cours d'eau, qui entraînera vraisemblablement une hausse de la pollution des milieux aquatiques : la baisse des volumes entraîne mécaniquement une baisse de la capacité de dilution des polluants.

Le débit des cours d'eau aura baissé de 10 % à 30 % d'ici 2070-2100, selon les scénarios optimistes. Une grande partie du territoire régional devrait également connaître de très longues sécheresses du sol, quasiment sans retour possible à l'état actuel.

La baisse de certaines nappes pourrait, en outre, atteindre plusieurs mètres, voire plus d'une dizaine de mètres au niveau local, sans même tenir compte de prélèvements accrus pour l'irrigation. Cette diminution de la recharge des nappes, qui pourrait atteindre 16 % en 2050, aura pour conséquence une tension accrue sur la ressource en eau, qui impliquera de maîtriser les volumes prélevés. On constate déjà un déséquilibre entre niveau de prélèvement et niveau de recharge pour quatre des 57 masses d'eau souterraine du bassin Seine-Normandie. Selon l'AESN, ce chiffre pourrait atteindre treize d'ici 2027, soit 23 % des nappes impactées de manière significative si rien n'est fait[2].

4.10.2 Impact des mobilités sur la ressource en eau

4.10.2.1 Les pollutions liées aux déplacements

Les déplacements ont un impact sur la qualité de l'eau en raison des pollutions atmosphériques qu'ils engendrent. Les émissions de NOx *(voir la section concernant la qualité de l'air)* liées au trafic routier contribuent ainsi à une acidification des milieux aquatiques, et au phénomène d'eutrophisation (apport excédentaire d'azote dans les milieux naturels) qui conduit à une réduction de la biodiversité.

L'état chimique des eaux est également affecté par la présence d'hydrocarbures aromatiques cycliques (HAP), particulièrement toxiques et intégrés à la liste des polluants prioritaires de l'OMS et de l'Union Européenne. Les HAP sont issus de combustions incomplètes, provenant essentiellement du chauffage au bois ; selon le CITEPA[1], les transports sont néanmoins responsables de 6 % des émissions de HAP en France en 2021.

Par ailleurs, le transport fluvial est susceptible d'entraîner des pollutions accidentelles, par exemple en cas de fuite d'huile ou de carburant lors de la navigation. Les peintures antisalissures employées pour protéger la coque des bateaux contiennent en outre des produits dangereux pour les milieux aquatiques. Leur dissémination potentielle dans l'eau lors de la navigation est une source de pollution chimique de l'eau. Le carénage des navires doit être effectué de façon conforme à la réglementation afin d'éviter que des résidus de peintures ne soient rejetés dans le milieu aquatique.

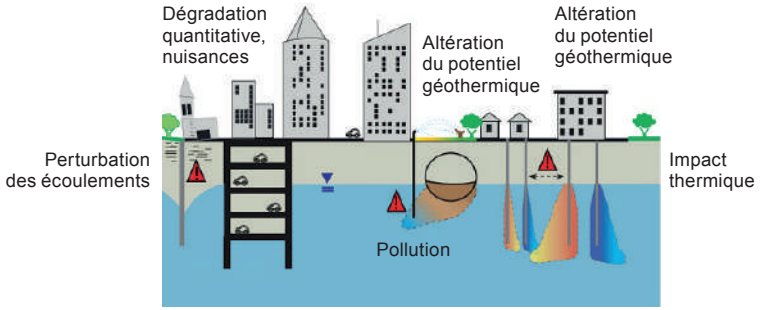
1. AESN, État des lieux 2019.
2. CITEPA, Gaz à effet de serre et polluants atmosphériques : bilan des émissions en France de 1990 à 2021, 2022.

4.10.2.2 L'impact des projets d'infrastructures

Les infrastructures de transport participent à l'imperméabilisation des sols, qui génère des pollutions supplémentaires par ruissellement. L'eau de pluie lessive les surfaces imperméabilisées, et entraîne d'importants débits d'eau chargée en métaux lourds (zinc, plomb, cuivre, cadmium…), en hydrocarbures qui peuvent provenir des toitures et des voiries, mais aussi en micropolluants (substances toxiques, présentes en très faibles concentrations dans l'eau, susceptibles d'être accumulées par les organismes vivants, et persistantes). Ces produits peuvent alors atteindre les sols, les nappes phréatiques et les cours d'eau.

Les ouvrages souterrains ont des impacts sur la qualité des masses d'eau souterraine[1]. Ils peuvent tout d'abord faire obstacle aux écoulements de nappes ou les perturber en raison du drainage de l'eau. Dans le cas d'ouvrages faisant obstacle à l'écoulement, le risque d'inondations par remontée de nappe est accru. Les ouvrages souterrains peuvent en outre impacter la qualité de l'eau souterraine du fait des matériaux de construction employés, et de la perturbation des écoulements occasionnée, entraînant potentiellement la migration des pollutions superficielles vers des masses d'eau souterraines profondes. Enfin, les constructions souterraines peuvent contribuer à accélérer la formation d'« îlots de chaleur souterrains ». La qualité de la ressource en eau peut alors être détériorée du fait d'une modification de l'activité microbienne et des caractéristiques physico-chimiques du milieu.

Nuisances et risques inhérents à l'interaction entre les aménagements et les nappes urbaines



Source : Attard 2017

Le transport fluvial implique quant à lui l'artificialisation des berges et le dragage du lit mineur (espace linéaire où l'écoulement s'effectue la majeure partie du temps). Ajoutés aux régulations hydrologiques des rivières canalisées, ces aménagements modifient le fonctionnement naturel des milieux.

4.11 Les matériaux et les déchets

4.11.1 État des lieux des consommations de matériaux et du traitement des déchets en Île-de-France

4.11.1.1 Consommation de matériaux en Île-de-France : d'importants besoins

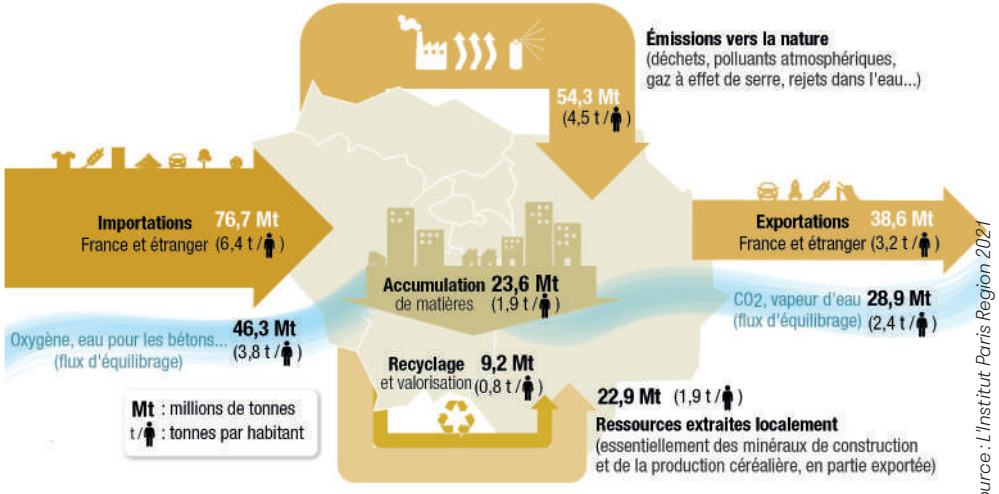
NOTA BENE : *Plusieurs données citées datent de l'année 2015 cette année correspondant à l'enquête SITRAM du SDES sur le transport de marchandises et à un bilan des flux de matières en Île-de-France. Bien qu'anciennes, il s'agit des dernières données disponibles à la maille régionale.*

Les matières consommées en France se répartissent en quatre catégories principales :

- les minéraux non métalliques (45 % de la consommation de matières à l'échelle nationale en 2019), utilisés dans l'industrie et la construction,
- la biomasse (26 %),
- les combustibles fossiles et leurs dérivés (20 %),
- les minerais métalliques (9 %).

L'analyse du métabolisme francilien montre qu'en 2015, un Francilien consomme vingt tonnes de matières par an, légèrement plus que la moyenne nationale (dix-huit tonnes par habitant par an[2]). Ces chiffres correspondent à la « consommation physique en équivalent matières premières », qui inclut les flux cachés indirects.

Bilan de flux de matières hors flux indirects en Île-de-France en 2015



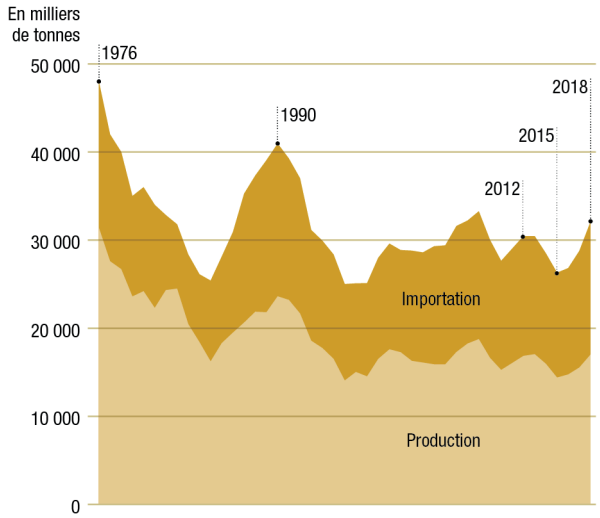
Source : L'Institut Paris Region 2021

1. *Cerema, Revue introductive des impacts des aménagements sur les écoulements la qualité et la température de l'eau souterraine urbaine, 2018.*
2. *Bilan des flux de matières en Île-de-France, CNRS, 2015.*

Aujourd'hui, l'essentiel des ressources nécessaires au fonctionnement de la région provient de l'extérieur. Les matières extraites localement ne comptent que pour 1,9 tonne par habitant par an soit pour 9,5 % de sa consommation. La région dépend par conséquent très fortement d'autres territoires, en France et dans d'autres pays.

En raison de la forte demande du secteur de la construction, la région Île-de-France recourt massivement aux minéraux non-métalliques, et en particulier aux granulats, fragments de roches utilisés dans les domaines du bâtiment, des travaux publics et du génie civil. La consommation de granulats francilienne oscille autour de 30 millions de tonnes par an depuis les années 1970.

Consommation de granulats en Île-de-France entre 1976 et 2018 (en milliers de tonnes)



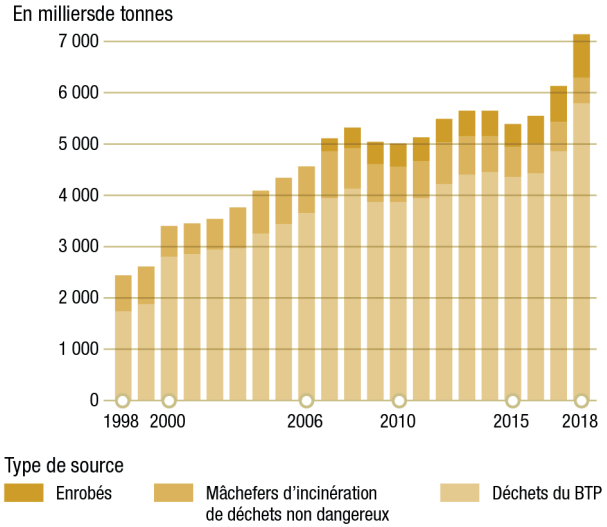
Source : L'Institut Paris Region 2021

Face à cette forte demande, la production régionale de granulats s'établit à dix-sept millions de tonnes en 2018, dont huit millions de tonnes extraites en Île-de-France, deux millions de tonnes extraites hors Île-de-France, mais mélangées avec des granulats franciliens et sept millions de tonnes issues du recyclage. Les matériaux de construction représentent l'une des rares ressources utilisées en Île-de-France pour lesquelles la région peut compter sur une extraction locale significative.

La région importe cependant une part élevée de granulats pour couvrir ses besoins : le taux d'importation, qui était de 45 % depuis les années 2000, a dépassé le seuil de 50 % en 2018.

La production de granulats recyclés a connu un fort développement les quinze dernières années avec les processus de densification (reconstruction de la ville sur la ville), mais se rapproche aujourd'hui de sa capacité maximale. Actuellement, les granulats de béton recyclés ne retournent pas dans la fabrication de béton, et servent en travaux publics (sous-couches routières).

Production de granulats recyclés en Île-de-France entre 1998 et 2018 (en milliers de tonnes)



Source : L'Institut Paris Region 2021

4.11.1.2 Volume et traitement des déchets en Île-de-France

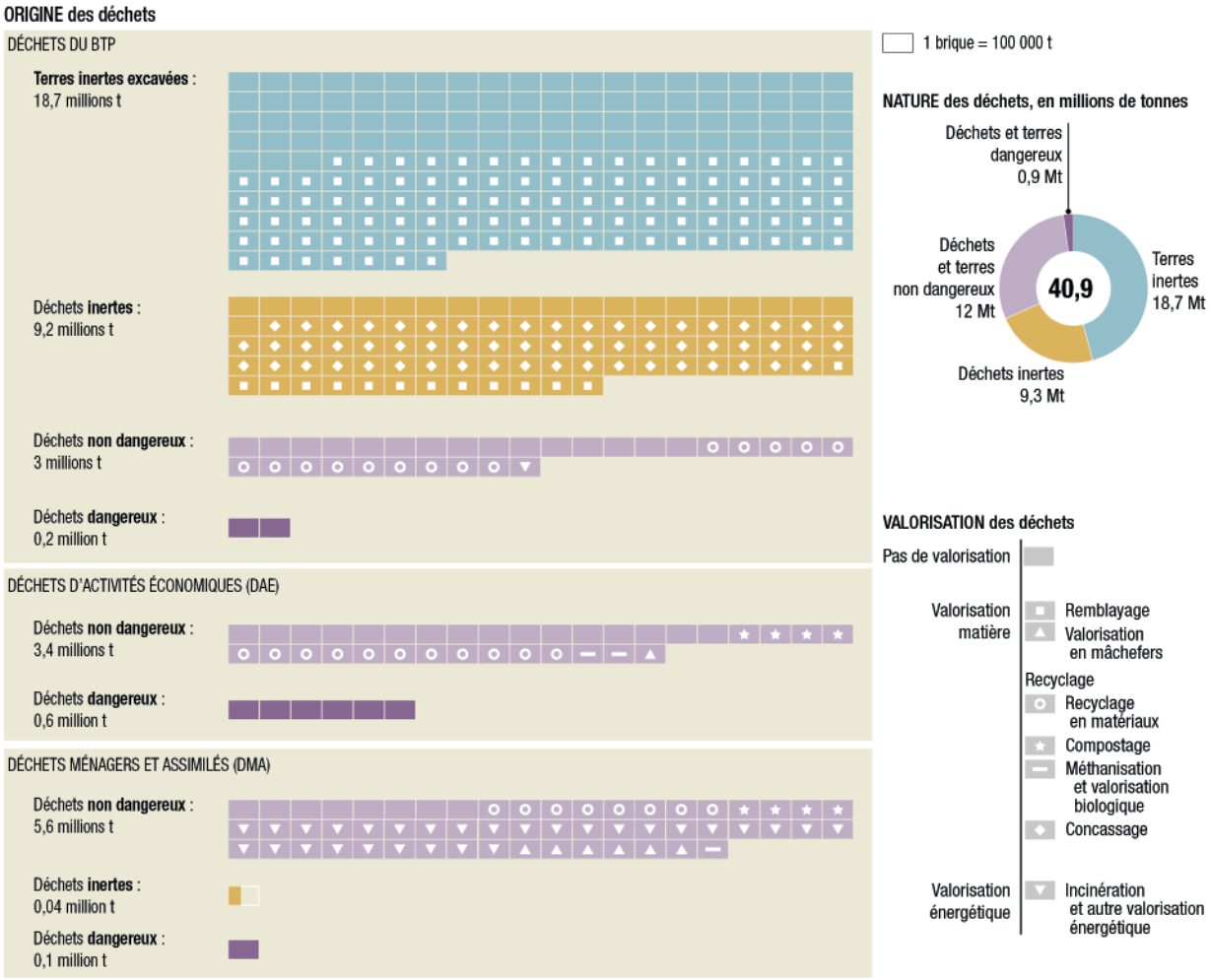
La production de déchets augmente en Île-de-France, malgré des initiatives pour les réduire, les réemployer ou les recycler. La transition vers une économie circulaire et plus sobre, dans laquelle les déchets sont réduits en amont et valorisés en aval, est un enjeu environnemental important au niveau régional. En 2018, les émissions de GES liées à la gestion des déchets représentaient 4 % du total des émissions françaises. Les déchets ont également des impacts négatifs sur la qualité de l'air (en raison du recours à l'incinération), ainsi que sur les sols, l'eau et la biodiversité.

Les déchets peuvent être classés selon leur origine – déchets du BTP, déchets d'activités économiques (DAE) et déchets ménagers et assimilés (DMA) – et selon leur dangerosité – dangereux (résidus chimiques, électroniques, piles, etc.), non dangereux (déchets alimentaires, papiers, plastiques, bois, métaux…) et inertes (terres, bétons…).

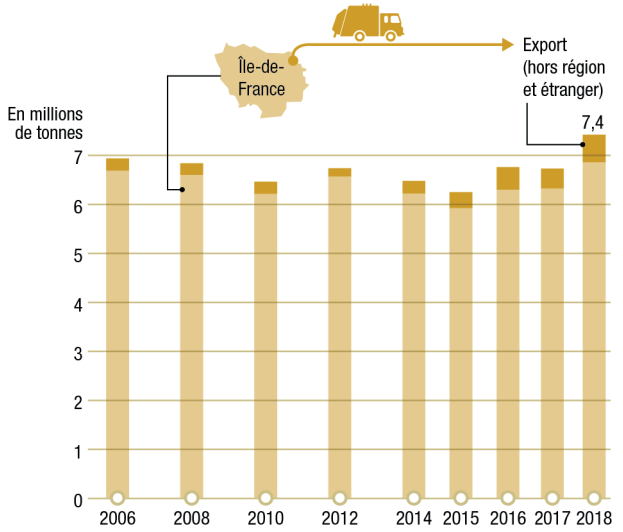
Les deux tiers des tonnages de déchets en Île-de-France sont des terres et autres déchets inertes issus du BTP. Les déchets peuvent faire l'objet d'une valorisation en matière, notamment à travers le recyclage (production de matériaux ou de compost) ou le remblaiement (d'anciennes carrières, par exemple). Ils peuvent aussi donner lieu à une valorisation énergétique (sous forme de chaleur et/ou d'électricité), majoritairement à travers l'incinération. Cette dernière est historiquement très développée en Île-de-France.

Les déchets résiduels, ceux qui restent après mise en œuvre de toutes les opérations pour les prévenir, les réutiliser ou les recycler, sont enfouis ou incinérés. Après une légère tendance à la baisse entre 2000 et 2015, le tonnage de ces déchets résiduels augmente de nouveau depuis 2015, signe que l'Île-de-France peine à opérer sa transition vers une économie circulaire. Les émissions de méthane liées aux déchets enfouis en décharge représentent la majeure partie de l'impact des déchets sur le climat : 72 % en 2017[1].

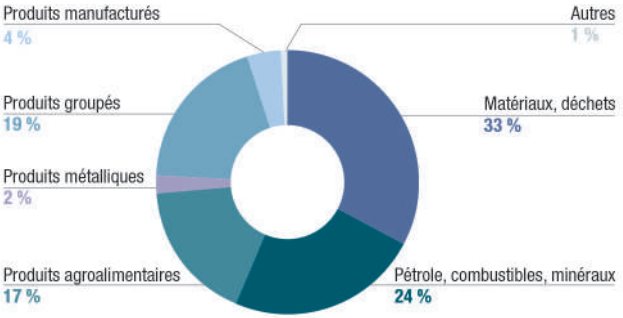
Origine, nature et valorisation des déchets en Île-de-France



Quantité de déchets enfouis et incinérés en Île-de-France ou envoyés à l'export de 2006 à 2018



Poids des produits pondéreux dans le transport routier en Île-de-France



Sources : L'Institut Paris Region 2021

1. SDES, 2019

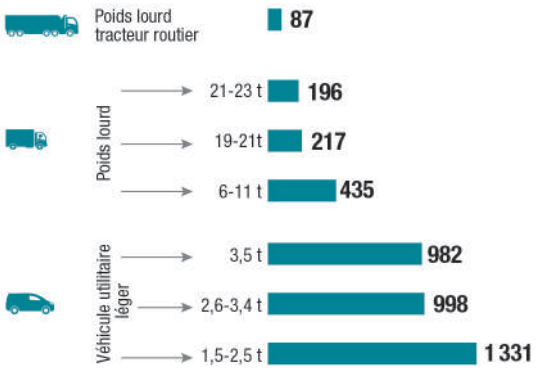
4.11.2 Impact des mobilités dans la gestion des matériaux et des déchets

4.11.2.1 La logistique des matériaux et des déchets

Les matériaux et les déchets constituent une part significative de la logistique francilienne. Ils sont en grande majorité transportés par la route, qui reste le mode de transport de marchandises prépondérant en Île-de-France : 204 millions de tonnes de marchandises sur les 217 millions transportés sur le territoire francilien (soit 90 %) l'ont été via le réseau routier en 2015. Les matériaux et les déchets représentent le tiers du total en France.

L'impact environnemental du transport routier des matériaux et des déchets dépend largement du véhicule utilisé : le volume des émissions par tonne-kilomètre varie d'un facteur quinze entre un poids lourd et une camionnette :

Les émissions de GES par type de véhicule en gCO_2/tkm



Source : L'Institut Paris Region, 2018

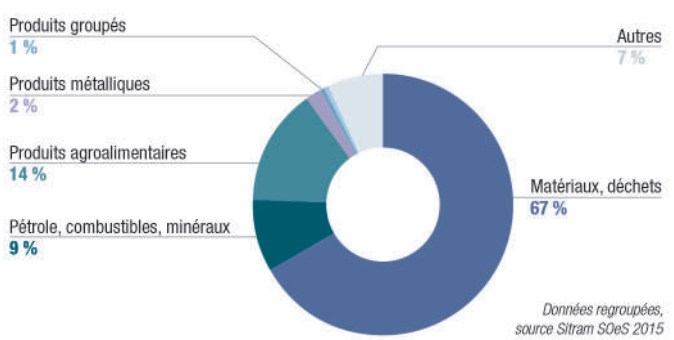
Part des modes de transport de granulats en Île-de-France et en France (2001)

	Île-de-France	France
Routier	59 %	93 %
Voie d'eau	28 %	4 %
Voie ferrée	13 %	3 %

Source : UNICEM 2001

La voie d'eau est particulièrement adaptée pour le transport de produits pondéreux : les matériaux et les déchets représentent les deux tiers du tonnage fluvial en Île-de-France en 2015.

Le poids des produits pondéreux dans le transport fluvial



Source : L'Institut Paris Region, données Sitram SOeS 2015

Le transport par voie fluviale, une caractéristique francilienne

Le transport par la route s'accompagne d'un acheminement par voie fluviale (quatorze millions de tonnes en 2015). Il s'agit d'une caractéristique francilienne forte, liée au bon développement du réseau de voies navigables dans le bassin de la Seine, premier bassin de fret fluvial en France : la part du mode fluvial pour le transport de granulats y est ainsi sensiblement plus élevée que la moyenne nationale.

Le transport fluvial est nettement moins émetteur de gaz à effet de serre que le transport routier ; il reste cependant très minoritaire. Moins de 15 % des matériaux et moins de 5 % des déchets transportés en Île-de-France en 2015 le sont par voie d'eau[1]. Ce mode de transport est particulièrement développé pour les matériaux de construction, notamment en comparaison aux moyennes nationales.

1. SitraM 2015 – n.b. les données du fret ferroviaire ne sont pas disponibles.

4.11.2.2 L'impact de la construction d'infrastructures sur la consommation de matériaux et les déchets

Les besoins en matériaux liés à la construction d'infrastructures de transport sont considérables : il faut 12 000 tonnes de granulats pour un kilomètre de route à deux voies, de 20 000 à 30 000 tonnes pour un kilomètre d'autoroute[1]. En 2015, les 26 millions de tonnes de granulats consommés en Île-de-France représentaient près du quart de la consommation régionale de matières.

Les matériaux de construction représentent la majeure partie de l'impact carbone des projets d'infrastructures de transport. L'utilisation de béton et d'acier représente par exemple 66 % des émissions des chantiers 2020 du Grand Paris Express[2]. La sobriété dans la conception des infrastructures ainsi que l'utilisation de matériaux bas-carbone peuvent contribuer à diminuer ces émissions.

Les chantiers d'infrastructures de transport sont également des producteurs importants de déchets : près de 47 millions de tonnes de déblais (près de trois fois la production annuelle régionale) seront générés par le Grand Paris Express, selon la Société des Grands Projets, en charge de sa réalisation. La valorisation en remblais et la maximisation du transport à faibles émissions (fret ferroviaire et fluvial), constituent des solutions pour réduire l'impact de ces déchets.

1. Granulats en Île-de-France : panorama régional, Unicem, 2017.
2. Société des Grands Projets, Bilan Carbone 2020 de la SGP.

5

Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux

5.1 Identification des enjeux environnementaux du Plan des mobilités en Île-de-France 141

5.2 Hiérarchisation des enjeux 143

5 Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux

5.1 Identification des enjeux environnementaux du Plan des mobilités en Île-de-France

Au terme de l'état initial de l'environnement et au regard des interactions identifiées entre ses différentes composantes et les mobilités, il s'agit à présent de caractériser les enjeux environnementaux qui s'appliquent au Plan des mobilités en Île-de-France, fournissant une grille de lecture pour l'analyse de ses incidences environnementales.

La distinction entre thématiques de l'état initial et enjeux environnementaux repose sur plusieurs critères :

- Les thématiques environnementales sont objectives et non-problématisées, leur somme permet de couvrir tous les champs de l'environnement. En cela, leur traitement permet de dresser un état initial exhaustif, bien que proportionné selon les sujets plus ou moins pertinents dans le cadre du Plan des mobilités en Île-de-France.

  Exemple : air, sol, eau, etc.

- Les enjeux sont le fruit d'un travail d'analyse et de synthèse de ces thématiques, et désignent un axe prioritaire d'analyse environnementale pour le projet du Plan des mobilités en Île-de-France. Ils constituent une problématisation, et parfois l'agrégation des thématiques environnementales.

  Exemple : Limiter les émissions de polluants atmosphériques.

- De l'état initial de l'environnement et des thématiques environnementales résultent ainsi des enjeux environnementaux, qui sont identifiés au regard du croisement de :

  - l'état initial constaté sur chaque thématique (bon ou dégradé) et la sensibilité de la thématique au regard des pressions externes existantes ou futures,

  - la sensibilité des thématiques au regard des mesures proposées dans le cadre de la mise en œuvre du Plan des mobilités en Île-de-France.

Pour rappel, les thématiques traitées dans l'état initial de l'environnement sont regroupées par le schéma suivant :

Thématiques environnementales abordées dans l'état initial de l'environnement du Plan des mobilités en Île-de-France



L'état initial par thématique a permis de faire émerger et problématiser douze enjeux, représentés dans le schéma suivant :

Enjeux environnementaux du Plan des mobilités en Île-de-France

Qualité de l'air	**Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique** (réduction des émissions, des concentrations et de l'exposition)
Énergie - Climat	**Réduire les émissions de gaz à effet de serre** du secteur des transports
Énergie - Climat	**Réduire les consommations d'énergie** du secteur des transports
Biodiversité	**Préserver les continuités écologiques et la biodiversité** lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités
Santé	**Préserver la santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, aux nuisances sonore et aux vagues de chaleur, ainsi que le stress** lié aux déplacements, **en développant l'activité physique** (modes actifs) **et en améliorant la sécurité routière**
Aménagement - ressources du sol	**Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols** dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités
Patrimoine bâti et paysager	**Garantir l'insertion paysagère** des infrastructures de transport et de stationnement **et la réduction de l'effet de coupure urbaine**
Ressources en eau	**Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voiries**
Gestion des risques	**Réduire l'exposition aux risques naturels (inondations et risque souterrain)** des infrastructures de transport et des aménagements en faveur des mobilités
Gestion des risques	**Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses**
Changement climatique - Adaptation	**Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques** dans les services de transports collectifs
Matériaux - Déchets	**Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi** dans le cadre des projets d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités et dans leur maintenance

5.2 Hiérarchisation des enjeux

Trois critères d'analyse permettant d'évaluer le niveau d'enjeu ont été retenus :

Critères d'évaluation		Barème associé
CRITÈRE 1	**La criticité actuelle**	
En fonction de la responsabilité des mobilités, au regard de l'état initial, en distinguant la granularité de la criticité (globale ou localisée).		**1 POINT POUR :** • Sensibilité sectorisée maîtrisée **2 POINTS POUR :** • Sensibilité sectorisée modérée • Sensibilité globale maîtrisée ou modérée **3 POINTS POUR :** • Sensibilité sectorisée forte • Sensibilité globale forte
Sous-critère 1	**La criticité actuelle**	
	Maitrisé	
	Modéré	
	Forte	
Sous-critère 2	**Spatialisation de l'enjeu**	
Ⓖ	Enjeu global	
Ⓛ	Enjeu sectorisé	
CRITÈRE 2	**Tendance actuelle**	
La tendance actuelle à la amélioration/stabilité/dégradation de l'enjeu au regard des pressions actuelles et futures, pour la partie dont les mobilités sont responsables.		
	Amélioration	**1 POINT**
	Stabilité	**2 POINTS**
	Dégradation	**3 POINTS**
CRITÈRE 3	**Les leviers d'action**	
Les leviers d'action du Plan des mobilités en Île-de-France sur l'enjeu, en identifiant le bénéfice direct ou le co-bénéfice qu'il peut engendrer :		
Levier modéré	Le plan a une action limitée et indirecte sur l'enjeu	**1 POINT**
Levier important	Le plan peut agir sur l'enjeu mais n'est pas le document de référence en la matière	**2 POINTS**
Levier majeur	Le plan est un document de référence sur l'enjeu	**3 POINTS**

L'importance de chacun des enjeux est alors qualifiée de « modérée », « importante » ou « majeure » selon la somme des trois notes obtenues, au regard du tableau suivant :

Importance de l'enjeu	Note associée
Enjeu modéré	Note comprise entre 3 et 5
Enjeu important	Note égale à 6
Enjeu majeur	Note comprise entre 7 et 9

Chaque enjeu a donc été analysé au regard de ces critères. Par conséquent, le Plan des mobilités en Île-de-France doit prendre en considération :

- **cinq enjeux majeurs,**
- **cinq enjeux importants,**
- **et deux enjeux modérés.**

La notation de chaque enjeu est représentée sous forme graphique à la fin de la section. La justification liée à leur catégorisation est présentée dans le texte ci-après (toutes les données sont issues de l'état initial de l'environnement, ***cf. Partie 4 « État initial de l'environnement »***).

Cinq enjeux majeurs :

Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique (réduction des émissions, des concentrations et de l'exposition)

Criticité globale forte — **3 POINTS**

Les effets sanitaires de la pollution de l'air, sur le plan respiratoire et cardio-vasculaire, ont été établis par de nombreuses études épidémiologiques mais la pollution atmosphérique affecte aussi le bâti, la biodiversité, les milieux naturels et les végétaux.

Tendance à l'amélioration — **1 POINT**

La qualité de l'air est en amélioration en Île-de-France. Une baisse notable de la population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires a été observée pour le dioxyde d'azote (NO_2), les particules PM_{10} et $PM_{2.5}$ ainsi que pour le benzène ces dix dernières années. Malgré cette amélioration, les concentrations de NO_2 en Île-de-France restent problématiques, avec des dépassements récurrents des valeurs limites réglementaires. Les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sont par ailleurs dépassées autant pour le NO_2 que pour les particules fines. Les niveaux les plus élevés concernent le cœur de l'agglomération et les axes de circulation les plus fréquentés.

Levier majeur — **3 POINTS**

Les transports figurent parmi les contributeurs majeurs aux émissions de certains polluants locaux, en particulier les oxydes d'azote, les particules et le benzène, et influencent également le niveau d'ozone. Le Plan des mobilités a donc un rôle majeur à jouer pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques et l'amélioration de la qualité de l'air.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

Criticité globale forte — **3 POINTS**

Le secteur des transports est l'un des principaux postes d'émissions de GES de la région Île-de-France, essentiellement du fait du transport routier (29 % des émissions régionales à lui seul en 2018). Le secteur est encore largement dépendant des combustibles fossiles très carbonés.

Tendance à l'amélioration — **1 POINT**

Bien que les émissions liées au transport soient en baisse, à l'image de l'ensemble des émissions de scopes 1 et 2 de l'Île-de-France (-22 % depuis 2005), cette baisse est insuffisante au vu de l'objectif fixé par le SRCAE de -28 % à horizon 2020 et incompatible avec l'objectif +2°C de l'accord de Paris.

Levier majeur — **3 POINTS**

Le Plan des mobilités peut agir de manière directe sur les émissions de GES du secteur des transports, en favorisant le report modal pour le transport de personnes (transports collectifs, vélo, marche) et de marchandises (multimodalité des plateformes logistiques, infrastructures facilitant le report modal), la baisse du trafic automobile, et la transition énergétique du parc de véhicules.

Réduire les consommations d'énergie du secteur des transports

Criticité globale forte — **3 POINTS**

Les transports sont l'un des principaux postes de consommation d'énergie en Île-de-France. Comme pour les émissions de GES, le transport routier joue un rôle prépondérant dans ces consommations d'énergie. La forte dépendance de ce secteur aux combustibles fossiles importés s'accompagne d'importants risques économiques et sociaux en cas de tension sur l'approvisionnement.

Tendance à l'amélioration — **1 POINT**

La consommation d'énergie du secteur des transports à l'échelle de la région est en baisse (-21 % entre 2005 et 2018). Cette tendance est inégale entre les territoires : la baisse est particulièrement marquée à Paris et dans la petite couronne en raison du développement de l'usage des transports en commun.

Levier majeur — **3 POINTS**

Le Plan des mobilités peut agir de manière directe sur les consommations d'énergie du secteur des transports, avec des leviers proches de ceux concernant les émissions de GES : report modal, lutte contre l'autosolisme etc.

Préserver les continuités écologiques et la biodiversité lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités

Criticité localisée forte — **3 POINTS**

Le territoire francilien est largement fragmenté du fait des infrastructures de transport, engendrant des ruptures de liaisons écologiques et l'enclavement des espaces. L'état des milieux naturels et de la biodiversité est préoccupant, du fait du déclin de nombreuses espèces ainsi que de la banalisation des milieux. De plus, les transports sont responsables de la pollution des espaces naturels (acidification, eutrophisation, conséquences sur les espèces animales) et de la génération de stress sur les populations animales (bruit, luminosité, fréquentation induite).

Tendance à la dégradation — **3 POINTS**

Deux tendances sont observées au sein des espèces animales et végétales : une banalisation des espèces et un déclin des populations. Les connexions entre réservoirs de biodiversité deviennent quasi-inexistants en zone dense, la pression se reportant dorénavant également en petite couronne. De manière générale, la Trame Verte et Bleue se dégrade du fait de l'urbanisation.

Levier important — **2 POINTS**

Le Plan des mobilités ne traite pas de manière prioritaire des continuités écologiques et de la protection de la biodiversité : en Île-de-France, le SRCE, le SDRIF-E et, au niveau local, les documents d'urbanisme sont les documents de référence en la matière. Cependant, le Plan des mobilités doit veiller, dans les projets d'infrastructures mais également dans l'aménagement des infrastructures existantes, à maintenir ou renforcer les continuités écologiques sur le territoire, limiter l'impact sur les espèces animales et végétales, gérer l'impact de la fréquentation des transports sur les espaces naturels.

Préserver la santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, au bruit et aux vagues de chaleur, ainsi que le stress lié aux déplacements, en développant les modes actifs et en améliorant la sécurité routière

Criticité localisée forte — **3 POINTS**

L'impact des mobilités est démontré sur de nombreux facteurs sanitaires : qualité de l'air, bruit, chaleur, accidentalité, stress et activité physique. Les relations entre transports, déplacements et santé sont multifactorielles et recouvrent d'autres champs d'impacts environnementaux traités par ailleurs.

Qualité de l'air :

Que ce soit à court ou à long terme, les résultats des études épidémiologiques, notamment pour les particules fines, permettent d'affirmer qu'il n'existe aucun seuil en-deçà duquel la pollution atmosphérique n'a pas d'effet sur la santé : toute réduction des niveaux de pollution est bénéfique pour la santé.

Bruit :

Les impacts sanitaires des nuisances sonores générées par les mobilités sont conséquents. En Île-de-France, la tolérance au bruit tend à diminuer et les conséquences liées sont en progression. Une étude de Bruitparif souligne en outre que près de 90 % des Franciliens, soit plus de neuf millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Chaleur :

Chaque année, les recours aux soins et le nombre de décès augmentent lors des épisodes de chaleur. En Île-de-France, une personne sur deux résiderait dans un quartier soumis potentiellement à un effet moyen à fort d'îlot de chaleur urbain (ICU), avec 99 % de la population concernée à Paris et 73 % dans l'ensemble du territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP). Or, les infrastructures et les choix modaux influencent l'intensité de ces ICU.

Accidentalité :

En 2019, tous usagers confondus, 267 personnes sont décédées sur les routes d'Île-de-France. La répartition géographique des accidents et de leur gravité est fortement liée à la nature des territoires : les accidents sont plus nombreux en zone urbaine mais plus graves en zone rurale.

Stress :

Le niveau de stress des conducteurs de voitures particulières peut être élevé, notamment dans les embouteillages. Les transports en commun engendrent potentiellement davantage de stress en raison de la fréquence des perturbations, du niveau de fréquentation, du caractère souterrain ou non ou encore du niveau sonore.

Activité physique :

L'activité physique joue un rôle primordial dans la préservation de la santé. Le Programme National Nutrition Santé préconise ainsi de pratiquer au moins 30 minutes d'activité physique dynamique par jour, soit l'équivalent de 30 minutes de marche rapide. Face à la recrudescence de l'obésité dans la population francilienne ou la progression du diabète, la création d'environnements favorables à la pratique de l'activité physique devient un véritable enjeu de santé de publique.

Tendance à l'amélioration **1 POINT**

Globalement, on observe des améliorations quant à l'exposition des franciliens aux polluants atmosphériques depuis de nombreuses années, et la tendance se poursuit jusqu'en 2021.

De même, s'il reste important, le nombre de tués sur les routes franciliennes a diminué de 24 % entre les périodes 2005-2009 et 2015-2019. Plus largement, on observe une réduction du nombre d'accidents corporels de 10 % sur cette période.

En outre, grâce à son vaste réseau de transports en commun, l'Île-de-France affiche des taux record de recours à la marche par rapport aux autres régions françaises, ce qui en fait le premier mode de déplacement utilisé en Île-de-France. Le vélo connaît lui un essor important depuis trois décennies et la tendance se poursuit à la hausse avec +25 % de déplacements entre 2018 et 2020, en lien notamment avec la crise sanitaire. La contribution des déplacements à l'activité physique a donc tendance à se développer.

On observe cependant peu d'évolutions quant à la géographie du bruit anticipées par rapport aux cartes de troisième échéance (2017), à l'exception de populations exposées dans certaines zones où de fortes augmentations ont pu avoir lieu.

En outre, les conséquences vécues en raison du bruit ont crû en Île-de-France entre 2016 et 2021, la sensibilité au bruit de la population ayant augmenté sans doute du fait de la crise sanitaire, bien que les effets sanitaires ressentis restent globalement stables.

Enfin, les vagues de chaleur constituent un problème majeur de santé publique, notamment en lien avec le réchauffement climatique, qui s'aggravera dans les années à venir. En raison des tendances des prospectives climatiques (récurrence de vagues de chaleur) et socio-démo-urbaines (augmentation de la population et de son vieillissement et densification), les enjeux de prévention et d'anticipation sont cruciaux.

Levier majeur **3 POINTS**

le Plan des mobilités possède de nombreux leviers pour améliorer les impacts sanitaires des mobilités en agissant globalement sur le système de transport pour :

- **Réduire les émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre,**
- **Réduire le bruit généré par les transports** (routiers et ferroviaires) et l'exposition des Franciliens à celui-ci,
- **Améliorer l'adaptation des systèmes de transport au changement climatique et en particulier aux vagues de chaleur,**
- **Améliorer la sécurité routière,**
- **Améliorer les conditions de déplacements des Franciliens pour contribuer à réduire le stress induit,**
- **Développer des aménagements et services favorisant le recours aux modes actifs.**

Cinq enjeux importants :

Réduire l'exposition aux risques naturels (inondations et risque souterrain) des infrastructures de transport et des aménagements en faveur des mobilités

Criticité localisée maîtrisée — **1 POINT**

L'importance et la concentration des systèmes potentiellement exposés à une crue majeure font des inondations par débordement de la Seine et de ses principaux affluents (Marne, Oise et Loing) le principal risque naturel auquel est exposé le territoire francilien. Néanmoins, il s'agit d'un risque prévisible, qui peut dès lors être anticipé. Les territoires franciliens, urbains et ruraux, sont également exposés à des risques d'inondation par ruissellement, beaucoup plus localisés, mais aussi plus fréquents, liés à des épisodes pluvieux exceptionnels. En outre, une part très importante du territoire est impactée par les phénomènes de retrait-gonflement des argiles (RGA), qui peuvent se traduire par des dommages importants aux bâtis, notamment sur l'habitat individuel, et qui doit donc être pris en compte lors de la construction d'infrastructures de transport.

Tendance à la dégradation — **3 POINTS**

Le changement climatique, qui devrait se traduire par une augmentation de la fréquence et de l'intensité des pluies violentes, expose le territoire à un accroissement des risques d'inondation par ruissellement. De plus, les effets du changement climatique (épisodes de sécheresse plus nombreux et plus intenses) vont renforcer l'exposition des territoires déjà soumis au risque de retrait-gonflement des argiles. Enfin, des risques accrus de feux de forêt sont également à considérer à l'avenir.

Levier important — **2 POINTS**

Le Plan des mobilités doit prendre en compte cet enjeu puisque l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges, notamment au profit des infrastructures de transport, est un facteur aggravant du risque de débordement (crues). De même, l'artificialisation des sols due aux infrastructures de transport aggrave également les risques liés au ruissellement pluvial. En outre, les effets barrières créés par certaines infrastructures, même situées loin des cours d'eau, empêchent la bonne régulation des crues par l'expansion des « trop pleins » d'eau, tout comme les ouvrages de franchissement des cours d'eau qui constituent des obstacles à l'écoulement. Enfin, la construction d'infrastructures souterraines (métro) peut accroître le risque souterrain lié à la présence d'anciennes carrières. Par ailleurs, à l'inverse, la vulnérabilité du système de déplacement aux risques naturels, notamment au risque d'inondation, doit également être prise en compte.

Néanmoins, il s'agit en priorité d'enjeux traités par le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) qui vise à réduire les conséquences des inondations sur la vie et la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel, l'activité économique et les infrastructures, et par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage Seine-Normandie 2022-2027) complété par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) locaux.

Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques dans les services de transports collectifs

Criticité globale modérée — **2 POINTS**

L'augmentation de la fréquence et de l'intensité des vagues de chaleur (notamment sur la période 1950-2020) entraîne des conséquences importantes sur la qualité du service des transports collectifs : à titre d'exemple, seulement un bus sur trois est climatisé en Île-de-France en 2022. Par ailleurs, l'augmentation de la fréquence des précipitations intenses peut affecter la continuité du service avec des risques de submersion des infrastructures.

Tendance à la dégradation — **3 POINTS**

L'intensification des extrêmes climatiques dans les décennies à venir (vagues de chaleur et précipitations intenses pouvant entraîner des inondations) laisse craindre des impacts systémiques sur la continuité du service : submersion des routes, réseaux ferrés et tunnels souterrains, dilatation thermique des rails, amollissement du goudron, etc.

Levier modéré — **1 POINT**

Le renouvellement du matériel roulant pour garantir le confort des usagers en période de forte chaleur constitue un levier important pour maintenir l'attractivité des transports collectifs, et est l'un des objectifs du Plan régional d'adaptation au changement climatique à horizon 2025. En encourageant la généralisation des analyses de vulnérabilité des infrastructures de transport face aux risques climatiques, le Plan des mobilités peut encourager une mobilité résiliente. Cependant, cela reste un élément d'une stratégie plus globale d'adaptation des modes de vie et de travail ainsi que d'aménagement de l'espace urbain et rural déclinée par le PRACC et les PCAET.

Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités

Criticité localisée forte — **3 POINTS**

L'Île-de-France est la région la plus urbanisée de France. La consommation et l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers dégradent la qualité et la quantité de ressources du sol (appauvrissement en éléments nutritifs, capacité de stockage de CO_2) et en eau (difficulté d'infiltration de l'eau jusqu'aux nappes phréatiques) de la région. Les conséquences sur la production agricole et sylvicole sont non négligeables.

Tendance à l'amélioration — **1 POINT**

Le rythme de consommation des espaces NAF a diminué ces dernières années, s'expliquant en partie par la crise économique de 2008 mais également par l'inscription de l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » dans la loi Climat et Résilience. Cependant, la reprise de la consommation foncière, entraînant le développement d'infrastructures de transport supplémentaires, et la densification des zones urbaines font craindre une reprise de l'artificialisation des espaces.

Levier important — **2 POINTS**

Le Plan des mobilités ne traite pas de manière prioritaire de la maîtrise de la consommation d'espace : en Île-de-France, le SDRIF-E et, au niveau local, les documents d'urbanisme sont les documents de référence en la matière. Cependant, le Plan des mobilités peut agir indirectement sur l'étalement urbain : le développement des transports autour des zones déjà artificialisées (centralités urbaines, pôles d'activités) permet de concentrer l'urbanisation. De plus, il doit veiller à limiter l'emprise des projets sur les espaces ainsi que l'imperméabilisation des sols induite.

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

Criticité globale forte — **3 POINTS**

Le patrimoine bâti et paysager de la région Île-de-France est exceptionnel mais également très fragile. La densification entreprise dans les zones urbaines engendre une pression non négligeable sur le paysage et le patrimoine.

Tendance à l'amélioration — **1 POINT**

Une part importante du patrimoine francilien est protégée au niveau régional, national voire international. De plus, la diminution du rythme de consommation d'espace et la restructuration de la dynamique de densification autour du renouvellement urbain participent à la préservation voire la restauration du patrimoine. En zone rurale cependant, l'étalement urbain, entraînant la construction d'infrastructures de transport, font peser un risque de dégradation du paysage.

Levier important — **2 POINTS**

Le Plan des mobilités ne traite pas de manière prioritaire de la préservation du patrimoine paysager et bâti : en Île-de-France, le SDRIF-E et, au niveau local, les documents d'urbanisme sont les documents de référence en la matière. Cependant, le Plan des mobilités doit veiller à ce que la construction de nouvelles infrastructures ainsi que l'aménagement des infrastructures existantes prennent en compte le patrimoine paysager et bâti dans lequel elles s'insèrent, à travers des mesures de préservation et d'intégration du paysage et de non-dégradation du bâti.

Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi dans le cadre des projets d'infrastructures et d'aménagements en faveur de mobilités et dans leur maintenance

Criticité globale modéré — **2 POINTS**

Un Francilien consomme en moyenne vingt tonnes de matière par an, légèrement plus que la moyenne nationale. Cette « intensité matière » est en grande partie le fait de la forte demande du secteur de la construction et des travaux publics. Une partie significative des déchets du BTP ne sont pas valorisés, et la production de granulats recyclés se rapproche aujourd'hui de sa capacité maximale.

Tendance stable — **2 POINTS**

La région Île-de-France importe une partie croissante de granulats pour couvrir ses besoins en matériaux de construction. La proportion de granulats importés a dépassé les 50 % en 2018. Après une baisse entre 2000 et 2015, le tonnage des déchets non valorisés (dont les déchets du BTP constituent la majeure partie) est reparti à la hausse, signe de la difficulté de la région Île-de-France à opérer sa transition vers une économie circulaire.

Levier important — **2 POINTS**

Le Plan des mobilités ne traite pas de manière directe et prioritaire les consommations de matériaux. Cependant, les projets d'infrastructures sont particulièrement intenses en matériaux. En encourageant le réemploi et les structures plus légères, le Plan des mobilités peut ainsi jouer sur la consommation de matériaux à l'échelle régionale.

Deux enjeux modérés :

Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voiries

Criticité globale modérée — **2 POINTS**

En participant à l'imperméabilisation des sols, les infrastructures de transport génèrent des pollutions par ruissellement : l'eau de pluie lessive les surfaces en emportant métaux lourds, hydrocarbures et micropolluants jusqu'aux cours d'eau ou nappes phréatiques.

Tendance stable — **2 POINTS**

L'impact de cette pollution est difficile à quantifier au niveau régional. Néanmoins, l'artificialisation des sols a connu un ralentissement fragile ces dernières années.

Levier modéré — **1 POINT**

Le Plan des mobilités ne traite pas de manière directe les questions d'artificialisation des sols. Cependant, il peut agir indirectement sur l'étalement urbain et doit veiller à limiter l'artificialisation induite par les projets d'infrastructures, comme précisé pour l'enjeu « limiter la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols ». En outre, le lien entre artificialisation, étalement urbain et transport est traité prioritairement dans le SDRIF-E, et non dans le Plan des mobilités.

Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses

Criticité globale maîtrisée — **1 POINT**

Plusieurs millions de tonnes de matières dangereuses (hydrocarbures, à 85 %) transitent chaque année en Île-de-France par des modes de transport terrestres : voie routière essentiellement (environ 12,5 millions de tonnes/an), mais aussi voie ferrée ou fluviale. En raison de la grande densité des réseaux qui maillent la métropole et de l'urbanisation le long des axes de transport, le risque lié au transport de marchandises dangereuses est particulièrement diffus.

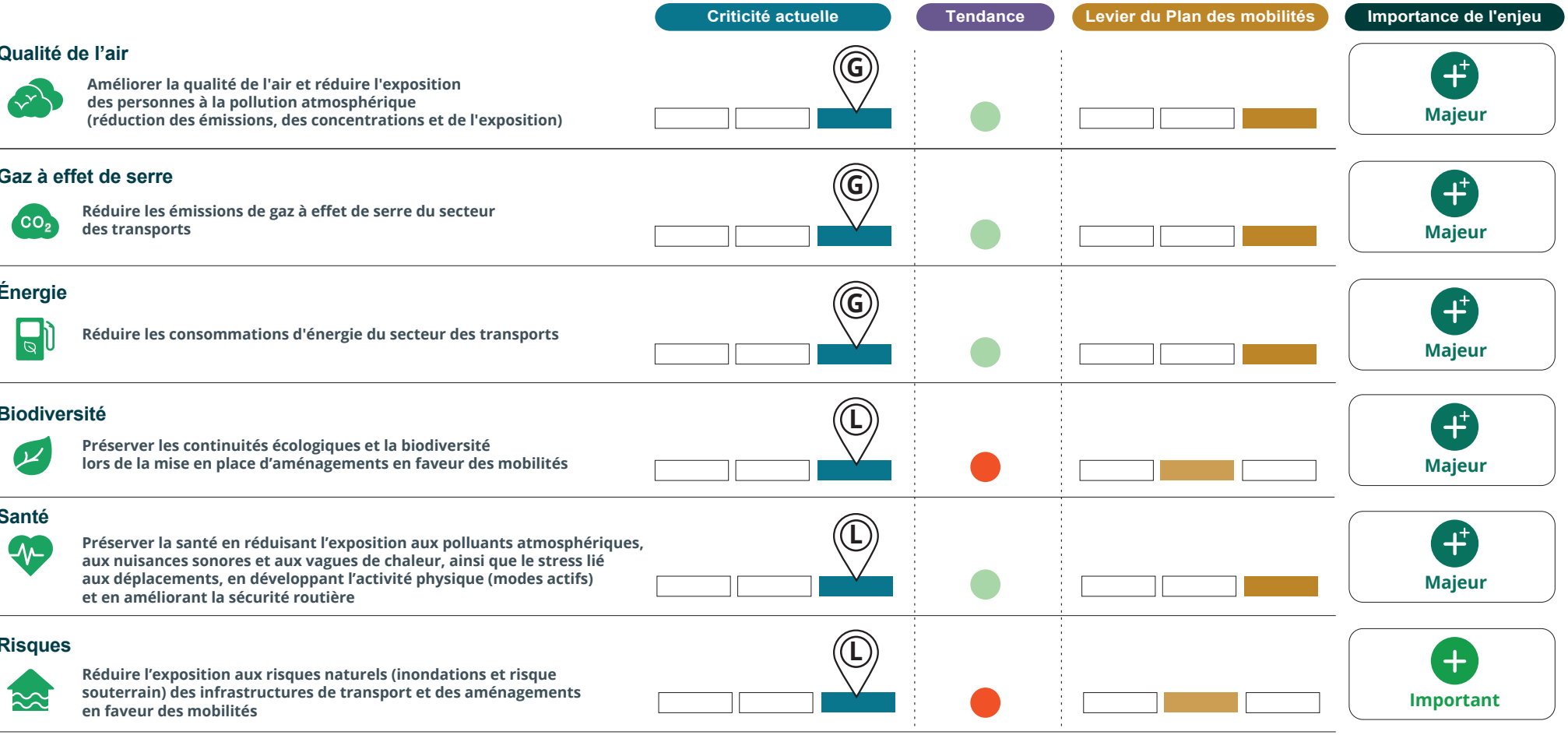
Tendance stable — **2 POINTS**

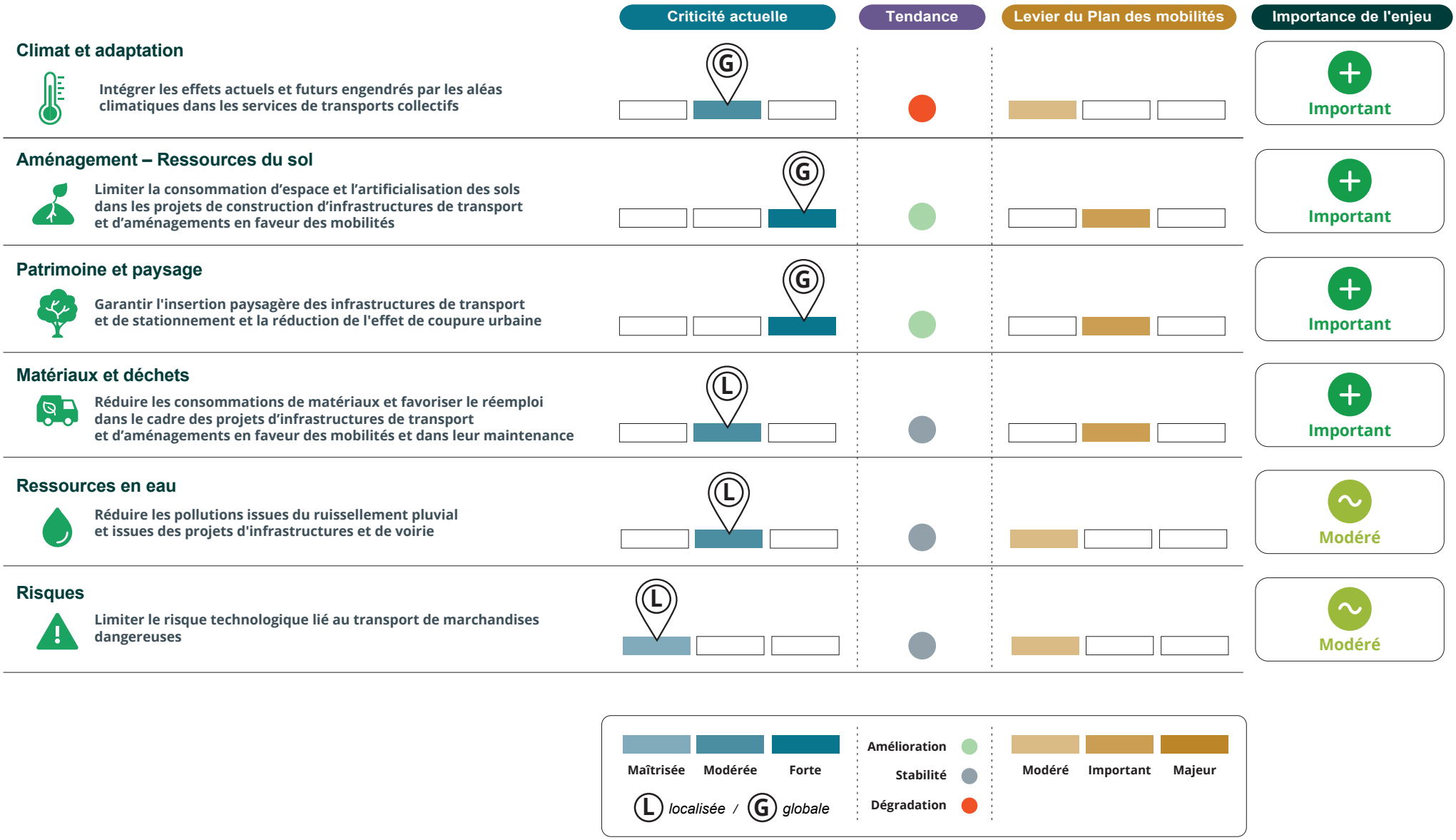
Plusieurs sites de stockage d'hydrocarbures sont présents dans le cœur de métropole. De fortes pressions s'exercent pour la fermeture de ces dépôts au regard des risques potentiels, à la fois humains et environnementaux. Leur éventuelle délocalisation doit prendre en compte les incidences en termes d'augmentation des distances de livraison et, par là même, des risques liés au transport de matières dangereuses (report des flux depuis les canalisations sous pression, relativement sûres, vers un mode de transport terrestre potentiellement à risque).

Levier modéré — **1 POINT**

Les leviers du Plan des mobilités pour réduire le risque technologique sont modérés. Parmi les actions possibles, une signalisation spécifique et des règles de circulation adaptées permettent de limiter les risques technologiques liés au transport de marchandises dangereuses.

La notation de chaque enjeu par critère est représentée graphiquement ci-après :




Criticité actuelle
Tendance
Levier du Plan des mobilités
Importance de l'enjeu
Climat et adaptation
Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques dans les services de transports collectifs
G
Important
Aménagement – Ressources du sol
Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités
G
Important
Patrimoine et paysage
Garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction de l'effet de coupure urbaine
G
Important
Matériaux et déchets
Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi dans le cadre des projets d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités et dans leur maintenance
L
Important
Ressources en eau
Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voirie
L
Modéré
Risques
Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses
L
Modéré
Maîtrisée
Modérée
Forte
L localisée / G globale
Amélioration
Stabilité
Dégradation
Modéré
Important
Majeur

6

Justification des choix réalisés au regard des solutions de substitution

6.1 La modélisation de scénarios de mobilité contrastés 153

6.1.1 Les déplacements des Franciliens 153
6.1.2 Les flux de marchandises 158
6.1.3 L'évolution du parc de véhicules routiers 160
6.1.4 L'analyse réalisée par Airparif 160

6.2 Les objectifs de mobilité du plan 161

6.2.1 Objectifs pour les déplacements des Franciliens 161
6.2.2 Objectifs pour les flux de marchandises 163
6.2.3 Objectifs de transition des parcs de véhicules 163

6 Justification des choix réalisés au regard des solutions de substitution

La définition des objectifs d'évolution des pratiques de mobilité en Île-de-France pour les voyageurs et les marchandises, qui guide la construction du plan d'action, s'appuie sur l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'atteinte des seuils réglementaires pour les polluants atmosphériques fixés ci-avant :

- une baisse d'émissions de gaz à effet de serre de -25 à -30 % entre 2019 (représentatif de l'année 2020 hors crise sanitaire) et 2030,
- le respect des valeurs limites réglementaires de concentration des polluants atmosphériques NOx, PM_{10} et $PM_{2,5}$.

Pour définir les ambitions nécessaires à l'atteinte de ces objectifs, trois scénarios contrastés ont été définis et modélisés en termes de mobilités. Les résultats de deux d'entre eux (les plus contrastés) ont fait l'objet d'une modélisation par Airparif permettant d'évaluer leurs impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de consommation d'énergie et d'émissions et concentrations de polluants atmosphériques. Ce sont les résultats de cette modélisation qui ont permis de fixer les objectifs de mobilité de personnes et de marchandises et d'évolution technologique du parc de véhicules routiers pour le Plan des mobilités.

6.1 La modélisation de scénarios de mobilité contrastés

En raison de l'imbrication des politiques publiques nationales, régionales et locales influant sur le système de mobilité en Île-de-France, il n'est pas pertinent de construire un scénario de référence qui décrirait une situation 2030 en l'absence complète de mise en application du Plan des mobilités. Par exemple, les projets d'infrastructures inscrits au Plan des mobilités ont fait l'objet de décisions de réalisation préalables à l'élaboration du plan. De même, il n'est pas possible de distinguer l'influence du marché, des mesures nationales et des mesures régionales sur la transition énergétique du parc de véhicules routiers.

En conséquence, dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités, trois scénarios contrastés d'évolution de la mobilité en Île-de-France entre 2019 et 2030 ont été construits. L'objectif de ce travail était d'apprécier quantitativement l'effort nécessaire pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de concentrations de polluants atmosphériques. Ces scénarios portent à la fois sur les déplacements de voyageurs et de marchandises et sur l'évolution de l'usage des différents modes et la transition énergétique des parcs de véhicules.

6.1.1 Les déplacements des Franciliens

Les changements de comportements de mobilité des Franciliens dépendent de nombreux facteurs. Pour comprendre leurs effets à horizon 2030, Île-de-France Mobilités a réalisé des modélisations avec son modèle de prévision de la demande de déplacements, le modèle multimodal ANTONIN qui permet de quantifier les changements de mobilité des Franciliens, notamment ceux induits par les dynamiques démographiques et par l'évolution des réseaux de transport. Il permet également de simuler l'essor du télétravail et l'augmentation de l'usage du vélo.

Présentation du modèle ANTONIN

Le modèle ANTONIN (Analyse des transports et de l'organisation des nouvelles infrastructures), est le modèle de prévision des déplacements de personnes d'Île-de-France Mobilités. Il modélise les déplacements des Franciliens, quel que soit leur mode de transport (marche, voiture, transports collectifs, vélo et deux-roues motorisés). Il s'agit d'un modèle dit désagrégé, c'est-à-dire qui modélise les choix à l'échelle des individus, en fonction de leurs caractéristiques individuelles, de leur lieu de résidence, des caractéristiques des destinations possibles et des réseaux de transport permettant d'y accéder. La modélisation est réalisée en cinq étapes successives :

- modélisation de l'équipement des individus ou des ménages en matière de transport : possession d'un permis de conduire, d'une voiture, d'un deux-roues motorisé, d'un forfait Navigo,
- modélisation des boucles de déplacements réalisées par les individus selon différents motifs : travail, études, achats, affaires personnelles et professionnelles. Cette modélisation est réalisée à l'échelle de la journée,
- modélisation du choix de la destination et du mode de transport pour s'y rendre,
- modélisation du choix de la période du déplacement au sein de la journée.

Au terme de ces quatre étapes, ANTONIN produit des matrices origine-destination comptabilisant le nombre de déplacements par mode et par période pour chaque couple de zones d'origine et de destination.

- l'itinéraire emprunté pour chaque déplacement en voiture ou en transports collectifs. Le modèle affecte ensuite ces déplacements sur les réseaux de transport pour la période de pointe du matin (7h30-9h30). Il détermine ainsi les itinéraires empruntés ce qui permet de calculer les flux par axe routier et la fréquentation de chaque ligne de transports collectifs durant la période de plus fort trafic.

Les différentes versions du modèle sont fondées sur les mêmes principes de modélisation. Ce sont les données d'entrée utilisées pour estimer les équations du modèle qui diffèrent (EGT 2010 pour ANTONIN 3, EGT 2010 et résultats partiels EGT 2018 – 2020 pour ANTONIN 4, en cours de développement).

Les modélisations ont donc porté sur trois scénarios nuancés construits sur la base des hypothèses suivantes :

Hypothèses

- **Dynamiques démographiques**

Les prévisions de population et d'emploi sont construites par l'Institut Paris Region en partenariat avec l'INSEE, les services de l'État (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement d'Île-de-France, Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) et l'Atelier parisien d'urbanisme.

Ces prévisions décrivent à la fois l'évolution du volume et les changements de structure de la population et des emplois. Ainsi, les projections démographiques prennent en compte le vieillissement de la population et l'évolution de la part d'actifs occupés. De la même façon, les projections d'emplois distinguent les catégories socio-professionnelles en deux classes, selon la segmentation du modèle.

Elles sont fournies par l'Institut Paris Region à l'échelle de la commune et réparties dans les différentes zones du modèle à l'aide des recueils localisés des dynamiques urbaines réalisés par l'Institut Paris Region pour le compte d'Île-de-France Mobilités.

La prévision de croissance de la population francilienne entre 2020 et 2030 est de 3 % conduisant à un total de 12,7 millions d'habitants en 2030. Cette hausse est principalement portée par la petite et la grande couronne, la population de Paris étant en léger recul. Dans le même temps, le vieillissement de la population s'accentue, la part d'habitants de plus de 75 ans progressant de 1,4 point. Ce changement de structure a un impact marqué sur le volume et les motifs des déplacements réalisés par les Franciliens et donc mécaniquement sur les modes de transport utilisés et sur les distances parcourues.

Le nombre d'emplois poursuit son augmentation dans tous les départements franciliens, notamment en petite couronne, entrainant ainsi une prévision de hausse du volume régional d'emplois de 4 % entre 2020 et 2030.

Ces hypothèses sont identiques dans tous les scénarios.

- **Offre de transports collectifs**

Dans tous les scénarios, les projets d'infrastructure de transport (train, métro, tramway, bus à haut niveau de service) et les principales évolutions d'offre sur le réseau ferré dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 viennent compléter le réseau de transports collectifs existant :

Projets de transports collectifs pris en compte dans la modélisation

Réseau	Lignes	Projets
RER	A	Arrêts systématiques à Noisy-Champs et Neuilly Plaisance
	B	Arrêts systématiques à Arcueil-Cachan
	C	Arrêts supplémentaires aux Ardoines – Reprise de la branche Savigny – Massy par le Tram 12 Express
	D	Arrêts supplémentaires à Pompadour et Vert-de-Maisons Renfort des missions sur la branche de Melun
	E	Prolongement à Mantes-la-Jolie – Prolongement des missions de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie – Arrêts à Bry-Villiers-Champigny
	H	Prolongement des missions de Sarcelles à Montsoult Arrêts à Saint-Denis-Pleyel
	J	Reprise de la branche J5 par le RER E
	P	Arrêts à Bry-Villiers-Champigny Électrification entre Trilport et La Ferté Milon
M	4	Prolongement à Bagneux Automatisation
	11	Prolongement à Rosny-Bois-Perrier
	12	Prolongement à Mairie d'Aubervilliers
	14	Prolongements à Saint-Denis-Pleyel et à l'aéroport d'Orly
	15	De Noisy-Champs à Champigny-Centre
	16	De Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs
	17	De Saint-Denis-Pleyel au Mesnil-Amelot
	18	De l'aéroport d'Orly à Versailles Chantiers

Projets de transports collectifs pris en compte dans la modélisation (suite)

Réseau	Lignes	Projets
Tram	T1	Prolongements à Val-de-Fontenay et à Rueil
	T3b	Prolongement à Porte Dauphine
	T7	Prolongement à Juvisy
	T8	Prolongement à Rosa Parks
	T9	De Porte de Choisy à Orly
	T10	De Croix-de-Berny à Jardin Parisien
	T12	De Massy à Evry-Courcouronnes
	T13	De Saint-Cyr à Achères Ville
Câble	C1	Créteil – Villeneuve-Saint-Georges
BUS		TZen 2 : Sénart – Melun
		TZen 3 : Paris – Gargan
		TZen 4 : Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes
		TZen 5 : Paris Bibliothèque F. Mitterrand – Choisy-le-Roi
		EVE : Esbly – Val d'Europe
		Aéroport d'Orly – Sénia
		Bus Entre Seine
		Bords de Marne
		Altival : Noisy-le-Grand Mont d'Est – Chennevières
		Roissy : Goussainville – Villiers-le-Bel – Garges-lès-Gonesse – Roissypôle
		Aulnay-Tremblay : Aulnay-sous-Bois – Vert Galant

L'évolution du réseau de bus hors BHNS[1] est différenciée dans les scénarios de deux façons : la prise en compte de restructurations du réseau de bus en accompagnement des projets d'infrastructure et le niveau d'ambition de développement global de l'offre de bus.

L'évolution des tarifs des transports collectifs se fonde sur les évolutions actées et les projections disponibles, sans distinction en fonction des scénarios.

- **Modes individuels motorisés**

Dans tous les scénarios, les projets routiers déjà engagés ou programmés à horizon 2030 viennent compléter le réseau actuel.

En revanche, une réduction de la surface dédiée à la voiture sur le réseau viaire existant est prise en compte, traduisant ainsi la fermeture de certaines rues à la circulation, l'affectation de certaines voies à la circulation des transports en commun de surface et le développement des pistes cyclables. La Zone à Trafic Limité de Paris centre est également prise en compte dans tous les scénarios.

Les scénarios diffèrent quant au périmètre de la limitation à 30 km/h, qui concerne, selon les scénarios, soit uniquement les voies parisiennes déjà impactées depuis 2021, soit les voies locales en agglomération de petite couronne, soit l'intégralité des voies locales en agglomération de la région.

L'évolution des contraintes de stationnement (volume et tarification) est également un facteur différenciant, les scénarios allant d'un statu quo par rapport à 2020 à une application des recommandations du Plan des mobilités.

Enfin, l'évolution des coûts d'usage de la voiture est calculée pour chacun des scénarios à l'aide du scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS) de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et des parcs de véhicules présentés ci-après.

- **Vélo**

L'évolution de l'usage du vélo n'est pas nativement intégrée dans le modèle ANTONIN mais elle peut y être intégrée. Ainsi, l'usage du vélo simulé dans le modèle ne dépend pas de paramètres externes comme le développement des pistes cyclables mais est directement fixé comme résultat. L'intégration de cette évolution au modèle permet néanmoins de quantifier les phénomènes de report modal nécessaires pour atteindre différentes ambitions de développement de l'usage du vélo. Les scénarios ciblent respectivement un doublement, un triplement et un quadruplement de l'usage du vélo entre 2019 et 2030.

- **Télétravail**

Le modèle ANTONIN est construit à l'aide de l'Enquête Globale Transport de 2010, qui enregistrait très peu de télétravailleurs. Les comportements de télétravail consécutifs à la crise sanitaire ont donc été intégrés au modèle en supprimant une partie des déplacements liés au travail. Cette hypothèse est fortement différenciée en fonction des scénarios et a été calculée pour le scénario le plus ambitieux à l'aide des enquêtes effectuées en juin 2022, mois qui correspondait au niveau maximal observé à l'issue de la crise sanitaire, hors période de contrainte forte sur la mobilité.

Hypothèses de télétravail pour les trois scénarios de mobilité

Scénarios	n°1	n°2	n°3
Part de télétravailleurs	21 %	21 %	28 %
Jours de télétravail par semaine	1	2	2,3

Le recours au télétravail est différencié par catégorie socio-professionnelle en fonction de la segmentation disponible dans le modèle.

1. Le terme « bus à haut niveau de service » (BHNS) désigne un service de bus à haute fréquence (assuré par une ou plusieurs lignes) et présentant une haute qualité de service grâce à une infrastructure en site propre sur une section importante de son linéaire.

Synthèse des hypothèses

Le tableau suivant reprend les différentes hypothèses utilisées pour construire les scénarios :

Synthèse des hypothèses constituant les scénarios
(- baisse / = stagnation / + augmentation)

		Scénarios		
		n°1	n°2	n°3
Population et emplois		+	+	+
Transports collectifs	Réseau structurant	+ + +	+ + +	+ + +
	Réseau de bus	=	+	+ +
	Tarifs	+	+	+
Voiture	Projets routiers	+	+	+
	Surface dédiée	-	-	-
	Périmètre à 30 km/h	+	+ +	+ + +
	ZTL Paris Centre	+	+	+
	Contraintes de stationnement	=	+ +	+ +
	Coût d'usage	+	+	+
Vélo		+	+ +	+ + +
Télétravail		+	+ +	+ + +

Résultats

Motorisation

La possession de voitures par les ménages franciliens est un facteur qui influe grandement sur le choix modal. L'évolution de la possession de voitures n'est pas une donnée d'entrée du modèle mais un résultat intermédiaire calculé à l'aide d'un modèle dédié. Elle dépend notamment de l'évolution du réseau viaire dédié à la circulation automobile et de l'offre de transports collectifs.

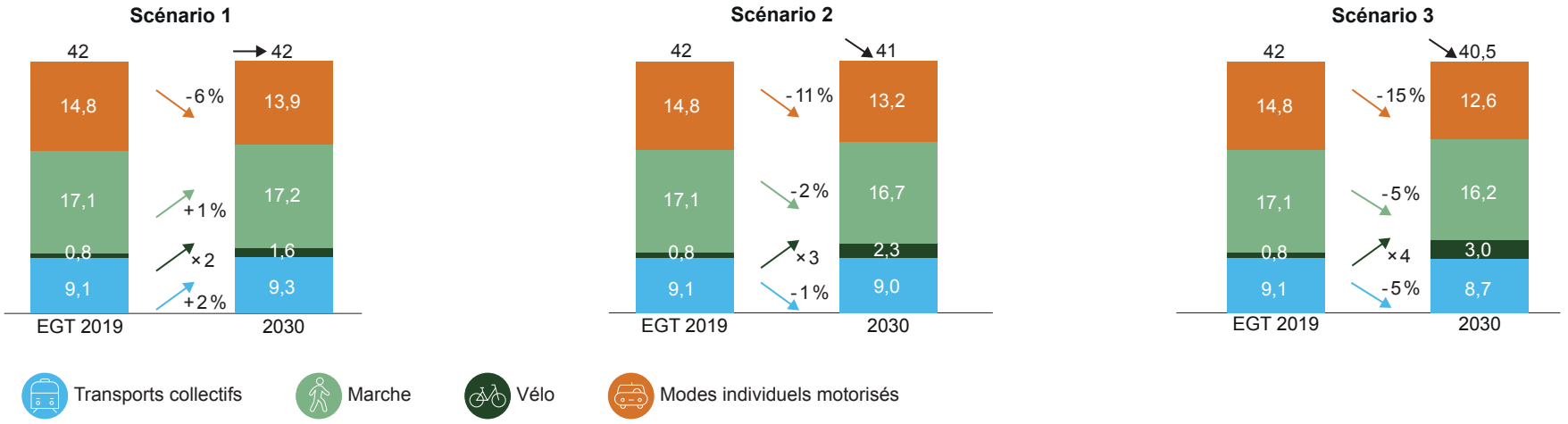
L'évolution modélisée du nombre de voitures possédées par ménage diffère peu en fonction des scénarios et baisse de l'ordre **de 19 %** à Paris et en petite couronne et **de 1,5 à 2,5 %** en grande couronne, ce qui correspond à une baisse **de 9 à 10 %** à l'échelle régionale.

Mobilité

Le nombre total de déplacements effectués par les Franciliens un jour donné diminue ou stagne dans tous les scénarios modélisés, du fait d'une démographie peu porteuse liée notamment au vieillissement de la population et à la démobilité induite par le télétravail. Ainsi, les Franciliens effectueraient, selon les scénarios, entre 40,5 et 42 millions de déplacements par jour en 2030 contre 42 en 2019.

Les déplacements en modes individuels motorisés baissent **de 6 à 15 %** suivant les scénarios, principalement sous l'effet des actions en faveur des transports collectifs et du vélo et, dans une moindre mesure, sous l'effet des contraintes sur la voiture et du télétravail. Cette baisse est plus marquée en cœur d'agglomération, même si le reste de la région porte une part importante de la baisse en volume.

Évolution de la mobilité des Franciliens (en millions de déplacements par jour)



Cette différenciation territoriale est présentée dans le tableau ci-après qui donne les résultats du **scénario 3** par origine-destination, deux sens confondus :

Évolution du nombre de déplacements réalisés en modes individuels motorisés par jour entre 2019 et 2030 – Scénario 3

Origine-destination	Évolution des déplacements	
	en millions	en pourcentage
Paris – Paris	-0,2	-40 %
Petite couronne – Petite couronne	-0,6	-18 %
Grande couronne – Grande couronne	-0,7	-8 %
Paris – Petite couronne	-0,2	-33 %
Paris – Grande couronne	-0,1	-32 %
Petite couronne – Grande couronne	-0,3	-22 %
Total	-2,1	-15 %

Les kilomètres parcourus en voiture n'évoluent pas de la même façon que les volumes des déplacements, car ils dépendent également de la portée des déplacements, qui elle-même diffère fortement en fonction des motifs. De plus, les déplacements effectués en tant que passager d'un mode individuel motorisé ne génèrent pas de kilomètres supplémentaires parcourus par les véhicules. Ainsi, les kilomètres parcourus par les voitures baissent **de 9, 13 et 18 %** respectivement dans les scénarios 1,2 et 3.

L'usage des transports collectifs augmente peu **(jusqu'à +2 %)** voire diminue **(jusqu'à -5 %)** entre 2019 et 2030 compte tenu des effets rémanents de la crise sanitaire, et dans une moindre mesure des dynamiques démographiques, effets qui sont tout juste compensés par le report modal estimé sur la période lié au développement de l'offre de transport.

Malgré cette stabilité globale, l'évolution est sensiblement différente en fonction des territoires. Le nombre de déplacements en transports collectifs diminue nettement à Paris sous l'effet cumulé d'une baisse de la population, du report modal vers le vélo et du télétravail.

À l'inverse, l'usage de ce mode est fortement renforcé en petite couronne, notamment sous l'impulsion des projets de transports collectifs (Grand Paris Express).

Le tableau ci-après décrit les résultats du **scénario 1** par origine-destination, deux sens confondus :

Évolution du nombre de déplacements réalisés en transports collectifs par jour entre 2019 et 2030 – Scénario 1

Origine-destination	Évolution des déplacements	
	en millions	en pourcentage
Paris – Paris	-0,15	-7 %
Petite couronne – Petite couronne	+0,33	+17 %
Grande couronne – Grande couronne	-0,02	-2 %
Paris – Petite couronne	+0,08	+4 %
Paris – Grande couronne	-0,05	-5 %
Petite couronne – Grande couronne	+0,11	+14 %
Total	+0,29	+3 %

6.1.2 Les flux de marchandises

Les flux de marchandises sont soumis à plusieurs dynamiques concomitantes qui affectent à la fois le volume de marchandises transportées et la structure de ces flux. Un travail d'expertise a été réalisé pour les évaluer et ainsi projeter les flux de marchandises à horizon 2030 en Île-de-France (voir la méthodologie dans l'encadré ci-après). Ces dynamiques sont les suivantes :

- l'évolution de la population, des emplois et du profil des établissements implantés sur le territoire, qui affectent la consommation et la production de marchandises sur le territoire ;
- une croissance très modérée du bassin de consommateurs et une croissance un peu plus importante mais toujours modérée des flux internes et en échange liée au développement économique ;
- une croissance tendancielle des flux routiers de transport de marchandises au niveau européen, qui affecte les flux de transit traversant l'Île-de-France ;
- le développement du e-commerce, qui entraîne une augmentation des flux directs d'entreprise à consommateur, avec une tendance à l'éclatement et donc à un report vers de plus petits véhicules ;
- une tendance à la modification des flottes vers des véhicules de plus petite taille, en réponse aux contraintes de circulation dans les centres urbains.

À ces dynamiques de fond, s'ajoutent des facteurs sur lesquels le Plan des mobilités peut agir : optimisation des schémas logistiques pour réduire les distances parcourues par les véhicules, report des flux vers des modes décarbonés et faiblement émetteurs de polluants atmosphériques.

Lutte contre l'étalement logistique

Les distances parcourues dépendent de l'organisation spatiale des lieux de regroupement et éclatement des marchandises (entrepôts). Pour réduire ces distances, il est nécessaire de contrer l'étalement logistique, tendance observée au cours des dernières décennies d'éloignement croissant entre les espaces logistiques et les lieux de consommation finale. Les orientations inscrites au SDRIF-E contribuent à ce resserrement.

L'évolution de ces distances, qui s'applique strictement aux trafics internes à la région, est fortement différenciée en fonction des scénarios simulés, du statu quo à une baisse de 5 %.

Report modal vers les modes fluvial et ferroviaire

L'ensemble des acteurs régionaux s'accordent sur l'opportunité et la nécessité de développer le mode fluvial, dont le potentiel de développement est important, des réserves de capacités pouvant être mises à profit.

La situation est plus contrainte pour le fret ferroviaire, soumis à la forte densité de circulations voyageurs et aux besoins importants de régénération du réseau ferré. À l'échelle nationale, des objectifs très ambitieux de développement de ce mode ont cependant été posés par l'État (atteindre une part modale de 18 % en 2030 contre 10,7 % en 2021).

La Région Île-de-France s'est engagée dans un soutien au développement de ces deux modes à travers sa stratégie pour le fret et la logistique.

Les scénarios construits sur ces hypothèses de report vers les modes fluvial et ferroviaire projettent une baisse des circulations de poids lourds articulés en échange interrégional de – 8 % à -13 %.

Report modal vers la cyclologistique

Le développement de l'utilisation de vélos-cargos en lieu et place de véhicules utilitaires légers doit être recherché, préférentiellement en zone dense pour la réalisation du dernier maillon de la chaîne logistique.

La dynamique des dernières années est importante, avec notamment une hausse de plus de 300 % des ventes de vélos cargo en 2020 en France et des plans en leur faveur (Plan national pour le développement de la cyclologistique de 2021 ; Stratégie fret et logistique de la Région Île-de-France).

Les scénarios visent un report modal allant de 5 à 8 % des circulations de véhicules utilitaires légers internes à la région vers la cyclologistique à horizon 2030, par rapport à 2020.

Méthodologie d'évaluation et projection des flux de transport de marchandises

Il n'existe pas à ce jour d'enquête ou de modèle permettant l'évaluation et la simulation des flux de transport de marchandises à l'échelle régionale. Aussi, l'évaluation des flux de transport de marchandises et de leur évolution à horizon 2030 a reposé sur le traitement de plusieurs bases de données d'accès public à un niveau macro. Les flux ont pour cela été segmentés en plusieurs catégories :

- **Les flux de marchandises d'entreprise à entreprise (BtoB), eux-mêmes découpés en deux sous-catégories :**
  - **Les flux de logistique urbaine :** ceux-ci peuvent être évalués au moyen d'un croisement entre la base SIRENE, qui répertorie les établissements par type à l'échelle régionale, et la base issue de l'enquête « Transport de marchandises en ville » (TMV – enquête régionale réalisée en 2010-2013) qui a permis d'évaluer les facteurs de génération de mouvements de marchandises par type d'établissement et les distances de tournées. Le croisement de ces deux bases permet une évaluation du nombre de mouvements de marchandises au sein de la région et des distances parcourues.
  - **Les flux de logistique interurbaine, c'est-à-dire en échange interrégional ou en transit :** ceux-ci peuvent être évalués au moyen d'un traitement de l'enquête nationale trimestrielle « Transport routier de marchandises » qui permet d'évaluer le trafic de poids lourds généré par département.
- **Les flux de marchandises d'entreprise à personne (BtoC),** pour lesquels l'évaluation est moins directe car il n'existe pas de base de données publique s'y intéressant spécifiquement. La génération de mouvements BtoC est ainsi fondée sur le croisement entre les données de population active par catégorie socio-professionnelle (données INSEE) auxquelles sont appliquées des ratios de génération de colis par habitant (données nationales de l'ARCEP « Observatoire statistique des activités postales »). Ces résultats sont complétés par l'exploitation d'une enquête de la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD) pour tenir compte du segment du e-commerce qui présente une forte dynamique. L'ensemble permet d'évaluer les mouvements générés par CSP, au niveau départemental. Parallèlement, l'exploitation de données des transporteurs BtoC (parts de marché des principaux transporteurs) couplées aux localisations de leurs hubs et agences permet d'évaluer une distance moyenne d'approche pour la livraison des colis, au niveau départemental. En combinant ces différents travaux, les flux BtoC en véhicules.kilomètres peuvent être évalués.

>>>

La projection des flux à horizon 2030 est ensuite également réalisée de façon différenciée, en jouant sur des paramètres distincts en fonction des flux :

- **Les flux BtoB évoluent en fonction :**
  - des projections socio-démographiques (nombre de salariés) qui déforment la structure de la base des établissements et donc les mouvements générés par établissement,
  - des mécanismes de report modal qui modifient l'activité logistique affectée à la route,
  - des projections de parc roulant qui modifient la répartition de l'activité logistique par type de véhicules,
  - des projections d'usage des véhicules qui modifient les distances moyennes parcourues par mouvements logistiques.
- **Les flux BtoC évoluent en fonction :**
  - des projections de population, de population active et de PIB par habitant qui modifient la demande,
  - des projections de schémas logistiques qui modifient les distances parcourues par les véhicules.

Les différentes hypothèses retenues pour ces différents paramètres selon les scénarios sont décrites ci-avant.

6.1.3 L'évolution du parc de véhicules routiers

La deuxième partie de l'équation permettant l'atteinte des objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques est la composition technologique du parc des véhicules qui circulent au sein de la région.

Des travaux ont été menés avec Enedis, en tant que gestionnaire du réseau électrique, quant aux projections de véhicules électriques circulant sur le territoire régional à horizon 2030. Le travail d'expertise réalisé sur les projections des flux de marchandises a également contribué à projeter l'évolution des parcs de poids lourds et véhicules utilitaires légers.

En raison de la volatilité importante des dynamiques affectant l'évolution du parc (dépendance aux marchés mondiaux de matériaux, aux stratégies des constructeurs, aux prix des différentes énergies), des niveaux contrastés de transition énergétique du parc sont projetés dans les scénarios évalués :

- de 11 à 20 % de voitures électriques et de 5,5 à 10 % de voitures hybrides rechargeables,
- de 10 à 41 % de véhicules utilitaires légers faiblement émetteurs, avec une part prépondérante de véhicules utilitaires (de 6 à 25 %) et un panachage de véhicules hybrides rechargeables, GNV ou hydrogène pour la part restante,
- de 11 à 32 % de poids lourds faiblement émetteurs, avec une prépondérance de véhicules GNV.

La transition énergétique du parc de bus et cars publics constituant déjà un engagement d'Île-de-France Mobilités, elle est considérée dans l'ensemble des scénarios (30 % de véhicules électriques et 70 % de véhicules bioGNV à horizon 2030).

6.1.4 L'analyse réalisée par Airparif

Les résultats des scénarios évoqués ci-avant ont permis de fournir à Airparif les hypothèses d'évolution des kilomètres parcourus par les véhicules particuliers (modes individuels motorisés) et par les véhicules routiers de transport de marchandises, ainsi que les hypothèses d'évolution de la composition du parc de véhicules par motorisation (et de taille pour les véhicules de marchandises). Au-delà des parts de véhicules à faibles émissions fixées dans les différents scénarios, Airparif a appliqué une évolution tendancielle du parc de véhicules thermiques, avec le remplacement graduel de véhicules anciens par des véhicules récents, aux Crit'Air moins élevés.

Les modélisations réalisées par Airparif sur cette base ont mis en évidence une baisse des émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et 2030 de 10 % dans le scénario le moins ambitieux (scénario 1), et de 26 % dans le scénario le plus ambitieux (scénario 3).

Le scénario le plus ambitieux est donc le seul scénario permettant d'atteindre l'objectif de baisse des émissions de gaz à effet de serre assigné au Plan des mobilités (-25 à -30 %) entre 2020 (hors effet crise sanitaire – référence 2019) et 2030.

Ce travail de modélisation a donc permis de montrer la nécessité de combiner des efforts importants pour accentuer le report modal vers toutes les alternatives à la voiture individuelle (marche, vélo, transports collectifs, usages partagés de la voiture) et aux transports routiers de marchandises (fret fluvial et ferroviaire, cyclologistique), la baisse des distances parcourues par les véhicules routiers de transport de marchandises et la transition énergétique de tous les parcs de véhicules.

6.2 Les objectifs de mobilité du plan

6.2.1 Objectifs pour les déplacements des Franciliens

Les paramètres retenus pour modéliser les déplacements de personnes dans le scénario le plus ambitieux exposé dans la section précédente sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

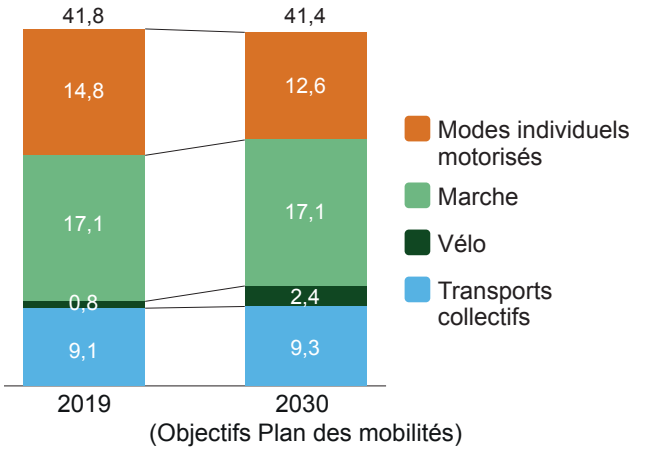
Paramètre		Hypothèse du scénario objectif du Plan des mobilités
Population et emplois		Augmentation de 3% du nombre d'habitants et de 4% du nombre d'emplois entre 2020 et 2030 conformément aux projections de l'Institut Paris Region.
Transports collectifs	**Réseau structurant**	Se reporter à la liste présentée dans l'action 1.1.
	Réseau de bus	Intégration des projets de TCSP ainsi que des restructurations des réseaux de bus prévues en accompagnement de l'arrivée des nouvelles lignes du réseau structurant (Actions 1.3 et 1.4)
	Tarifs	Prix des abonnements au 1er janvier 2023. Le modèle étant construit en euros constants, cela permet également de prendre en compte les évolutions tarifaires prévues à l'horizon 2030 sous réserve d'une évolution comparable à celle de l'indice des prix. L'évolution des tarifs des titres occasionnels mise en place en janvier 2025 intégrée dans l'action 1.8 n'est pas prise en compte mais cela concerne une faible part des déplacements des Franciliens.
Voiture	**Projets routiers**	Se reporter à la liste présentée dans l'action 7.4.
	Surface dédiée	Réduction de la place dédiée à la voiture en fonction des projets routiers et des autres projets (bus et vélo notamment – selon les principes de partage de la voirie décrits dans l'action 8.1). Ce paramètre influe sur la possession globale de voitures par les Franciliens qui explique en partie le choix de mode de déplacement.
	Périmètre à 30 km/h	Toutes les voies urbaines (Action 8.2).
	ZTL Paris Centre	Prise en compte.
	Contraintes de stationnement	Conformément aux prescriptions et recommandations des actions 9.2 et 9.3.
	Coût d'usage	Il évolue en fonction de la composition du parc automobile et suivant les hypothèses d'évolution des différentes composantes du coût d'usage de la voiture proposées par la DGITM dans la méthode d'évaluation des projets de transport.
Vélo		Triplement de la part modale du vélo par rapport à 2019 (Actions de l'axe 4).
Télétravail		28% des actifs télétravaillent en moyenne 2,3 jours par semaine.

Les résultats des modélisations présentés précédemment conduisent à poser un objectif de diminution les déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de -15 % entre 2020 et 2030. Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs.

La crise sanitaire ayant occasionné des impacts durables sur l'utilisation des transports collectifs, il n'est plus possible d'imaginer une croissance de la demande aussi marquée que celle qui a été observée pendant les deux dernières décennies. De plus, l'impulsion donnée par la démographie sur l'usage de ce mode étant en ralentissement, le retour de la demande en transports collectifs devra s'appuyer moins sur la démographie et plus sur le report modal, notamment depuis les modes individuels motorisés.

L'objectif du plan est d'augmenter de 2 % le nombre de déplacements en transports collectifs par rapport à la situation observée avant la crise sanitaire, ce qui correspond approximativement à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 (estimation à partir de la fréquentation des réseaux) et 2030. L'Enquête Globale Transport a repris en 2023. Une première mesure de la mobilité post-crise sanitaire sera disponible dans le courant de l'année 2024 et permettra d'affiner les estimations réalisées à partir de la fréquentation des réseaux.

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



(Objectifs Plan des mobilités)

Le plan vise également un fort développement de l'usage du vélo avec un triplement du nombre de déplacements effectués avec ce mode entre 2020 et 2030.

Enfin, la marche à pied restera le mode de déplacements le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030.

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

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

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

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

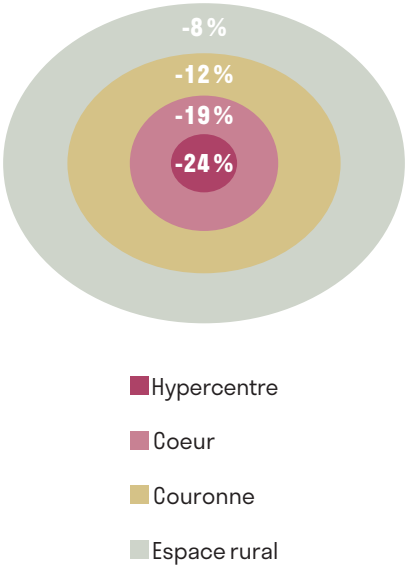
Ces évolutions régionales sont nécessairement différenciées en fonction des territoires.

À Paris, le développement marqué de l'usage du vélo induit un phénomène de report depuis la marche à pied et les transports collectifs, l'usage des modes individuels motorisés y étant déjà très limité. Cette désaffection des transports collectifs dans Paris, phénomène renforcé par la baisse de la population parisienne et le télétravail, peut néanmoins être bénéfique en réduisant la saturation de certaines lignes.

Le cœur de l'agglomération parisienne est le territoire qui portera la plus grande part de la baisse de l'usage des modes individuels motorisés. En effet, ce territoire est propice à l'usage du vélo et le développement de l'offre de transports collectifs y sera particulièrement important.

Dans le reste du territoire, la baisse des déplacements en modes individuels motorisés sera moins marquée en proportion mais conséquente en volume, ce territoire accueillant aujourd'hui une grande partie des déplacements effectués avec ce mode de transport. Cette baisse sera notamment permise par le télétravail et dans une moindre mesure par le développement des transports collectifs et par l'essor du vélo.

Évolution du trafic routier (véh.km) par entité territoriale entre 2020 et le scénario objectif du PDMIF

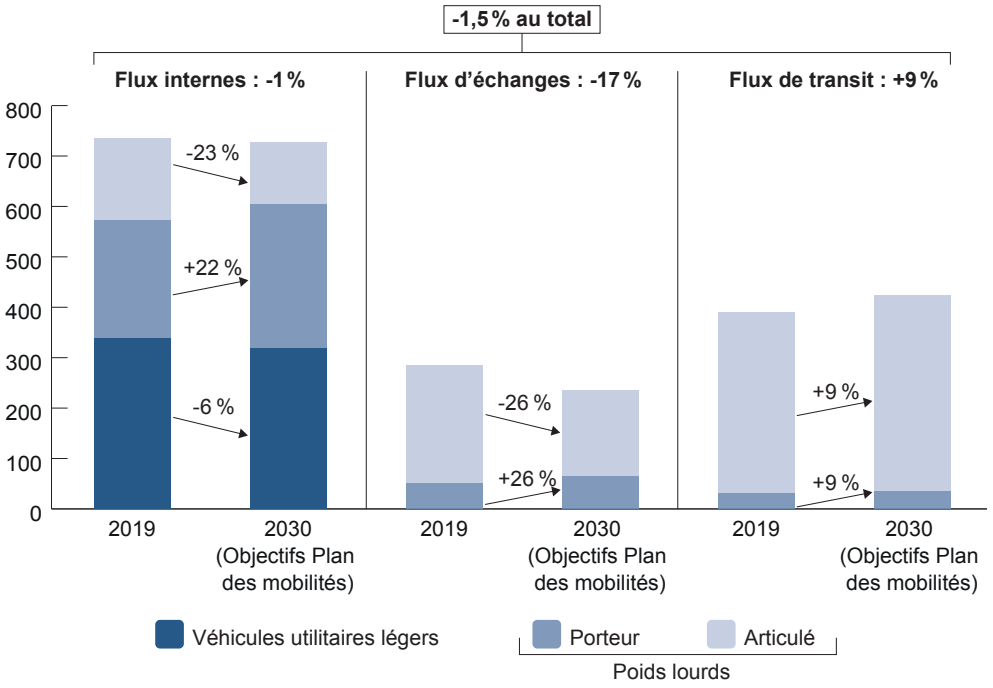


6.2.2 Objectifs pour les flux de marchandises

Tout comme pour la mobilité des Franciliens, le scénario le plus ambitieux est retenu pour permettre l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques :

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

Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises



Simulations Systra France à partir de la base SIRENE, de l'enquête TMV et de l'enquête TRM

L'ensemble de ces hypothèses et objectifs mène à une reconfiguration des flux routiers de marchandises dans le scénario objectif du plan. On constate ainsi une stagnation des flux internes, l'augmentation des volumes étant compensée par la diminution des distances parcourues et le report modal vers la cyclologistique. Les flux d'échange diminuent grâce au report modal vers les modes massifiés et les flux de transit augmentent sous l'effet de tendances indépendantes du Plan des mobilités. Ces différentes dynamiques se compensent et le scénario objectif projette une faible baisse du trafic : environ -1,5 % de véhicules.kilomètres. Par ailleurs, on projette une augmentation de la part des véhicules de type porteurs, au détriment des poids lourds articulés.

6.2.3 Objectifs de transition des parcs de véhicules

Les objectifs de transition énergétique du parc les plus ambitieux sont également retenus. Ils s'appuient principalement sur l'électrification de l'ensemble des parcs mais laissent également une place importante au développement des poids lourds au bioGNV, qui constitue une technologie à faibles émissions éprouvée pour ces usages et disponible à court terme. La technologie hydrogène restera marginale à l'horizon du Plan des mobilités, suivant un processus de constitution de la filière au niveau régional.

Par ailleurs, une évolution « fil de l'eau », c'est-à-dire prolongeant les dynamiques passées, a été appliquée au parc de véhicules thermiques. Il progresse donc vers des catégories Crit'Air moins élevées en moyenne.

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

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

7

Analyse des incidences des objectifs sur l'environnement

7.1 Effets des objectifs du Plan des mobilités en Île-de-France sur les émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements 164

7.2 Bilan global des émissions de gaz à effet de serre du Plan des mobilités en Île-de-France 165

7.2.1 Contexte de la démarche et méthode employée 165

7.2.2 Résultats du bilan d'émissions de gaz à effet de serre issues de la construction et de la maintenance des infrastructures sur la durée du Plan des mobilités 166

7.3 Effets des objectifs du plan sur la pollution atmosphérique 167

7.3.1 Évolution des émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM_{10}, $PM_{2,5}$) 167

7.3.2 Impacts sur les concentrations de polluants atmosphériques auxquelles sont exposés les Franciliens 169

7.4 Consommation d'espace liée aux infrastructures inscrites au Plan des mobilités en Île-de-France, impacts sur le bruit et la sécurité routière 170

7 Analyse des incidences des objectifs sur l'environnement

Les niveaux de réduction du trafic routier à horizon 2030 et d'évolution technologique du parc de véhicules découlant du scénario le plus probable sans les mesures volontaristes du Plan des mobilités (scénario 1 présenté dans la première section de la Partie 6), dit « tendanciel », et du scénario objectif du Plan des mobilités (scénario présenté dans la deuxième section de la Partie 6) ont été transmis à Airparif pour la réalisation d'une simulation au moyen de son modèle Heaven :

- des émissions de gaz à effet de serre,
- des consommations d'énergie,
- des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines ($PM_{2,5}$ et PM_{10}),
- des concentrations de ces polluants à l'échelle régionale.

Cette simulation aboutit à :

- une réduction des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier de -26 % dans le scénario objectif entre 2019 et 2030 contre une diminution de -10 % selon le scénario tendanciel,
- une réduction des consommations d'énergie de -31 % contre -13 % dans le scénario tendanciel,
- pour la qualité de l'air, un respect des valeurs limites réglementaires actuelles de concentration pour le NO_2, les PM_{10}, et $PM_{2,5}$ (que ce soit dans le scénario tendanciel ou objectif).

Les objectifs en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de concentrations de polluants atmosphériques sont donc atteints.

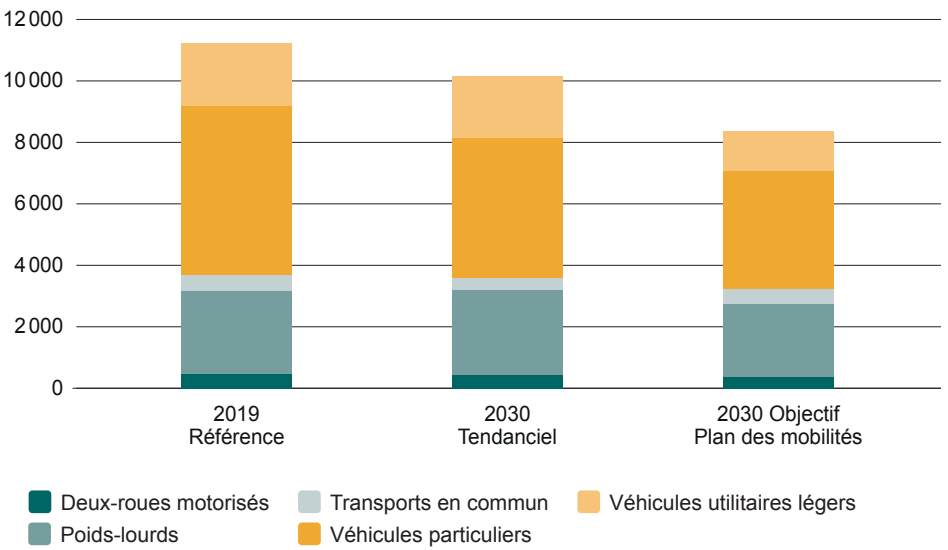
Dans cette partie, des précisions supplémentaires sont données sur les émissions de gaz à effet de serre et les concentrations de polluants atmosphériques issues du scénario objectif du plan et une analyse complémentaire du bilan d'émissions du Plan des mobilités est présentée.

Enfin, une brève quantification de l'impact sur la consommation d'espace des infrastructures de transport, directement issue de l'évaluation environnementale du SDRIF-E, est présentée, ainsi que des considérations d'ordre qualitatif sur les impacts des objectifs du plan sur le bruit et la sécurité routière.

7.1 Effets des objectifs du plan sur les émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements

Le scénario objectif du Plan des mobilités permet de réduire de 26 % les émissions de gaz à effet de serre. Les baisses les plus importantes sont à attribuer aux véhicules utilitaires légers et aux voitures particulières. La baisse moindre des émissions des transports collectifs routiers dans le scénario objectif par rapport au scénario tendanciel s'explique par le développement de l'offre de transports collectifs fixée comme objectif par le Plan des mobilités.

Évolution des émissions de GES (scope 1 et 2) en kteqCO_2 selon les différents scénarios modélisés



Sources : Airparif et Île-de-France Mobilités

Émissions de gaz à effet de serre par type de véhicule (scope 1 et 2) (kteqCO_2)

Type de véhicules	Émissions en 2019	Émissions en 2030		Diminution des émissions	
		Scénario tendanciel	Scénario Objectif Plan des mobilités	Scénario tendanciel (/ 2019)	Scénario Objectif Plan des mobilités (/ 2019)
Deux-roues motorisés	470	432	361	-8 %	-23 %
Poids-lourds	2700	2748	2385	+2 %	-12 %
Transports en commun	496	422	469	-15 %	-6 %
Véhicules particuliers	5529	4535	3851	-18 %	-30 %
Véhicules utilitaires légers	2037	2013	1281	-1 %	-37 %
Total	11231	10149	8347	-10 %	-26 %

La baisse du volume de trafic entre la référence 2019 et le scénario objectif explique environ un tiers des gains en émissions de gaz à effet de serre. Les deux tiers restants sont donc attribuables à l'évolution du parc technologique.

7.2 Bilan global des émissions de gaz à effet de serre du Plan des mobilités en Île-de-France

7.2.1 Contexte de la démarche et méthode employée

L'Autorité Environnementale d'Île-de-France (MRAe-IdF) a considéré, dans son avis de cadrage préalable du Plan des mobilités en Île-de-France, que les émissions de gaz à effet de serre des infrastructures mises en service d'ici à 2030 devaient être prises en compte dans l'évaluation environnementale du plan, au-delà des émissions directement issues des déplacements, dont l'évaluation est quant à elle explicitement visée par le Code des transports. Un bilan des émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation des infrastructures inscrites dans le plan a ainsi été établi à cette fin. Les résultats du bilan sont ici intégrés à l'évaluation environnementale, à la fois en tant qu'impacts des objectifs du plan et dans l'optique de nourrir les préconisations et mesures dites « ERC » issues de l'analyse des incidences.

Les émissions de gaz à effet de serre considérées sont celles associées :

À la construction des projets d'infrastructures de transports en commun inscrits au Plan des mobilités (en considérant la totalité de la construction pour chaque projet et non celle restreinte à la période couverte par le plan) :

- le Grand Paris Express : prolongement du M14 au Nord et au Sud et création des M15, M16, M17 et M18,
- le prolongement du M11,
- le projet Eole de prolongement du RER E à l'ouest,
- les Tram Express (trams-trains) : création du T12, extension du T13,
- les tramways : création du T10 et extensions des T1, T3b, T4, T7, T8,
- les bus à haut niveau de service (BHNS) : création des Tzen2, Tzen3, Tzen4, Tzen5 et création de neuf autres projets de BHNS,
- la création de la première ligne francilienne de transport par câble (télécabines) Câble 1.

Aux autres orientations du Plan des mobilités portant de façon substantielle sur les infrastructures :

- la construction et l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE),
- l'extension de routes existantes (et la maintenance de ces nouvelles portions de routes) : voiries départementales, RN406, A104.

- **Aux émissions associées à la maintenance des routes existantes :** voirie municipale, départementale, nationale, autoroutes. Compte tenu des données disponibles, il n'a pas été possible d'inclure les émissions liées à la maintenance des infrastructures ferroviaires mais il est apparu au regard des ordres de grandeurs existants qu'elles étaient très probablement marginales en comparaison des autres groupes d'émissions considérés.

L'étude menée concerne uniquement les émissions de gaz à effet de serre liées aux items ci-dessus. Il s'agit donc d'une étude environnementale monocritère (contrairement aux Analyses de Cycles de Vie (ACV) qui intègrent aussi d'autres critères – pollution de l'air, de l'eau et eutrophisation, épuisement des ressources naturelles, diminution de la biodiversité, production de déchet – comme défini dans la norme ISO 14040).

La méthodologie de comptabilité environnementale employée pour mesurer les émissions de gaz à effet de serre s'inspire de **la méthode Bilan Carbone®,** méthode initiée par l'ADEME et portée aujourd'hui par l'Association pour la Transition Bas-Carbone (ex-Association Bilan Carbone).

L'estimation des émissions est réalisée à partir des données techniques disponibles chez Île-de-France Mobilités : linéaires des projets de transport collectif par type et largeurs pour les projets de surface, linéaire des projets routiers par type (réseau national, départemental ou local).

Ainsi, les principales sources utilisées pour les données d'entrée sont les suivantes :

- études d'impact de projets lorsqu'elles sont disponibles,
- documents publics de la Société des Grands Projets,
- connaissance des experts d'Île-de-France Mobilités,
- données issues de l'évaluation environnementale du SDRIF-E 2040,
- INSEE.

Ces grandeurs exprimées en linéaires ou en surfaces sont converties en émissions de GES à partir de coefficients appelés facteurs d'émissions (exprimés en équivalent CO_2 par unité de donnée d'activité). Des facteurs d'émissions disponibles dans certaines études d'impact de projets de transports collectifs, en particulier celles concernant le Grand Paris Express, ont été utilisés directement et comparés avec les facteurs disponibles dans la base ADEME.

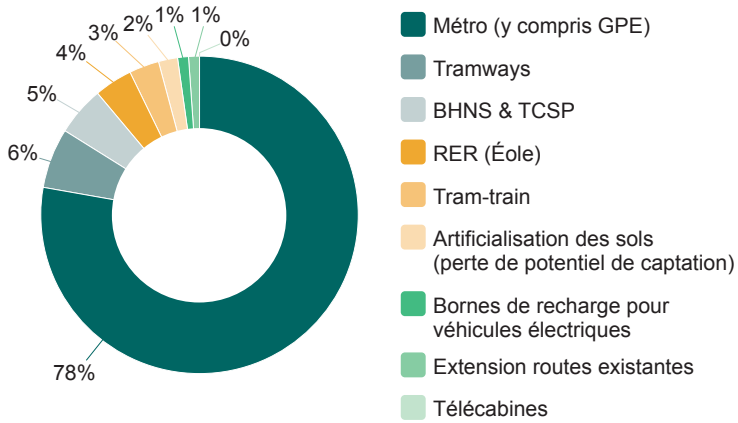
AVERTISSEMENT : Compte tenu de l'échelle régionale du Plan des mobilités, les résultats de cette analyse sont à considérer comme des ordres de grandeur, permettant d'éclairer sur les impacts des émissions liées à la construction des infrastructures en les situant par rapport aux émissions liées plus directement aux déplacements.

7.2.2 Résultats du bilan d'émissions de gaz à effet de serre issues de la construction et de la maintenance des infrastructures sur la durée du Plan des mobilités

Les principaux résultats de l'étude menée sont présentés ci-dessous (un rapport complet et une synthèse détaillée ont été réalisés) :

- La construction des nouvelles infrastructures représente environ six millions de tCO2e dont environ trois-quarts sont imputables au projet du Grand Paris Express.

Émissions de construction sur la durée du Plan des mobilités 2020-2030



Source : I Care 2023

- La maintenance des routes existantes entraine pour sa part l'émission d'environ un million de tCO_2e, soit 15 % des émissions totales sur la durée totale du plan (2020-2030).

Ainsi, avec environ 7 millions de tCO_2e, les émissions totales issues de la construction des infrastructures inscrites au plan et de la maintenance des infrastructures routières sur l'ensemble de la durée du plan (2020-2030) sont inférieures aux émissions issues des déplacements routiers sur l'unique année cible (2030), qui sont de l'ordre de 8,3 millions de tCO_2e. Sur toute la durée du plan, ce sont donc les émissions issues des déplacements routiers qui dominent largement. En outre, d'après la modélisation réalisée par Airparif, le Plan des mobilités permet d'éviter en 2030 l'émission de 1,8 million de tCO_2e liées aux déplacements routiers par rapport au scénario tendanciel.

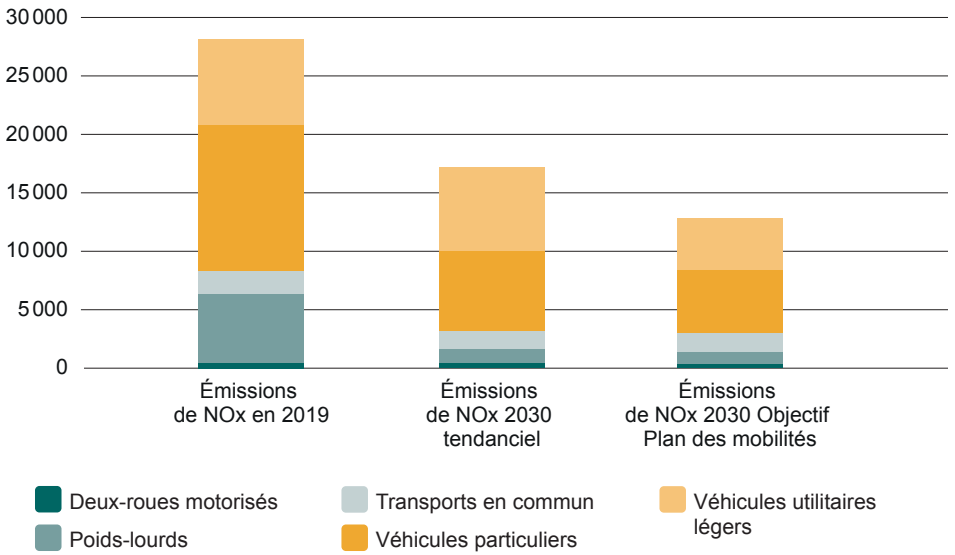
7.3 Effets des objectifs du plan sur la pollution atmosphérique

7.3.1 Évolution des émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM_{10}, $PM_{2,5}$)

Les objectifs de mobilité ont un impact très significatif sur la baisse des émissions des polluants atmosphériques imputables au transport, en particulier les oxydes d'azote.

La simulation d'Airparif résulte en une diminution des émissions de NOx issues des transports routiers de -54 % dans le scénario objectif du Plan des mobilités (vs -39 % dans le scénario dit tendanciel). La baisse la plus importante concerne les poids lourds, principalement grâce à la transition technologique du parc. La diminution est imputable pour environ 86 % à l'évolution technologique du parc, et pour le reste à la baisse du trafic.

Évolution des émissions de NOx en tonnes selon les différents scénarios modélisés



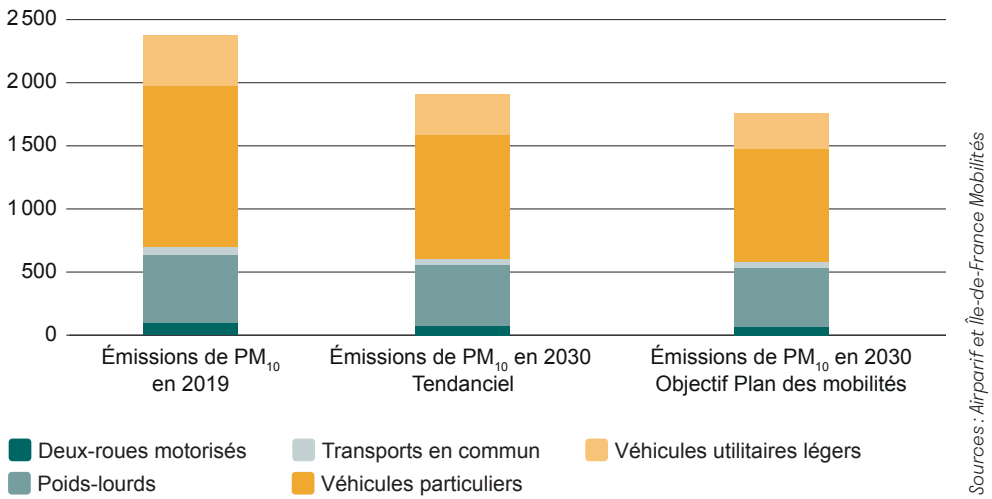
Sources : Airparif et Île-de-France Mobilités

Émissions de NOx par type de véhicule (scope 1 et 2) (en t)

Type de véhicules	Émissions en 2019	Émission en 2030		Diminution des émissions	
		Scénario tendanciel	Scénario Objectif Plan des mobilités	Scénario tendanciel 2030 (/ 2019)	Scénario Objectif Plan des mobilités 2030 (/ 2019)
Deux-roues motorisés	453	377	315	-17 %	-30 %
Poids-lourds	5 853	1 269	1 033	-78 %	-82 %
Transports en commun	2 040	1 525	1 696	-25 %	-17 %
Véhicules particuliers	12 479	6 855	5 367	-45 %	-57 %
Véhicules utilitaires légers	7 311	7 139	4 441	-2 %	-39 %
Total	28 137	17 164	12 852	-39 %	-54 %

Les émissions de PM_{10} diminuent de -26 % dans le scénario objectif (vs -20 % dans le scénario tendanciel). La baisse la plus importante concerne les véhicules particuliers. La diminution est imputable pour environ les deux tiers à l'évolution technologique du parc, et pour le reste à la baisse du trafic.

Évolution des émissions de PM_{10} en tonnes selon les différents scénarios modélisés



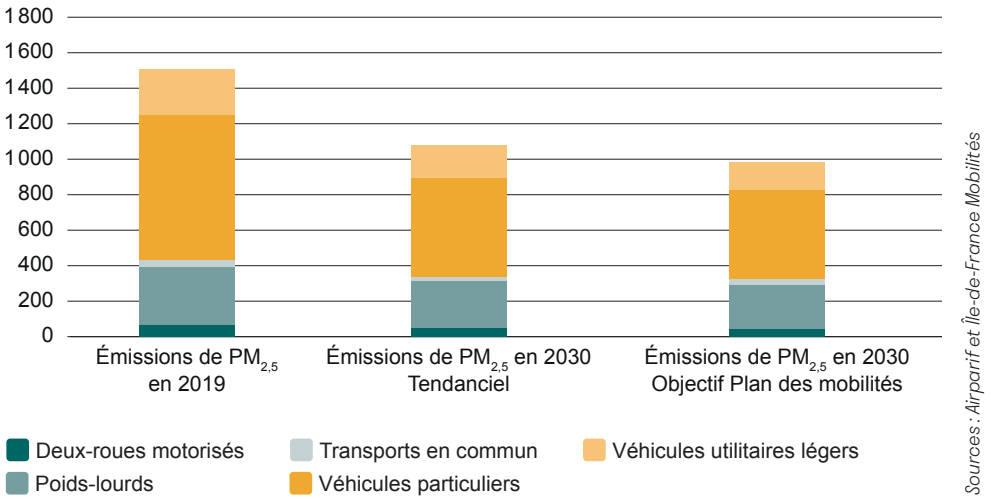
Sources : Airparif et Île-de-France Mobilités

Émissions de PM_{10} par type de véhicule (scope 1 et 2) (en t)

Type de véhicules	Émissions en 2019	Émission en 2030		Diminution des émissions	
		Scénario tendanciel	Scénario Objectif Plan des mobilités	Scénario tendanciel 2030 (/ 2019)	Scénario Objectif Plan des mobilités 2030 (/ 2019)
Deux-roues motorisés	91	73	65	-20 %	-29 %
Poids-lourds	545	483	464	-11 %	-15 %
Transports en commun	63	47	53	-25 %	-16 %
Véhicules particuliers	1 275	979	889	-23 %	-30 %
Véhicules utilitaires légers	399	325	287	-19 %	-28 %
Total	2 374	1 908	1 759	-20 %	-26 %

Enfin, les émissions de $PM_{2,5}$ diminuent de -35 % dans le scénario objectif (vs -29 % dans le scénario tendanciel), la baisse la plus importante concernant les véhicules utilitaires légers. La diminution est imputable pour environ les trois quarts à l'évolution technologique du parc, et pour le reste à la baisse du trafic.

Évolution des émissions de $PM_{2,5}$ en tonnes selon les différents scénarios modélisés



Sources : Airparif et Île-de-France Mobilités

Émissions de $PM_{2,5}$ par type de véhicule (scope 1 et 2) (en t)

Type de véhicules	Émissions en 2019	Émission en 2030		Diminution des émissions	
		Scénario tendanciel	Scénario Objectif Plan des mobilités	Scénario tendanciel 2030 (/ 2019)	Scénario Objectif Plan des mobilités 2030 (/ 2019)
Deux-roues motorisés	65	50	43	-24 %	-34 %
Poids-lourds	324	260	248	-20 %	-24 %
Transports en commun	42	26	29	-38 %	-31 %
Véhicules particuliers	816	557	503	-32 %	-38 %
Véhicules utilitaires légers	262	184	161	-30 %	-39 %
Total	1 509	1 076	984	-29 %	-35 %

7.3.2 Impacts sur les concentrations de polluants atmosphériques auxquelles sont exposés les Franciliens

Les baisses d'émissions présentées au ***7.3.1 « Évolution des émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM_{10}, $PM_{2,5}$) »*** entrainent une diminution des concentrations des polluants et donc une moindre exposition des Franciliens à des concentrations dépassant les seuils réglementaires.

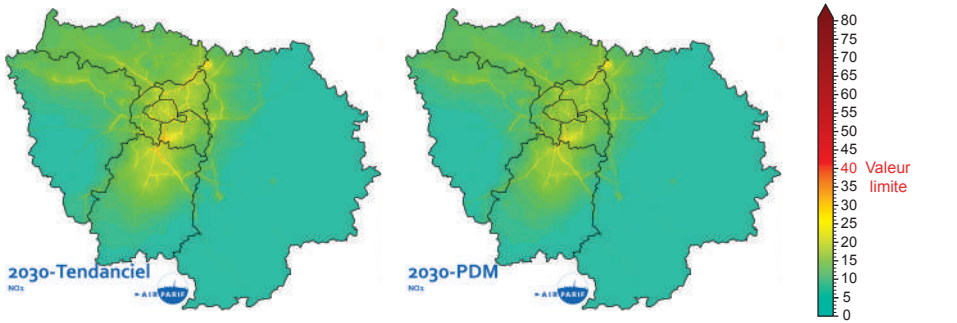
Les cartes de concentrations annuelles en NO_2, PM_{10} et $PM_{2,5}$ en 2030 pour les scénarios tendanciel et objectif sont présentées ci-après.

Pour le NO_2, la valeur limite actuelle (40 µg/m^3) est respectée dans les deux scénarios en 2030. En outre, le scénario objectif permet d'exposer 700 000 personnes en moins (soit 79 % du nombre d'habitants initialement exposés) au seuil intermédiaire des recommandations de l'OMS de 2022 qui pourrait constituer la future réglementation européenne (20 µg/m^3). Une grande majorité de la population est exposée à des concentrations dépassant la recommandation cible de l'OMS (10 µg/m^3), et ce dans les deux scénarios. Le scénario objectif permet néanmoins une réduction du nombre de personnes exposées de 500 000.

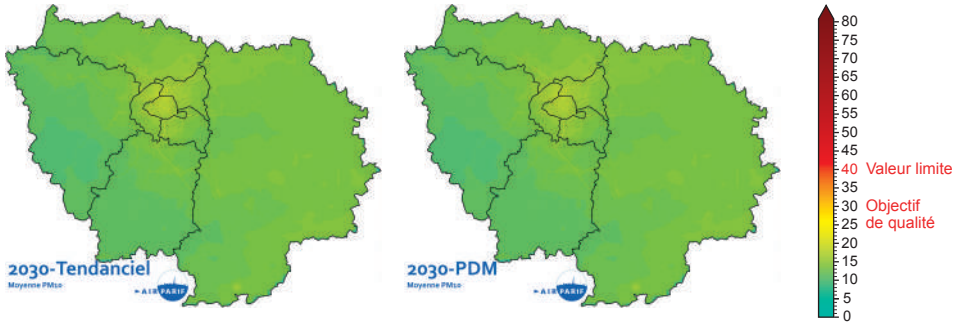
Pour les PM_{10}, la valeur limite actuelle (40 µg/m^3) est respectée dans les deux scénarios. Le seuil intermédiaire (20 µg/m^3) et la valeur cible de l'OMS (15 µg/m^3) sont dépassés dans les deux scénarios mais l'impact du scénario objectif permet une diminution de 20 000 et 200 000 personnes exposées à des concentrations dépassant ces dernières.

Pour les $PM_{2.5}$, la valeur limite actuelle (25 µg/m^3) est respectée dans les deux scénarios. La diminution du nombre de personnes concernées entre le scénario tendanciel et objectif est de 30 000 personnes pour le seuil intermédiaire de l'OMS (10 µg/m^3). La baisse des concentrations due au scénario objectif ne permet pas de réduire l'exposition de la population à des concentrations dépassant la recommandation cible de l'OMS (5 µg/m^3).

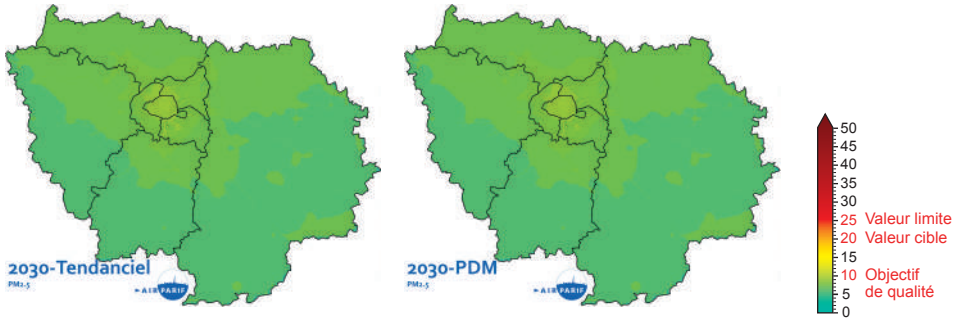
Concentrations de NO_2 dans les scénarios tendanciel et objectif du Plan des mobilités en 2030 (moyenne annuelle en µg/wm^3)



Concentrations de PM_{10} dans les scénarios tendanciel et objectif du Plan des mobilités en 2030 (moyenne annuelle en µg/m^3)



Concentrations de $PM_{2,5}$ dans les scénarios tendanciel et objectif du Plan des mobilités en 2030 (moyenne annuelle en µg/m^3)



Source : Airparif, 2023

Résultats des simulations des scénarios tendanciel et objectif du Plan des mobilités en termes d'exposition des Franciliens aux polluants atmosphériques

		Nombre d'habitants exposés Conclusion sur le dépassement		Gain Scénario Objectif vs. tendanciel
	Seuil	Scénario tendanciel 2030	Scénario Objectif 2030	
Polluant NO_2	Valeur limite réglementaire en 2023 : 40 µg/m³	✓ <1 000	✓ <1 000	–
	Seuil intermédiaire : 20 µg/m³	↗ 900 000	↗ 200 000	700 000
	Recommandation cible OMS : 10 µg/m³	↗ 10 600 000	↗ 10 000 000	500 000

		Nombre d'habitants exposés Conclusion sur le dépassement		Gain Scénario Objectif vs. tendanciel
	Seuil	Scénario tendanciel 2030	Scénario Objectif 2030	
Polluant PM_{10}	Valeur limite réglementaire en 2023 : 40 µg/m³	✓ 0	✓ 0	–
	Seuil intermédiaire : 20 µg/m³	↗ 40 000	↗ 20 000	20 000
	Recommandation cible OMS : 15 µg/m³	↗ 5 000 000	↗ 4 800 000	200 000

		Nombre d'habitants exposés Conclusion sur le dépassement		Gain Scénario Objectif vs. tendanciel
	Seuil	Scénario tendanciel 2030	Scénario Objectif 2030	
Polluant $PM_{2,5}$	Valeur limite réglementaire en 2023 : 25 µg/m³	✓ 0	✓ 0	–
	Seuil intermédiaire : 10 µg/m³	↗ 50 000	↗ 20 000	30 000
	Recommandation cible OMS : 5 µg/m³	↗ 11 900 000	↗ 11 900 000	0

✓ Respectée ✓ Respectée (dépassement peu probable) ↗ Seuil dépassé

7.4 Consommation d'espace liée aux infrastructures inscrites au Plan des mobilités, impacts sur le bruit et la sécurité routière

Une analyse quantitative de la consommation d'espace du projet du SDRIF-E a été réalisée dans le cadre de son évaluation environnementale. Il est ainsi possible d'y trouver une estimation de la consommation foncière associée à l'ensemble des infrastructures de transports collectifs et routières qui sont intégrées au projet. Les projets pris en compte dans le Plan des mobilités en sont une sous-partie, puisque le SDRIF-E est établi à un horizon 2040, contre 2030 pour le Plan des mobilités. Ainsi, concernant les projets inscrits au Plan des mobilités, le linéaire de projets routiers ne constitue qu'environ 25 % du linéaire des projets inscrits au SDRIF-E et le linéaire de projets de transport en commun (voie ferrée, métro, tramway, BHNS) en constitue moins de 60 %.

L'évaluation réalisée pour l'ensemble des projets du SDRIF-E a pour résultat une enveloppe de 360 hectares, soit une portion minime (3,6 %) du total imputé à l'ensemble du projet du SDRIF-E (environ 10 000 hectares). On peut en conclure que l'impact des projets inscrits au Plan des mobilités sur la consommation d'espace est mineur au regard de la consommation régionale totale.

Par ailleurs, les impacts des objectifs du Plan des mobilités sur le bruit et la sécurité routière ne sont quant à eux pas quantifiables avec les outils existants. En particulier, malgré l'existence d'outils de modélisation de l'exposition au bruit à l'échelle francilienne (utilisés notamment pour réaliser les cartes stratégiques de bruit), des échanges avec Bruitparif ont permis de conclure qu'il n'était pas possible de les utiliser pour modéliser l'impact général du plan. En effet, les facteurs d'émission et d'atténuation du bruit des transports terrestres sont multiples. L'évaluation de l'impact de la réduction du trafic routier et des vitesses de circulation et l'évolution des motorisations ne sont pas suffisantes pour donner une image appropriée de l'évolution de l'exposition des Franciliens au bruit des transports. Cette dernière dépend en effet également de nombreux facteurs locaux tels que les revêtements de chaussée, l'allure des véhicules et les conditions de circulation, l'isolation des bâtiments, la végétation etc., autant de facteurs dont l'évolution ne peut être prise en compte dans les scénarios du Plan des mobilités, d'échelle régionale.

Néanmoins, les impacts des objectifs du plan sur les deux enjeux sont nécessairement positifs : en effet, la baisse de la circulation routière a des impacts positifs autant sur la sécurité routière que sur le bruit issu du transport routier, tandis que la transition technologique du parc de véhicules a des impacts positifs sur le bruit émis, les véhicules électriques en particulier génèrent moins de bruit que les véhicules à moteur thermique en ville.

8

Méthodologie d'élaboration du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France

8.1 Un Plan des mobilités établi en coordination avec d'autres documents de planification et en concertation avec les acteurs du territoire 173

8.2 Un Plan des mobilités intégrant les considérations environnementales 174

8 Méthodologie d'élaboration du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France

8.1 Un Plan des mobilités établi en coordination avec d'autres documents de planification et en concertation avec les acteurs du territoire

Le Plan des mobilités en Île-de-France a été conçu en coordination avec d'autres documents de planification, en particulier le SDRIF-E. De l'automne 2022 à l'automne 2023, deux grandes phases ont été suivies : l'identification des orientations et des pistes d'actions possibles, puis la définition des objectifs et du plan d'action.

Ce processus a impliqué une collaboration étroite avec les acteurs de la mobilité en Île-de-France pour intégrer leurs retours et propositions :

- **Des ateliers de travail** avec les EPCI et les Départements, centrés sur les enjeux territoriaux de la mobilité ont été menés :
  - Trois groupes de travail ont été formés, réunissant des collectivités territoriales similaires pour discuter des problèmes communs : le cœur urbain, les pôles en périphérie et les zones rurales.

    La Région, l'État et d'autres organismes ont également participé à ces discussions.
  - Ces groupes se sont rencontrés entre novembre 2022 et mars 2023 pour aborder des sujets tels que la réduction de l'usage de la voiture, la logistique, l'amélioration des transports en commun et la création d'environnements favorables aux déplacements locaux.
  - Ils se sont à nouveau réunis entre mai et juillet 2023 pour échanger sur le projet de plan d'action et du suivi nécessaire pour mettre en place ce plan.
- **Des ateliers thématiques** associant de nombreuses parties prenantes de la mobilité francilienne pour permettre d'exprimer leurs attentes vis-à-vis du plan (250 participants de 120 organismes différents) :
  - Associations d'usagers (piétons, vélos, personnes à mobilité réduite) ;
  - Collectivités, États et Opérateurs publics ;
  - Acteurs privés des transports et de la mobilité.
- **Un questionnaire en ligne** pour recueillir les attentes du plus grand nombre d'acteurs possible de la mobilité sur les actions prioritaires :
  - Collectivités (1357) ;
  - Acteurs économiques et associatifs (110) ;
  - Gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports collectifs (18).
- **Un séminaire** rassemblant les élus franciliens pour clore la phase de concertation :
  - Il avait pour but d'éclairer les débats autour de deux sujets clés issus des retours du questionnaire en ligne :
    - Le partage de la voirie pour les mobilités partagées et actives ;
    - L'amélioration de l'attractivité des transports collectifs à travers des actions locales complémentaires à celles d'Île-de-France Mobilités.
  - L'objectif était de lancer une dynamique de réflexion et de collaboration entre les acteurs clés de la mise en œuvre du Plan des mobilités, une dynamique appelée à perdurer après l'approbation du plan.

8.2 Un Plan des mobilités intégrant les considérations environnementales

Une note méthodologique de l'élaboration du Plan des mobilités a été transmise début 2023 à la Mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) dans le cadre d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale, suivant une procédure autorisée via l'article R. 122-19 du code de l'environnement.

Cette démarche a permis de préciser les attentes et de présenter les premiers arbitrages méthodologiques retenus dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités et de son évaluation. Un avis de cadrage préalable produit par la MRAe a ainsi permis d'orienter et de nourrir l'élaboration du plan et de son évaluation environnementale stratégique.

Île-de-France Mobilités a par ailleurs mis en place un Comité scientifique environnemental composé des principaux organismes d'échelle régionale spécialistes des thématiques environnementales couvertes par le Plan des mobilités. Ce comité s'est réuni deux fois afin d'enrichir l'élaboration du plan et de garantir la qualité de son évaluation environnementale.

Les instances suivantes composaient ce comité :

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

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

Le premier comité visait à présenter la hiérarchisation des enjeux environnementaux ; le second les résultats de la modélisation quantifiée du plan d'action et l'analyse des incidences.

9

Analyse des incidences des actions sur l'environnement et mesures préconisées

9.1 Principes généraux et clés de lecture de l'évaluation des incidences probables notables **176**

9.2 Synthèse des incidences notables par enjeu **180**

9.2.1 Score environnemental global du Plan des mobilités en Île-de-France 180

9.2.2 Synthèse par action 182

9.2.3 Analyse détaillée par enjeu 184

9 Analyse des incidences des actions sur l'environnement et mesures préconisées

Cette partie présente l'analyse de l'incidence de l'ensemble des actions du Plan des mobilités sur les enjeux environnementaux identifiés. Après une première section présentant la méthodologie utilisée, elle peut être lue selon différents niveaux de détail :

- **le « score environnemental »** global du plan présente de façon très synthétique l'incidence générale du plan d'action sur chaque enjeu environnemental ;
- **la synthèse des incidences par action** permet de faire plus précisément le lien entre les actions et les enjeux environnementaux ;
- **l'analyse détaillée par enjeu** permet de développer par enjeu les raisonnements ayant mené à l'évaluation de l'incidence des actions.

9.1 Principes généraux et clés de lecture de l'évaluation des incidences probables notables

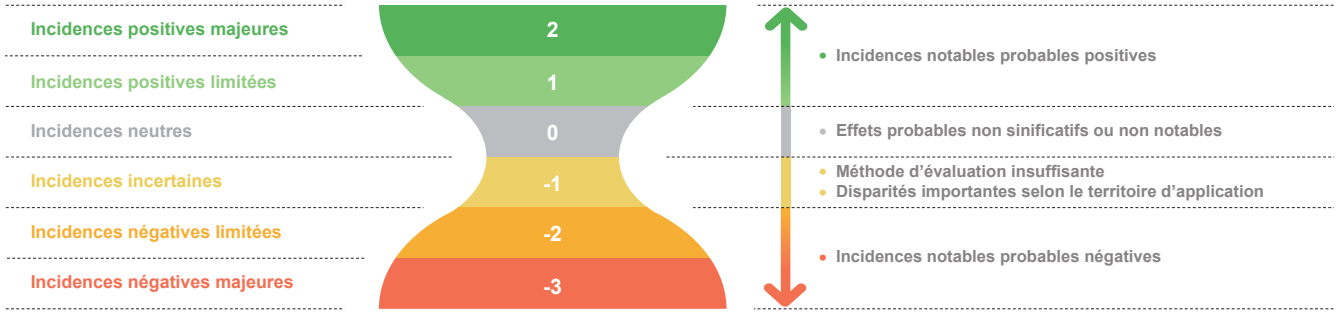
L'évaluation des effets notables probables du Plan des mobilités en Île-de-France ne doit pas être confondue avec l'évaluation des effets de chacune des mesures et actions qu'il réunit : il s'agit d'apprécier les incidences cumulées de la mise en œuvre du Plan des mobilités en Île-de-France par une lecture transversale et globale du plan.

L'enjeu est d'identifier quelles sont les incidences potentielles prévisibles des engagements du Plan des mobilités en Île-de-France – i.e. dans quelle mesure les actions du plan, dédié à la planification des mobilités en Île-de-France, permettent de contribuer à la préservation des enjeux environnementaux identifiés sans les dégrader.

L'approche méthodologique proposée consiste à analyser par enjeu environnemental les effets notables probables de la mise en œuvre des actions du Plan des mobilités en Île-de-France. Ainsi, pour chaque enjeu environnemental, il s'agit de :

- Répertorier l'ensemble des effets notables probables associés aux actions affectant l'enjeu concerné par rapport à une absence de mise en œuvre du Plan des mobilités (en comparaison avec le scénario tendanciel, c'est-à-dire avec les mesures les plus probables en dehors des actions volontaristes du Plan des mobilités) ;
- Évaluer les incidences probables des actions sur l'enjeu au regard de leur intensité (positive, neutre, négative ou incertaine), de leur relation directe ou indirecte, de leur durée (permanent ou temporaire) et de leur horizon d'apparition (court, moyen ou long terme[1]). Les différents niveaux d'incidence probables sont détaillés dans la figure ci-après ;
- Recenser les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts dans le cas d'incidences incertaines ou négative ;
- Proposer des orientations complémentaires visant à renforcer les incidences positives ;
- Enfin, une fois l'analyse des incidences par enjeu réalisée, présenter un tableau de synthèse visuel de l'incidence des actions du plan sur l'enjeu étudié.

Incidences probables retenues dans le cadre de l'évaluation des incidences



1. *L'horizon d'apparition est 2030, c'est-à-dire le terme de la mise en œuvre des actions prévues au sein du Plan des mobilités en Île-de-France.*

Clés de lecture de l'évaluation des incidences notables probables

Plusieurs clés de lecture sont utiles à la compréhension des tableaux d'évaluation des effets notables probables.

La difficulté méthodologique principale pour l'évaluation du niveau d'incidence réside dans la distinction de définition des effets « neutres » et « incertains » :

- **Les effets « neutres »** correspondent à des effets probables non significatifs ou non notables ; ainsi, ces effets ne sont pas décrits ;
- **Le niveau d'effet « incertain »** est utilisé dans deux cas de figure :

- D'une part, il peut s'agir d'effets pour lesquels les méthodes d'évaluation actuelles ne permettent pas de conclure sur l'aspect « positif » ou « négatif » de l'incidence ;

- D'autre part, il peut s'agir d'effets pour lesquels il peut exister des disparités importantes selon l'endroit où les modalités d'application de la mesure.

L'évaluation des incidences notables probables repose sur la construction d'une « grille » de lecture de l'ensemble des mesures. Les incidences du Plan des mobilités en Île-de-France sur chacun des douze enjeux ont fait l'objet d'une classification selon quatre principales catégories :

- **Les actions dont les incidences probables positives sont directes et notables à horizon 2030.** Elles sont classées comme ***« incidences probables positives majeures » ;***
- **Les actions dont les incidences probables sont positives mais limitées à horizon 2030,** soit car conditionnées aux résultats d'études ou évaluations, soit aux conditions de leur mise en œuvre, soit du fait de leur nature informative et incitative. Celles-ci ont été classées comme ***« incidences probables positives limitées »,*** selon deux sous-catégories :

- Certaines actions qui auront un impact positif probable mais conditionné à la réalisation d'études préalables ou d'évaluations in itinere. Certaines des incidences ont pu être quantifiées ;

- Certaines actions de nature informative et incitative (actions de communication, actions d'évaluation de réduction des émissions etc.), dont les gains ne sont pas connus à horizon 2030. Elles restent toutefois bénéfiques car elles encouragent la mise en place d'actions à l'impact environnemental favorable.

- **Les actions qui ont peu ou pas d'impact environnemental** sont indiquées comme ayant une ***« incidence neutre »*** et regroupent trois types d'actions :

- Les actions d'amélioration des connaissances dont les incidences sur les enjeux sont majoritairement négligeables à horizon 2030, mais qui pourront permettre au cours de la mise en œuvre du Plan des mobilités en Île-de-France ou lors de la réalisation du prochain plan, la mise en place d'actions bénéfiques pour l'environnement ;

- Les actions de gouvernance, nécessaires à la mise en œuvre du plan mais qui n'ont pas d'impact significatif en elles-mêmes ;

- Et les actions ciblées sur d'autres enjeux sans impact environnemental majeur.

- **Les actions dont l'incidence sur l'environnement est difficilement appréciable ont été classifiées comme *« incidences incertaines »,* selon deux critères :**

- D'une part, il peut s'agir d'effets pour lesquels les méthodes d'évaluation actuelles ne permettent pas de conclure sur l'aspect positif ou négatif de l'incidence ;

- D'autre part, il peut s'agir d'effets pour lesquels il peut exister des disparités importantes selon la zone d'application de la mesure.

- **Les actions ayant un impact négatif à horizon 2030** sans avoir été quantifié ont été classifiées comme actions ayant une ***« incidence négative limitée ».***
- **Le critère « incidence négative majeure »** bien que prévu dans le cadre de l'évaluation, n'a pas été utilisé.

Une « matrice de passage » permettant de relier les enjeux environnementaux aux effets notables probables des mesures du plan, est présentée ci-après :

Niveau de l'enjeu	Enjeux	Flux élémentaires associés	Effets notables probables
Enjeu majeur	Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique (réduction des émissions, des concentrations et de l'exposition)	• NOx, PM_{10}, $PM_{2,5}$, PUF, CO, COVNM (émissions) • PM_{10}, $PM_{2,5}$, NO_2 (concentration)	• Réduction de l'exposition chronique et aigüe des populations à la pollution de l'air extérieur à travers la baisse du trafic routier et la transition technologique des véhicules • Réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air intérieur (dans les enceintes ferroviaires souterraines)
Enjeu majeur	Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports	• GES	• Contribution au report modal des flux de personnes et de marchandises • Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier de personnes et de marchandises grâce à la transition technologique du parc de véhicules
Enjeu majeur	Réduire les consommations d'énergie du secteur des transports	• Carburants fossiles, électricité (consommation en MWh), GES (émissions en t)	• Réduction du transport routier • Réduction de la consommation d'énergie fossile (charbon, pétrole, gaz naturel)
Enjeu majeur	Préserver les continuités écologiques et la biodiversité lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités	• HAP, SO_2, NOx, NH_3, O_3, PM, GES, produits phyto-pharmaceutiques	• Diminution des effets d'acidification et de l'eutrophisation • Réduction de l'oxydation des milieux • Réduction des pollutions sur les zones Natura 2000 • Réduction de la contamination des milieux et de la biodiversité par les retombées d'hydrocarbures aromatiques polycycliques • Préservation de la qualité des sols et des ressources en eau • Préservation des habitats forestiers et de la biodiversité des forêts • Limitation des effets de coupure des espaces NAF
Enjeu majeur	Préserver la santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, au bruit et aux vagues de chaleur, et le stress lié aux déplacements, en développant l'activité physique (modes actifs) et en améliorant la sécurité routière	• Bruit (dB / Lden / Lnight) • PM, NOx	• Réduction de l'exposition chronique des populations à la pollution de l'air extérieur • Réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires • Augmentation de la part des modes actifs dans les déplacements • Réduction du nombre et de la gravité des accidents sur les routes et dans les rues d'Île-de-France • Amélioration des conditions de déplacement contribuant à réduire le stress • Choix de matériaux limitant l'effet des îlots de chaleur urbain
Enjeu important	Réduire l'exposition aux risques naturels (inondations et risques souterrain) des infrastructures de transport et des aménagements en faveur des mobilités[1]	• Zones inondables, taux d'artificialisation, tracé des anciennes carrières	• Limitation de l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges lors de la création d'infrastructures • Limitation de l'artificialisation des sols • Augmentation de l'utilisation de matériaux poreux
Enjeu important	Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques dans les services de transports collectifs	• Jours de canicule, nombre de vagues de chaleur	• Réduction de la vulnérabilité des infrastructures face au climat grâce à l'anticipation (politiques d'entretien et de gestion des risques) • Augmentation du confort d'été (climatisation, routes et arrêts arborés, etc.)

1 - La question de l'impact des infrastructures de transport souterraines sur les sous-sols (carrières, écoulements de l'eau, îlot de chaleur souterrains etc.) est traitée dans les études d'impact spécifiques à chaque projet.

Niveau de l'enjeu	Enjeux	Flux élémentaires associés	Effets notables probables
Enjeu important	Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités	• Taux d'artificialisation net	• Réduction de la construction de nouvelles infrastructures routières en surface grâce à l'optimisation de l'usage des infrastructures existantes • Optimisation des infrastructures de transport en surface (équipements, centres de maintenances et garages) • Limitation de l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges lors de la création d'infrastructures • Limitation de l'artificialisation des sols lors de projets d'aménagement en faveur des mobilités • Lutte contre l'étalement urbain grâce au développement des services de mobilités en zone dense
Enjeu important	Garantir l'insertion paysagère des infrastructures de transport et de stationnement et la réduction de l'effet de coupure urbaine	• Trame verte et bleue • Réservoirs de biodiversité	• Prise en compte de la trame verte et bleue • Protection des réservoirs de biodiversité • Lutte contre l'étalement urbain grâce au développement des services de mobilités en zone dense
Enjeu important	Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi dans le cadre des projets d'infrastructures et de voirie et dans leur maintenance	• Déchets (t) • Matériaux utilisés (t) pour chaque grande catégorie (minéraux non métalliques, biomasse, combustibles fossiles et dérivés, minerais métalliques) • Taux de recyclage des déchets (%) • Taux de réemploi (%)	• Utilisation de granulats recyclés pour les routes • Limitation et valorisation des déchets liés aux chantiers (recyclage, remblaiement, valorisation énergétique) • Utilisation de matériaux bas carbone
Enjeu modéré	Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voiries	• Contamination de l'eau et des sols par des métaux lourds (zinc, plomb, cuivre, cadmium…), hydrocarbures et micropolluants	• Réduction de l'imperméabilisation des sols pour limiter le ruissellement • Limitation de l'artificialisation des cours d'eau et berges
Enjeu modéré	Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses	• Marchandises dangereuses transportées (t)	• Renforcement des règles de circulation adaptées

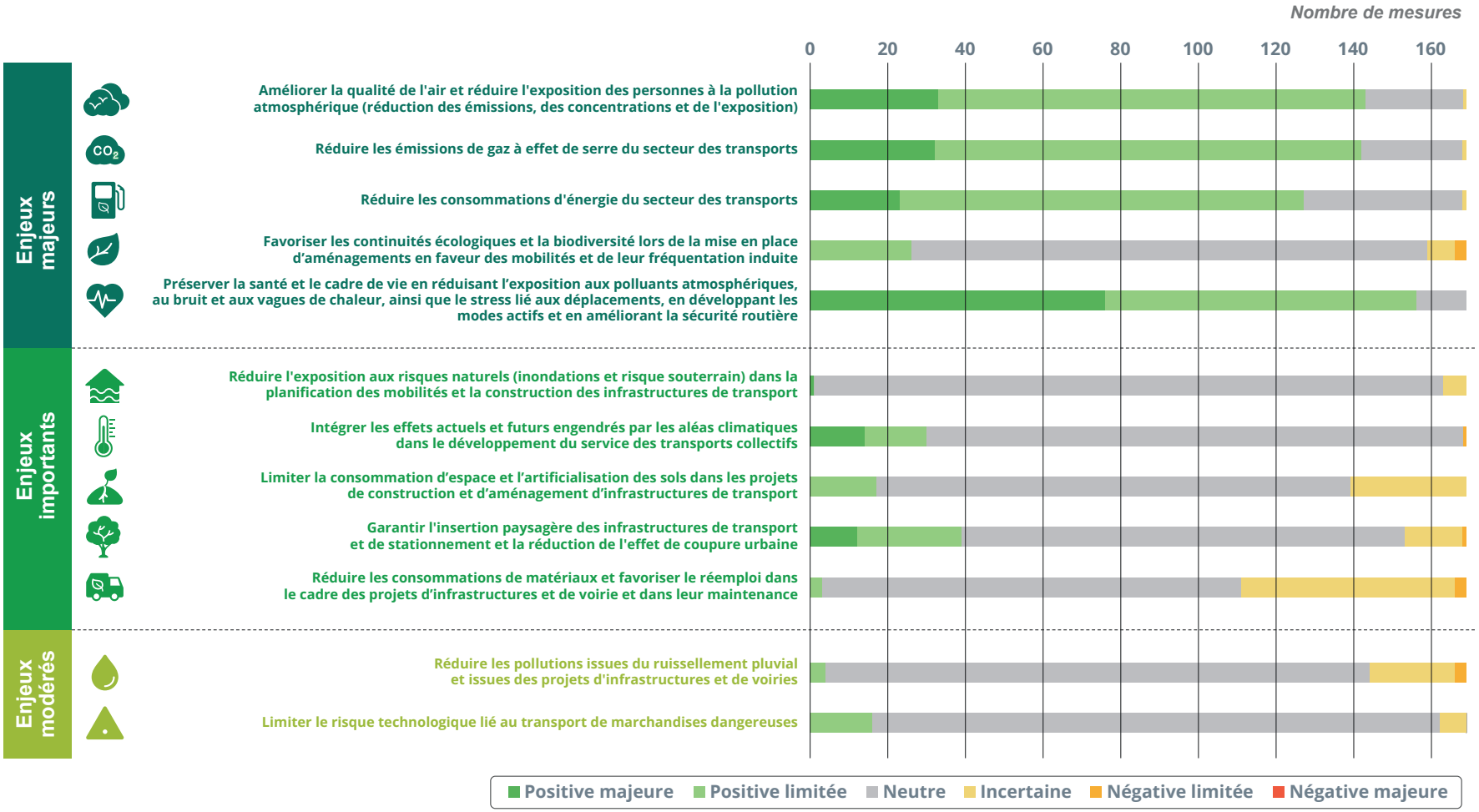
9.2 Synthèse des incidences notables par enjeu

9.2.1 Score environnemental global du Plan des mobilités en Île-de-France

Un profil général des incidences du plan d'action du Plan des mobilités sur les enjeux environnementaux a été réalisé.
Pour chaque enjeu, les 168 mesures du plan d'action ont été classées selon leur incidence.

Le total par enjeu a ensuite été reporté dans le graphique suivant :

Profil environnemental du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France



Un impact global positif sur les enjeux majeurs

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

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

L'enjeu de préservation de la santé – qui regroupe les impacts de l'exposition à la pollution atmosphérique, au bruit des transports routiers et ferroviaires, aux îlots de chaleur urbain et au stress, ainsi que la sécurité routière et l'activité physique – est concerné par un nombre important de mesures à l'impact positif majeur.

L'ensemble des mesures contribuant à baisser le trafic automobile et à favoriser la mutation technologique du parc réduit en effet l'exposition des Franciliens à la pollution atmosphérique et au bruit, minorant ainsi l'impact de ces derniers sur leur santé.

En complément, l'ensemble des actions favorisant le développement des modes actifs, la pacification et l'accessibilité de la voirie et un partage de cette dernière davantage en faveur des piétons et des cyclistes permet une amélioration de la sécurité routière pour ces usagers particulièrement vulnérables et de l'activité physique pour tous, ainsi qu'une réduction du stress.

L'amélioration de la sécurité routière pour tous les usagers, quel que soit leur mode de déplacement, fait par ailleurs l'objet d'une action spécifiquement destinée à réduire l'incidence des accidents graves.

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

Des impacts majoritairement neutres sur les enjeux importants ou modérés

L'impact du plan d'action sur les enjeux environnementaux classés importants ou modérés est quant à lui principalement neutre. Une majorité des mesures inscrites au plan induisent en effet des impacts non significatifs sur ces enjeux moins directement liés au système de mobilité que les enjeux majeurs. En particulier, l'ensemble des actions traitant de services de mobilité ou de mesures incitatives aux changements de comportements n'ont que peu d'incidence sur ces enjeux.

Ces derniers sont principalement affectés par les mesures liées à la construction et à l'aménagement. Ainsi, les impacts incertains, relativement nombreux concernant les enjeux de réduction des consommations de matériaux, d'espace et d'artificialisation des sols et de pollutions issues du ruissellement pluvial, proviennent des mesures impliquant la construction d'infrastructures de transport, de stationnement ou d'avitaillement. Leur bilan réel (positif ou négatif) dépend de chaque projet précis et ne peut donc être réalisé à l'échelle d'un plan de mobilité régional. Il s'agit ainsi de conserver une vigilance sur ces enjeux lors de la conception et de la réalisation des projets.

9.2.2 Synthèse par action

Le tableau ci-dessous constitue une synthèse de l'incidence de chaque action par enjeu, offrant une vision synthétique globale du profil environnemental de chacune d'entre elles. La justification de l'évaluation de l'incidence est précisée par groupe d'actions dans la section suivante.

Les enjeux sont représentés par leur logo.

- Incidences positives majeures
- Incidences positives limitées
- Incidences négatives limitées
- Incidences incertaines
- Incidences neutres

AXES / ACTIONS	ENJEUX
AXE 1 Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs	
1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience	
1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux sur le réseau de mass transit	
1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance	
1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie	
1.5 Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses	
1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs	
1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun	
1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne	
1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs	
AXE 2 Placer le piéton au cœur des politiques de mobilités	
2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	
AXE 3 Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	
3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération	
3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs	
AXE 4 Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	
4.1 Développer les infrastructures cyclables	
4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	
4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	

AXES / ACTIONS	ENJEUX
AXE 5 Développer les usages partagés de la voiture	
5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France	
5.2 Renforcer les dispositifs d'autopartage	
AXE 6 Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	
6.1 Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée	
6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers	
6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle	
AXE 7 Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	
7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable	
7.2 Améliorer la sécurité routière	
7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral	
7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier	
7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier	
AXE 8 Mieux partager la voirie urbaine	
8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain	
8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines	
AXE 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	
9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale	
9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé	
AXE 10 Soutenir une activité logistique performante et durable	
10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique	
10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire	
10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	
10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises	

AXES / ACTIONS		ENJEUX
AXE 11	**Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules**	
11.1	Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques	
11.2	Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds	
11.3	Développer la mobilité hydrogène bas carbone	
11.4	Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules	
AXE 12	**Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire**	
12.1	Rendre plus inclusifs les services de mobilité	
12.2	Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire	
AXE 13	**Agir en faveur de la mobilité touristique durable**	
13.1	Faciliter l'accès des touristes au territoire francilien	
13.2	Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables	
13.3	Améliorer l'expérience voyageur des touristes et des visiteurs	
AXE 14	**Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements**	
14.1	Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable	
14.2	Développer l'écomobilité scolaire	
14.3	Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés	

9.2.3 Analyse détaillée par enjeu

Cette section constitue une déclinaison plus détaillée de l'analyse ayant mené à l'établissement du profil environnemental du plan d'action en présentant par enjeu les groupes d'actions en fonction de l'ampleur et de la nature de leur incidence. Elle permet ainsi de faire plus directement le lien entre les actions et l'impact environnemental.

Pour chaque enjeu environnemental sont présentées, par groupes d'actions de même nature :

- **l'analyse des incidences de l'action** du groupe d'actions de même nature,
- **les orientations complémentaires** proposées dans le cadre de l'EES et intégrées au Plan des mobilités pour améliorer le bilan positif de certaines actions,
- **les mesures « Éviter, Réduire, Compenser »** proposées en regard des incidences incertaines ou négatives. Ces mesures sont par ailleurs regroupées par action dans un tableau en annexe.

Il est à noter que, certaines opérations inscrites dans le Plan des mobilités étant déjà engagées en termes d'études voire de travaux, la plupart ont déjà fait l'objet d'études environnementales (études d'impact notamment) qui ont permis de préciser les incidences sur l'environnement et de définir des mesures de type ERC. L'analyse réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale du Plan des mobilités est nécessairement plus générique et vise surtout à mettre en lumière la nature des incidences potentielles par catégories d'action et les mesures type à prendre pour les limiter / éviter.

ENJEUX

Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique
(réduction des émissions, des concentrations et de l'exposition)

Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

Réduire les consommations d'énergie du secteur des transports

Niveau des enjeux :

MAJEUR

Synthèse des incidences du plan d'action sur ces enjeux

NB : L'analyse concernant ces trois premiers enjeux majeurs est regroupée en un chapitre unique, les actions ayant des effets communs sur ces derniers.

Le plan d'action du Plan des mobilités a des incidences globales positives sur ces trois enjeux, puisqu'une majorité de ses actions contribue au report modal vers des modes moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et moins consommateurs d'énergie. Par ailleurs, une série d'actions visent la transition énergétique du parc de véhicules routiers, contribuant également à réduire les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques associés au trafic routier. Quelques nuances peuvent être apportées pour l'enjeu de consommation d'énergie, la transition énergétique du parc de véhicules ayant des incidences incertaines sur ce dernier.

Actions aux incidences probables positives majeures

Sont regroupées ici les actions contribuant fortement au report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle et à la transition énergétique des parcs de véhicules. Elles ont ainsi des incidences directes et importantes sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques, ainsi que sur la consommation d'énergie, en particulier de carburants fossiles.

Type d'effet : direct

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS VISANT UN DÉVELOPPEMENT ET UNE AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience

1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie

13.1 Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux

Ces actions incitent les Franciliens à utiliser les transports collectifs au quotidien, favorisant ainsi un report modal de la voiture et réduisant les émissions de polluants atmosphériques et les risques sanitaires associés.

Au global, le Plan des mobilités doit permettre une diminution des kilomètres parcourus par les véhicules particuliers de 13 % à horizon 2030 (par rapport à 5 % dans le scénario tendanciel) et une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 26 % (par rapport à 10 % dans le scénario tendanciel). Les émissions des GES générées par les transports en commun routiers sont plus élevées dans le scénario objectif que dans le scénario tendanciel, en raison du développement des transports en commun routiers (augmentation du volume de trafic de 11 %), mais sont inférieures pour tous les autres modes de transport comme détaillés dans l'analyse quantifiée des incidences des objectifs du plan.

L'ACTION 1.1 (MESURE 1.1.7) vise spécifiquement la qualité de l'air intérieur dans les enceintes ferroviaires souterraines (gares et stations), visant la diminution des sources d'émissions en particules ainsi que l'amélioration des systèmes de ventilation.

Concernant les transports en commun routiers, **les MESURES 1.3.7 et 1.3.8 de l'ACTION 1.3** prévoient le renouvellement du parc de bus et de car pour atteindre en 2030 un parc de véhicules Crit'Air 0 ou 1 ainsi que l'agrandissement ou la construction de Centres opérationnels Bus (COB) adaptés à l'accueil de véhicules biométhane ou électrique.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Augmenter le nombre de stations dotées de systèmes de mesure permanente des particules fines d'ici au terme du Plan des mobilités.
- Prendre en compte les conclusions de l'étude portant sur les mesures de particules entre Airparif et Île-de-France Mobilités pour limiter les émissions à la source.
- Afin d'éviter les émissions de polluants atmosphériques et de GES associées au chantier et à la construction de nouvelles infrastructures (poussières, particules fines, COVNM), minimiser la construction de nouvelles infrastructures COB en privilégiant la conversion et l'agrandissement d'infrastructures existantes. Justifier le cas échéant la nécessité de nouvelles constructions.

ACTIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES VÉLO ET MARCHE

2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

4.1 Développer les infrastructures cyclables

4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables

Le report modal vers les mobilités actives – vélo et marche – dont la source d'énergie principale est celle de l'homme (exception faite des vélos à assistance électrique, qui ne représentent que 3 % des vélos possédés par les Franciliens) devrait entraîner une baisse de la consommation d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées au transport routier. De plus, les trajets courts en voiture s'effectuent en grande partie à moteur froid, source de surémissions. Le report modal de la voiture vers les modes actifs sur des distances de ce type présente ainsi des bénéfices importants : le Plan des mobilités se fixe comme objectif, d'ici 2030, une baisse du nombre de déplacements en modes individuels motorisés de 15 %, un triplement du nombre de déplacements à vélo et un maintien du nombre de déplacements par jour à pied (par rapport à 2019), soit 17,1 millions de déplacements par jour.

ACTIONS VISANT LA BAISSE DE L'INTENSITÉ CARBONE DE L'ÉNERGIE UTILISÉE POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises

11.1 Développer le réseau régional d'installations de recharge pour véhicules électriques

11.2 Développer le réseau d'avitaillement en bioGNV à destination des véhicules lourds

11.3 Développer la mobilité hydrogène bas carbone

11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

Le développement des motorisations électrique, hydrogène et au biogaz concourent aux baisses d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

En analyse de cycle de vie, les émissions des voitures électriques en France sont environ deux à trois fois moindres que les voitures thermiques. Les véhicules électriques à batterie ou à hydrogène n'émettent pas de gaz à effet de serre en roulant, ni de composés organiques volatils (COV), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM).

La motorisation électrique est particulièrement adaptée pour la décarbonation des véhicules légers, là où d'autres carburants sont adaptés pour les véhicules lourds, comme le souligne le Plan des mobilités.

Concernant le bioGNV, un véhicule utilisant ce carburant émet 80 % de GES de moins qu'un véhicule diésel de même génération, émet moitié moins d'oxydes d'azotes (de 30 % à 70 %) par rapport à un Euro VI et 90 % de particules en moins, ce qui lui permet d'obtenir la vignette Crit'Air 1.

La décarbonation de la production de l'hydrogène constitue un enjeu clé. En Île-de-France, la production d'hydrogène s'opère par électrolyse de l'eau. L'hydrogène est renouvelable quand il est produit à partir d'électricité renouvelable locale ou quand des contrats de garanties d'origine renouvelable de l'électricité ont été signés.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Le développement des véhicules neufs lourds minimise l'efficacité énergétique des nouvelles technologies (par exemple avec le développement des SUV). Les véhicules à motorisation alternative doivent évoluer vers plus de sobriété pour gagner en efficacité, notamment sur la taille, la puissance, le poids et l'aérodynamisme des véhicules. Accorder une importance spécifique au suivi de l'allègement des véhicules mis en circulation (pneu moins large) permet également de réduire les émissions de particules hors échappement (PHE).
- Faire un suivi des quantités de bioGNV et de l'hydrogène produit à partir d'énergies décarbonées et utilisées localement (intégration au sein du dispositif de suivi environnemental du Plan des mobilités).

Actions aux incidences probables positives limitées

On retrouve ici les actions contribuant au second ordre au report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle, en facilitant leur accès pour tous et en leur donnant plus de place dans l'espace public, notamment en réduisant la place accordée aux modes individuels motorisés, y compris à leur stationnement. On y retrouve également les actions induisant une baisse des vitesses de circulation routière et contribuant au report modal du transport de marchandises vers les modes non routiers.

Type d'effet : indirect

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS VISANT À FACILITER LE REPORT MODAL VERS LES TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA VOITURE POUR TOUS ET DANS TOUS LES TERRITOIRES

- 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
- 1.5 Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses
- 1.9 Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs
- 3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
- 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs
- 12.1 Rendre plus inclusifs les services de mobilité
- 12.2 Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions pour une mobilité solidaire
- 14.2 Développer l'écomobilité scolaire

L'objectif de ces actions est de faciliter l'usage des alternatives à la voiture individuelle pour tous, grâce à une mise en accessibilité des transports collectifs et de la voirie et à des mesures visant à favoriser l'accès de toutes les catégories de la population (quels que soient l'âge, le lieu d'habitation ou la catégorie socio-économique) aux transports collectifs et aux modes actifs.

Ces actions, au-delà des enjeux environnementaux, concourent également à un objectif d'équité territoriale.

L'amélioration de l'offre existante engendre une baisse du nombre de véhicules individuels et donc la diminution de la consommation d'énergie, des émissions de GES et des émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier.

ACTIONS AMÉLIORANT LES CONDITIONS DE VOYAGE EN TRANSPORT EN COMMUN

- 1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit
- 1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs
- 1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun
- 1.8 Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne
- 13.3 Améliorer l'expérience voyageur des touristes

Ces actions visent une amélioration des conditions de confort et de sécurité **(ACTIONS 1.2, 1.6, 1.7)**, ainsi qu'une meilleure expérience voyageur dans les transports en commun **(ACTIONS 1.8, 13.3).** Ces facteurs incitent à utiliser les transports en commun aux dépends des véhicules individuels motorisés, entraînant une baisse des consommations d'énergie et des émissions (GES et polluants) liées au trafic routier.

ACTIONS FACILITANT L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ

- 6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
- 6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers
- 6.3 Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle
- 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral

Ces actions permettent de réduire les distances parcourues avec des véhicules individuels motorisés en cumulant ce mode de transport avec un mode peu ou pas carboné (transports en commun ou vélo), voire de cumuler plusieurs modes durables en facilitant les interconnexions **(ACTIONS 6.1, 6.2 et 6.3).** Ces usages sont d'autant favorisés par la mise en place de voies réservées **(ACTION 7.3).** Ce bouquet d'actions encourage une baisse de l'usage et donc du nombre de véhicules individuels, et ainsi des émissions de polluants atmosphériques et de GES liées.

ACTIONS VISANT À FAVORISER LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

5.1 **Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France**

5.2 **Renforcer les dispositifs d'autopartage**

Les dispositifs de covoiturage et d'autopartage contribuent à réduire le trafic automobile, d'une part en augmentant le taux de remplissage des voitures (donc à réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES) par le covoiturage, et d'autre part en permettant la démotorisation (autopartage).

Pour des déplacements quotidiens dans des zones dépendantes à la voiture, où les alternatives en transports en commun ne sont pas suffisamment développées, le développement du covoiturage constitue une option efficace. La réduction du trafic automobile qui en découle permet également de réduire la congestion et d'améliorer localement la qualité de l'air.

ACTIONS VISANT À RÉDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION AUTOMOBILE

7.2 **Améliorer la sécurité routière**

8.1 **Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain**

8.2 **Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines**

La pacification de la voirie **(ACTIONS 8.1 et 8.2),** qui constitue une incitation au report modal, et la réduction des vitesses visant l'amélioration de la sécurité routière **(ACTION 7.2)** présentent une incidence positive sur la qualité de l'air, les consommations d'énergie et les émissions de GES.

Notamment, la réduction des vitesses en agglomération et hors agglomération prévue par la **MESURE 2 de l'ACTION 7.2** doit permettre de réduire les émissions de polluants atmosphériques.

L'efficacité en matière de qualité de l'air (émissions et concentration) est démontrée sur des voies rapides de types route/autoroute (130-120 km/h à 110-90 km/h / 90-80 km/h à 80/70 km/h). La baisse des émissions peut atteindre 20 % pour les oxydes d'azote et les PM_{10} et celle des concentrations de polluants dans l'air ambiant peut atteindre 8 % selon les polluants. La limitation de vitesse permet d'agir sur le trafic en le fluidifiant et en réduisant la congestion, elle permet également de limiter les émissions liées au freinage des véhicules. Le passage de 80 à 70 km/h d'une voie congestionnée favorise généralement la fluidité du trafic.

Sur les voies urbaines en agglomération, (50 km/h à 30 km/h), les résultats sont plus contrastés. Il faudra tenir compte de l'impact de la limitation de vitesse sur la congestion. En outre, réduire la vitesse contribue à une meilleure cohabitation avec les modes actifs et incite ainsi au développement de la pratique de modes actifs en favorisant un environnement plus apaisé.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Intégrer à l'évaluation / la campagne de mesures prévue N+2 dans le cadre de la ***MESURE 7.2.2*** une évaluation ex-post des impacts de la réduction des vitesses sur la qualité de l'air et le bruit (ou *a minima* en étudier la possibilité)

ACTIONS VISANT À OPTIMISER L'ESPACE DÉDIÉ AU STATIONNEMENT DES VÉHICULES INDIVIDUELS MOTORISÉS SUR LE TERRITOIRE FRANCILIEN

9.1 **Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale**

9.2 **Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable**

9.3 **Réguler l'offre de stationnement dans le domaine privé**

Ces actions ont pour effet de désinciter l'usage et la possession d'un véhicule particulier. Elles contribuent donc à la diminution du trafic automobile, et ainsi à la diminution des consommations d'énergie, des émissions de GES et à une amélioration de la qualité de l'air qui en résultent. La valorisation des parcs de stationnement existants permet également d'en diversifier les fonctions en développant l'autopartage, le covoiturage, les bornes de recharge ou le stationnement vélo.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Améliorer et évaluer la qualité de l'air dans les parcs de stationnement couverts existants, afin de limiter les risques sanitaires pour les travailleurs exposés (en particulier sur les polluants suivants : benzène, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone).
- Réduire les émissions des véhicules dans les parcs de stationnement couverts en optimisant la circulation des véhicules afin de limiter la congestion du trafic (réduire le temps de circulation dans le parc, faciliter la sortie des véhicules, limitation de vitesses) et en s'assurant de l'efficacité de la ventilation mise en place.

ACTIONS VISANT À CHANGER LES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES FRANCILIENS

14.1 **Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable**

14.3 **Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés**

Ces actions qui portent sur la demande (les comportements) et non sur l'offre de transport ou les aménagements contribuent également à réduire le nombre de véhicules individuels motorisés au profit d'autres modes de transport et donc à une baisse de la consommation d'énergie, des émissions de GES et de polluants atmosphériques liées aux mobilités.

ACTIONS VISANT SPÉCIFIQUEMENT LA RÉDUCTION DES IMPACTS LIÉS À LA LOGISTIQUE URBAINE ET AU FRET

10.1 **Améliorer la performance de l'armature logistique**

10.2 **Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**

10.3 **Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines**

Le trafic routier est encore très largement majoritaire dans les flux de marchandises en Île-de-France. Ces actions permettent une optimisation du trafic routier de marchandises visant une réduction des distances parcourues. En outre, le report modal vers des modes massifiés (fluvial et ferroviaire) entraîne une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES. Il ressort de la modélisation une diminution de trafic de 6 % pour les véhicules utilitaires légers et de 0,3 % pour les poids-lourds.

Actions aux incidences probables neutres

7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier

Bien que cette action vise une amélioration du réseau et une intervention sur des sections particulièrement congestionnées, les nouvelles infrastructures routières pourraient engendrer de nouveaux flux et amener, à terme, à une augmentation des kilomètres parcourus et potentiellement des vitesses (si axes magistraux), donc des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. La fiche action précise en effet que « dans certains territoires en développement, des compléments peuvent être nécessaires pour assurer la desserte, le désenclavement de territoires ou la fluidité du réseau, lorsque les alternatives ne sont pas encore suffisamment développées ». La MESURE 7.4.1 **« Investir ponctuellement pour augmenter la capacité de certains axes devant écouler un fort trafic ou accompagner le développement urbain »** présente à ce titre des impacts incertains. De manière ex-ante, il ressort des modélisations réalisées par Île-de-France Mobilités et Airparif que l'impact des projets sur le trafic routier n'est pas significatif ; toutefois une orientation complémentaire est proposée afin d'éviter un impact négatif de cette mesure. La fiche action précise en outre que les projets seront systématiquement accompagnés de mesures facilitant le développement des modes actifs, des transports collectifs et des usages partagés de la voiture.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Mettre en avant la régulation dynamique du trafic (MESURES 7.3.2 et 7.3.3) plutôt que l'augmentation de capacité de certains axes (MESURE 7.3.1) dont le résultat en termes de nombre de véhicules en circulation est incertain (risque d'appel d'air).

Actions aux incidences probables incertaines specifiques à l'enjeu de consommation d'énergie

Une série d'actions ont des effets positifs sans ambiguïté sur les émissions de GES et de polluants atmosphériques, mais des incidences plus incertaines et non quantifiables à ce stade sur la consommation énergétique.

Type d'effet : incertain

Durée de l'effet : incertain

Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS RELATIVES À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

- 1.9 **Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs**
- 11.1 **Développer le réseau régional d'installations de recharge pour véhicules électriques**
- 11.2 **Développer le réseau d'avitaillement en bioGNV à destination des véhicules lourds**
- 11.3 **Accompagner le développement des véhicules hydrogène**
- 11.4 **Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules**

L'impact de la transition énergétique des véhicules sur la consommation d'énergie dépend de nombreux facteurs, en particulier de la taille et du poids des véhicules utilisés.

Les autres ACTIONS n'ont pas d'incidence sur les consommations d'énergie, les émissions de GES, de polluants atmosphériques.

ENJEU

Préserver les continuités écologiques et la biodiversité lors de la mise en place d'aménagements en faveur des mobilités

Niveau de l'enjeu :

MAJEUR

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Le développement de la mobilité durable aura des incidences positives sur la biodiversité, par la réduction des émissions (GES, polluants atmosphériques) et donc de leurs effets négatifs sur les espaces de vie de la faune et de la flore (eutrophisation, acidification, oxydation etc.). Cependant, le développement de nouvelles infrastructures risque de fragmenter davantage les espaces de biodiversité et de réduire les ressources en artificialisant les sols.

Les incidences sur la Trame Verte et Bleue et sur les zones Natura 2000 font l'objet d'une analyse spécifique à la fin de cette section.

Actions aux incidences probables positives limitées

Les actions regroupées ici contribuent indirectement à la préservation de la biodiversité en favorisant les modes alternatifs au mode routier thermique sans engendrer d'artificialisation ou fragmentation d'espaces par la construction de nouvelles infrastructures ou aménagements. Certaines contribuent par ailleurs à la végétalisation de l'espace urbanisé.

Type d'effet : indirect

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique

La diminution des distances parcourues en véhicules routiers de transport de marchandises thermiques, du fait d'une part de l'optimisation des déplacements et d'autre part de la priorisation de la multimodalité des transports, contribuera à réduire les différents types de pollutions impactant la biodiversité : gaz à effet de serre, atmosphériques, lumineuses et sonores.

La dynamisation et la densification des sites logistiques existants mais également la concentration des nouveaux sites logistiques dans les cœurs d'agglomération limitent l'étalement urbain et de fait, la coupure des trames et corridors écologiques et la fragmentation des espaces de biodiversité.

L'intégration des préoccupations écologiques et paysagères dans les projets de réhabilitation des espaces existants et de réalisation de nouveaux sites, prévue dans l'action, limitera également d'une manière générale l'impact de la logistique sur la biodiversité.

ACTIONS D'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE URBAINE IMPLIQUANT UNE VÉGÉTALISATION

8.1 **Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain**

8.2 **Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines**

La végétalisation des abords de voirie, intégrée dans ces actions, recrée des couloirs pour la biodiversité et des espaces de vie de la faune et la flore et permet de compenser la fragmentation induite par la construction des infrastructures de transport.

ACTIONS FAVORISANT LE REPORT MODAL GRÂCE À L'OPTIMISATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

1.3 **Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance**

1.4 **Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie**

1.5 **Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses**

4.1 **Développer les infrastructures cyclables**

4.2 **Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo**

7.1 **Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable**

10.2 **Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**

13.1 **Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux**

13.2 **Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables**

Ces actions contribuent toutes à favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle et au transport routier de marchandises en s'appuyant principalement sur des infrastructures existantes (éventuellement à réaménager pour les infrastructures routières, afin d'y créer la place pour les modes alternatifs à la voiture). Aussi, elles contribuent à réduire la pollution et le bruit engendrés par le trafic routier et donc leurs effets négatifs sur la biodiversité, sans que des effets négatifs ne soient engendrés par la construction de nouvelles infrastructures.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Intégrer la végétalisation dans la conception / l'aménagement des infrastructures (voies, gares etc.).

ACTIONS RELATIVES À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

10.4 **Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises**

11.4 **Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules**

La conversion des véhicules routiers thermiques vers des véhicules électriques ou à faibles émissions permet de réduire la consommation d'énergie fossile (pétrole), source de pollution et de l'acidification qui entraînent des retombées atmosphériques d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et la contamination de la biodiversité, dégradant la qualité de l'habitat et des ressources pour les espèces et des espaces de vie de la faune et de la flore francilienne. En outre, en dessous de 30 km/h, la différence d'émissions sonores entre un véhicule thermique et un véhicule électrique est de plus de 10 dB[1]. La transition du parc permet donc également une diminution de l'exposition de la faune aux nuisances sonores.

7.5 **Améliorer la performance environnementale du réseau routier**

La mise en place de techniques permettant de réduire le bruit des infrastructures routières (murs anti-bruit, installation de revêtements spéciaux) diminue l'exposition de la faune aux nuisances sonores.

Actions aux incidences probables incertaines

Les actions regroupées ici contribuent au développement de la mobilité durable, qui a des incidences positives sur la préservation de la biodiversité, mais impliquent la construction modérée d'infrastructures dont les incidences sur les espèces doivent être traitées finement à l'échelle de chaque projet.

Type d'effet : incertain

Durée de l'effet : incertain

Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS D'AMÉNAGEMENT DE LIEUX D'INTERMODALITÉ (AIRES DE COVOITURAGE, PÔLES D'ÉCHANGES)

5.1 **Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France**

6.1 **Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée**

6.2 **Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers**

La mise en place d'aires de covoiturage ou le développement de pôles multimodaux sont bénéfiques au regard de la biodiversité en ce qu'ils réduisent les émissions de polluants (GES, polluants atmosphériques) du fait du développement des modes de transport plus faiblement carbonés que le véhicule thermique individuel. Ils diminuent de ce fait les incidences négatives sur l'environnement (acidification, eutrophisation etc.).

Cependant, ces actions peuvent avoir des impacts négatifs sur la biodiversité si elles impliquent une artificialisation des sols voire ponctuellement l'élargissement des routes et infrastructures existantes. Cela pourrait entraîner la réduction voire la fragmentation des espaces de biodiversité et la diminution des ressources vitales de la faune et de la flore par l'artificialisation des sols.

MESURES ERC

- Éviter les effets de coupure engendrés par l'aménagement des pôles multimodaux. (E)
- Réduire l'impact sur la biodiversité des pôles multimodaux en intégrant des aménagements favorables à la biodiversité du type écoponts, végétalisation le long des tracés ou intégrée dans l'aménagement des pôles multimodaux etc. (R)

1 - *Louis-Ferdinand Pardo, Nicolas Misdariis. Le silence du véhicule électrique – Problèmes et solutions. Acoustique et Techniques : trimestriel d'information des professionnels de l'acoustique, Neuilly-sur-Seine : Centre d'information et de documentation sur le bruit, 2017.*

Actions aux incidences probables négatives limitées

Les actions regroupées ici ont des incidences potentielles directes sur la biodiversité car elles induisent la construction d'infrastructures importantes.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS DE CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES STRUCTURANTES

1.1 **Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience**
7.4 **Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier**

Il s'agit ici des actions comportant la création de nouvelles infrastructures linéaires conséquentes sur des territoires peu urbanisés. Concernant les transports collectifs, l'ampleur du projet de Grand Paris Express aura des incidences négatives certaines sur la faune et la flore, du fait d'une part, à court terme, des nuisances sonores et lumineuses engendrées par les travaux de construction, et d'autre part, à long terme, de la dégradation des zones de biodiversité (fragmentation, réduction des espaces de vie, diminution des ressources par l'artificialisation des sols) issue du déploiement des parties en surface et aériennes (lignes 17 et 18) du Grand Paris Express.

La construction des infrastructures routières prévues dans **l'ACTION 7.4** présentera le même type d'incidences.

MESURES ERC

AVERTISSEMENT : le projet du Grand Paris Express a fait l'objet d'études d'impact dans lesquelles sont définies les mesures « Éviter, Réduire, Compenser » précises pour chaque ligne. Les mesures citées ici sont donc d'ordre générique et s'appliquent également aux infrastructures routières.

- Prendre en compte la Trame Verte et Bleue lors du choix de localisation des nouvelles infrastructures. (E)
- Réduire l'impact sur la biodiversité des nouvelles infrastructures en intégrant des aménagements favorables à la biodiversité du type écoponts, végétalisation le long des tracés ou intégrée dans la conception des infrastructures etc. (R)

Actions aux incidences probables neutres

ACTIONS CONTRIBUANT AU SECOND ORDRE AU DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

1.9 **Assurer le suivi des expérimentations de véhicules autonomes collectifs**
3.2 **Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs**
4.3 **Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés**
9.2 **Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable**

Bien que ces actions visent à favoriser le développement des modes de déplacement alternatifs au véhicule thermique individuel, elles n'y contribuent qu'au second ordre. Leurs incidences sur la biodiversité sont donc négligeables.

11.1 **Développer le réseau régional d'installations de recharge pour véhicules électriques**
11.2 **Développer le réseau d'avitaillement en bioGNV à destination des poids lourds**
11.3 **Développer la mobilité hydrogène bas carbone**
14.1 **Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durables**
14.2 **Développer l'écomobilité scolaire**
14.3 **Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés**

Le développement des réseaux de recharge électrique et d'avitaillement bioGNV et hydrogène contribue à la transition énergétique du parc de véhicules routiers et donc indirectement à la réduction des effets négatifs du trafic routier sur la biodiversité mais la construction des infrastructures associées peut avoir des effets incertains sur cette dernière. L'incidence globale est toutefois jugée négligeable au regard de celle des actions ayant des effets plus directs.

Les autres ACTIONS n'ont pas d'incidences sur la biodiversité et les continuités écologiques.

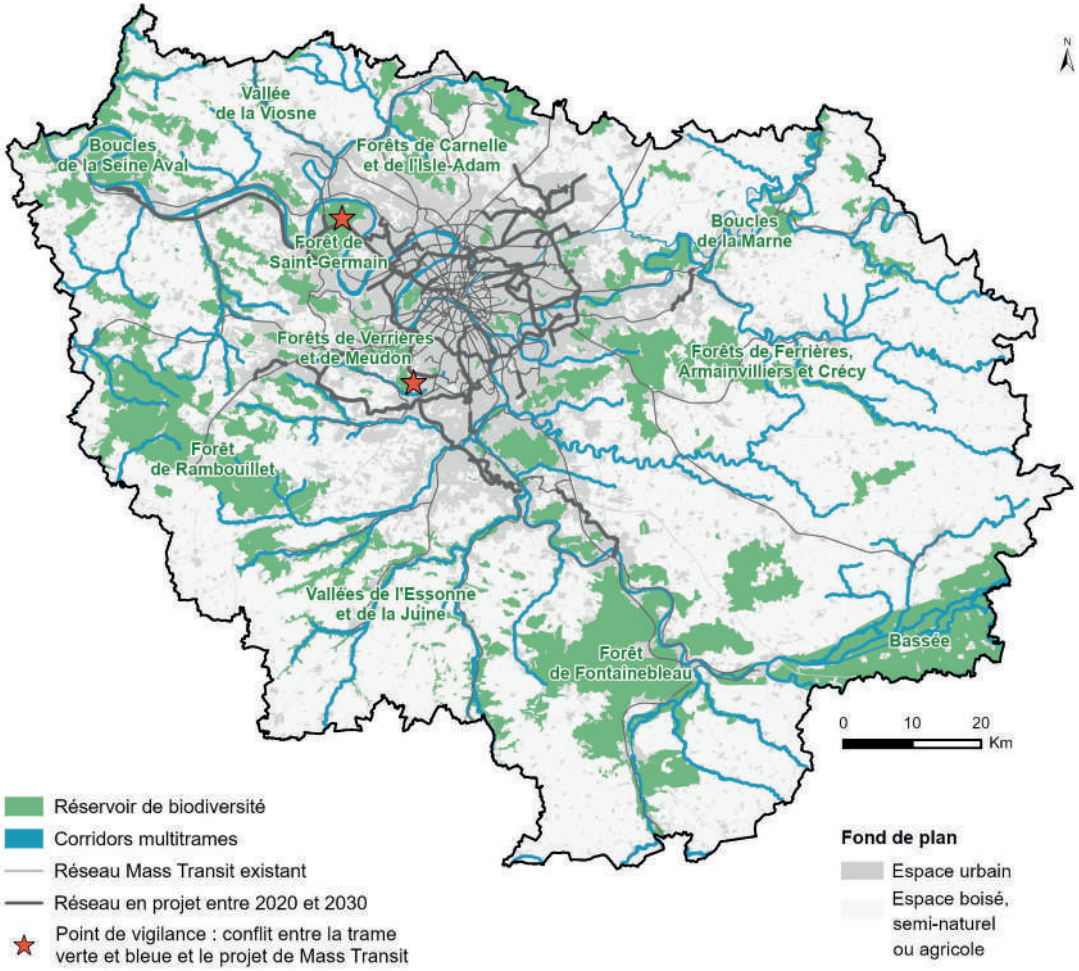
ANALYSE DES INCIDENCES SUR LA TRAME VERTE ET BLEUE

La carte ci-contre croise les projets de construction et d'aménagement du Plan des mobilités en Île-de-France avec les éléments de la Trame Verte et Bleue francilienne.

L'analyse réalisée n'est pas exhaustive (des travaux plus poussés sont réalisés dans les études d'impact des différents projets), cependant, ce croisement permet de mettre en avant la nécessité de mettre en place des mesures de précaution lors des phases de travaux et de mise en œuvre d'aménagements et de constructions : de nombreux projets prennent place sur ou à proximité de corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité.

Deux réservoirs en particulier sont à surveiller : d'une part, la Forêt de Saint-Germain-en-Laye en lien avec les projets de prolongement du RER E, de la ligne 15 et du T7 et d'autre part, la Forêt de Verrières et de Versailles vis-à-vis des projets d'aménagement de la ligne ferroviaire à proximité.

Croisement des projets de transports collectifs prévus dans le cadre du Plan des mobilités en Île-de-France avec les éléments de la Trame Verte et Bleue



Source : SRCE Île-de-France / Île-de-France Mobilités / I Care.

ANALYSE DES INCIDENCES SUR LES ZONES NATURA 2000

Au titre de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, les incidences sur les sites Natura 2000 doivent faire l'objet d'une analyse spécifique. Sur le territoire francilien, 32 sites ont fait l'objet d'une reconnaissance zone Natura 2000, 23 au titre de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) et dix au titre de Zones de Protection Spéciales (ZPS).

La ZPS « Massif de Rambouillet et zones humides proches » et la ZPS « Sites de-Saint-Denis » sont les zones Natura 2000 présentant un risque de vulnérabilité du fait de la mise en œuvre du plan, et plus spécifiquement du projet de transports collectifs majeur inscrit au présent Plan des mobilités, le Grand Paris Express :

La ZPS « Massif de Rambouillet et zones humides proches »

Description synthétique de la zone Natura 2000

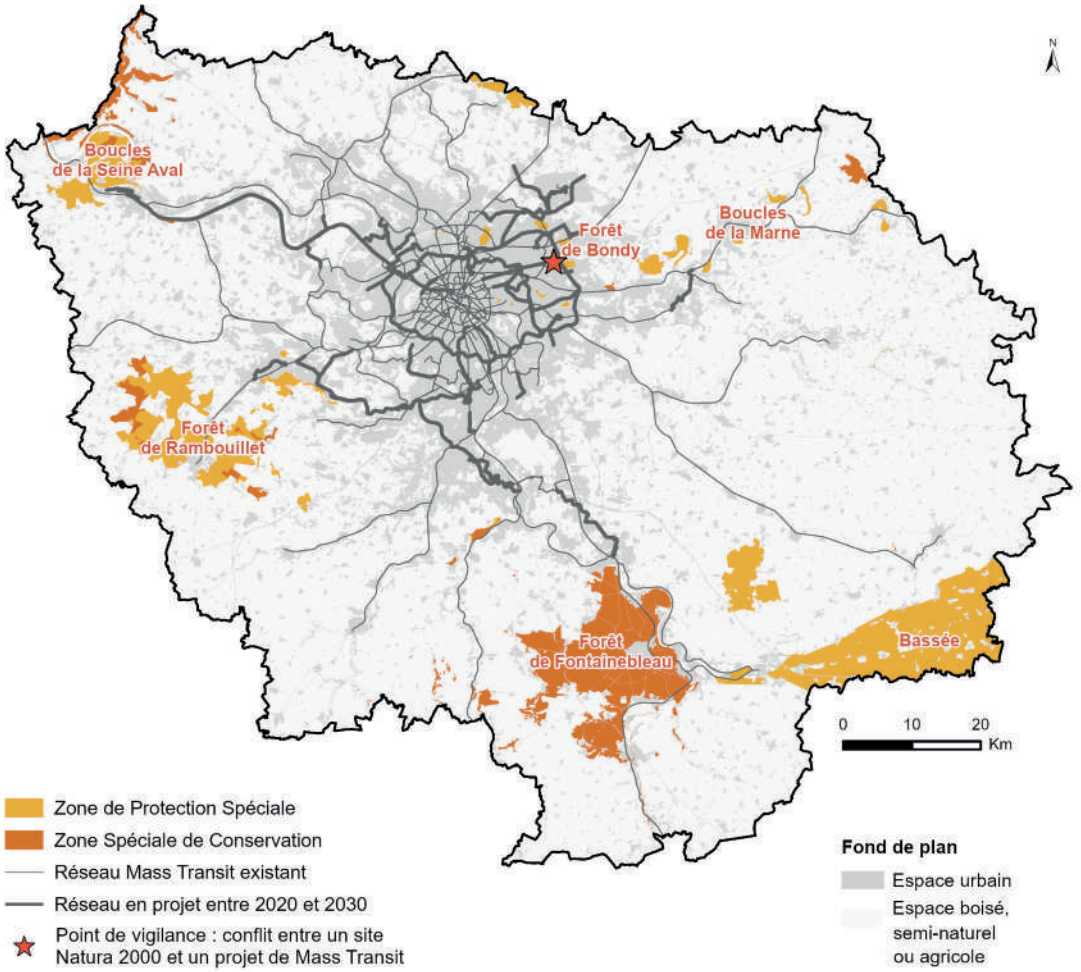
La ZPS, qui est constituée de huit entités, est localisée principalement sur le territoire du département des Yvelines et, dans une moindre mesure, sur celui du département de l'Essonne. Seule la forêt domaniale de Port Royal est concernée indirectement par le projet de nouvelles lignes de métro. Situé à 35 km de Paris et accessible en RER et en bus, ce site est composé principalement de milieux forestiers à 85 %, et à la marge de milieux ouverts (13 %) et humides (2 %). Certaines espèces vivant dans la forêt ont fait l'objet d'une analyse ciblée : Pic (noir, mar), Bondrée apivore, Engoulevent d'Europe, Alouette lulu.

Incidences sur la zone Natura 2000

Par sa localisation (à proximité de la route départementale RD36), **le projet de ligne 18** du métro n'est pas susceptible de venir aggraver la situation acoustique à laquelle les espèces se sont habituées. L'Engoulevent d'Europe, espèce particulièrement sensible aux perturbations sonores, n'est pas atteint par le projet compte tenu de son éloignement au site.

La carte ci-contre croise les zones Natura 2000 avec la localisation des projets issus du Plan des mobilités en Île-de-France et identifie la zone de la Forêt de Bondy concernée par **le projet de ligne 16** détaillé ci-après.

Croisement des projets de transports collectifs prévus dans le cadre du Plan des mobilités en Île-de-France avec les zones Natura 2000



Source : SRCE Île-de-France / Île-de-France Mobilités / l'Oare.

La ZPS Sites de Seine-Saint-Denis

- **Description synthétique de la zone Natura 2000**

LA ZPS, constituée de quatorze grandes entités, est un territoire accueillant une avifaune d'un grand intérêt en milieu urbain et péri-urbain sur le territoire du département de Seine-Saint-Denis. Les sites accueillent des dizaines d'oiseaux, de manière plus ou moins régulière, ainsi que des espaces assez rares à rares dans la région (Buse variable, Épervier d'Europe, etc.), voire des espèces menacées en Europe (Alouette des champs, Faucon crécerelle, Pic vert, etc.). Cette attraction résulte de la diversité des habitats disponibles en halte migratoire ou en hibernage.

La ZPS comprend notamment la Forêt de Bondy, comprenant au sein des zones forestières de nombreux étangs primordiaux à la survie des espèces et alimentés par les eaux superficielles (la forêt n'ayant pas de réseau hydrographique amont). La forêt est très fréquentée par les promeneurs, ce qui a tendance à réduire l'espace de vie des espèces.

- **Incidences sur la zone Natura 2000**

Au regard de sa localisation prévue, **la mise en place de la ligne 16** du métro aura des incidences sur la Forêt de Bondy. Les travaux auront des incidences, faibles mais non négligeables, sur les espèces d'oiseaux présentes au sein de la Forêt. En effet, la voie d'accès au chantier lié à la construction de la Gare Clichy-Montfermeil se situe à 690 m des étangs, faisant porter un risque de nuisances sonores et dans une moindre mesure, de pollution atmosphérique accrue.

Les travaux requerront un forage des eaux alimentant les étangs de la Forêt, créant un stress hydrique pour l'alimentation des étangs. En phase d'exploitation, la création de la gare pourrait engendrer une augmentation du nombre de visiteurs en augmentant son aire d'attraction et entraîner des nuisances supplémentaires (sonores, déchets etc.) sur les espèces. Aucune autre incidence (directe ou indirecte) n'a été identifiée dans les études d'impact des grands projets d'infrastructure ou en croisant la localisation des différents projets prévus dans le Plan des mobilités avec la localisation des sites Natura 2000.

MESURES ERC

Mesures mises en œuvre

- Suivre la qualité des eaux souterraines préalable à toute procédure d'autorisation, afin de s'assurer de la compatibilité de la qualité des eaux avec l'alimentation envisagée des étangs. (E)
- Mettre en place d'un dispositif de rabattement au niveau de la gare Clichy Montfermeil afin de limiter les fréquentations induites et les nuisances associées. Compte tenu des caractéristiques de rabattement à d'autres transports pour accéder à la gare (80 % des déplacements faits à pied ou en transports en commun, puis en voiture (sur des distances relativement courtes – 3 km) et en bus), la localisation des parcs-relais et les voies d'accès à ces sites seront pensés pour limiter les nuisances et l'augmentation de la fréquentation de la forêt de Bondy. (R)
- Soutenir des niveaux d'eau des étangs à enjeux des entités Natura 2000 de la ZPS Seine-Saint-Denis depuis un pompage en nappe à partir d'un forage profond, qui est utilisable pour l'ensemble des projets à proximité du site mais également au-delà de la phase travaux des lignes 16 et 17. (C)

Mesure à intégrer

- Prendre en compte dans la gestion des entités de la zone Natura 2000 les incidences indirectes de la mise en place des nouvelles lignes de métro à proximité sur la fréquentation des différentes entités, notamment en contexte de réchauffement (recherche de lieux de fraîcheur). Cette fréquentation pourrait être réorientée vers une sensibilisation à l'environnement et à la biodiversité en particulier. (R)

ENJEU

Préserver la santé en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques, aux nuisances sonores et aux vagues de chaleur, ainsi que le stress lié aux déplacements, en développant l'activité physique (modes actifs) **et en améliorant la sécurité routière**

Niveau de l'enjeu :

MAJEUR

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Une part importante des actions inscrites au Plan des mobilités contribue favorablement à l'amélioration de la santé et du cadre de vie en permettant une réduction des nuisances associées aux mobilités (pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre, bruit), en améliorant la sécurité, en réduisant le stress lors des déplacements et favorisant l'activité physique grâce au développement des modes actifs.

Actions aux incidences probables positives majeures

Les actions regroupées dans cette section contribuent directement et de façon importante à améliorer la santé en contribuant à :

- réduire le trafic automobile et les nuisances environnementales associées (pollution atmosphérique, nuisances sonores, émissions de GES),
- réduire l'insécurité routière,
- Favoriser l'usage des modes actifs et donc l'activité physique.

Type d'effet : direct

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE ET DE LA QUALITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

1.1 **Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience**

1.3 **Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance**

1.4 **Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie**

1.5 **Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses**

13.1 **Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux**

13.2 **Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables**

Ces actions participent à inciter à l'usage des transports collectifs en développant l'offre, soutenant ainsi un changement de comportement, y compris pour les touristes.

D'une part, cela participera à l'augmentation de la part modale des transports en commun entraînant une réduction du trafic automobile et ainsi une amélioration de la qualité de l'air, une réduction des nuisances sonores associées et une réduction de la gêne olfactive associée à la pollution de l'air.

D'autre part, le renouvellement du matériel roulant sera également un facteur de diminution des nuisances sonores et de réduction des émissions de polluants atmosphériques (y compris dans les enceintes ferroviaires souterraines) grâce à des améliorations techniques ainsi que d'amélioration du confort lors des trajets effectués (climatisation, fiabilité, etc.), et donc *in fine* de réduction du stress lié aux déplacements.

Enfin, l'amélioration du réseau de transport en commun participera à augmenter l'accès des Franciliens aux services (administratifs, médicaux, d'éducation ou encore culturels), enjeu majeur de la qualité de vie.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- **ACTION 1.1 :** L'impact local de la mise en place du réseau de mass transit doit faire l'objet d'une attention particulière. Ainsi, les nuisances sonores doivent être prises en compte dans les études d'impact environnemental des projets afin que des mesures locales de préservation du cadre de vie soient envisagées (écrans acoustiques…).
- **ACTIONS 1.1 et 1.4 :** La nouvelle offre de transport en commun et la rénovation de l'offre existante doivent prendre en compte le stress généré par l'utilisation des transports en commun, notamment en ce qui concerne la surstimulation visuelle et attentionnelle ainsi que l'ambiance sonore.
- **ACTIONS 1.1 et 1.4 :** Pour éviter une détérioration du cadre de vie causée par les nouvelles structures, une végétalisation des abords doit être privilégiée pour limiter l'effet de chaleur urbain (en cohérence avec l'OR27 du SDRIF-E). Cette mesure rejoint les propositions développées dans l'enjeu « Intégrer les effets actuels et futurs du changement climatique ».
- **ACTIONS 1.1 et 1.3 :** Lors de la construction d'infrastructures, maintenir ou rétablir le franchissement piéton pour la circulation piétonne et cyclable.
- **ACTIONS 1.1 et 1.3 :** Développer des zones calmes au sein des gares pour limiter l'exposition des Franciliens aux nuisances sonores lors de leur temps d'attente.
- **ACTION 1.3 :** Lors de la déviation des parcours bus, prévoir une information sur l'application mobile et le site internet de la localisation des arrêts temporaires (adaptation des itinéraires).
- **ACTION 1.4 :** Les études d'impact préalables pour la création du réseau de Cars express devront intégrer une estimation du report de trafic engendré par la création de voies réservées afin de ne pas accroître la pollution atmosphérique et le stress générés par la congestion.

6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée

Cette action favorise l'intermodalité en facilitant le chaînage entre différents modes de transport. L'aménagement de ces lieux d'intermodalité permet de réduire les trajets en véhicules individuels en favorisant l'accès aux transports en commun par des modes actifs (par exemple, en proposant des parkings sécurisés pour les vélos) ou en permettant de garer les véhicules motorisés individuels à proximité des pôles d'échanges. Par conséquent, ils participent au développement des modes actifs et donc de l'activité physique avec un effet bénéfique sur la santé des usagers et ils facilitent les déplacements, diminuant le stress lié à ces derniers[1]. En outre, la baisse de l'utilisation de véhicules individuels et le report modal induits par ces pôles multimodaux permettent de réduire l'exposition aux polluants atmosphériques ainsi que les nuisances sonores aux abords des axes routiers, ce qui a également un impact positif sur la santé des Franciliens[2].

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Cette action ne doit pas avoir lieu au détriment du cadre de de vie local et des habitants résidant à proximité de ces pôles. Ainsi, les études d'impact préalables à ces projets doivent prendre en compte la santé et les nuisances potentielles pour les habitants. Une consultation et / ou des réunions publiques à ce sujet peuvent être organisées afin de limiter la détérioration du cadre de vie. La recommandation a été intégrée via les études de pôles qui comprennent une concertation avec les usagers.
- L'installation de haies végétales[3] peut être envisagée afin de limiter les nuisances sonores et visuelles.
- Enfin, les projets doivent inclure un cheminement qui permette de circuler au travers du pôle multimodal via des modes actifs afin de ne pas créer de coupure urbaine.

ACTIONS D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

7.2 Améliorer la sécurité routière

8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain

8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

Les trois actions de cette section permettent de réduire le nombre d'accidents et la gravité de ces derniers, notamment via une pacification de la voirie et une meilleure sécurisation des voies dédiées aux usagers les plus vulnérables (piétons et vélos). Ces mesures participent significativement à l'amélioration du cadre de vie et de la santé des Franciliens, comme montré dans l'évaluation du PDUIF (2010-2020).

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- La hiérarchisation et l'étude de fréquentation des axes routiers doivent permettre d'éviter un report du trafic routier trop important sur d'autres axes lors de la pacification d'un itinéraire (en cohérence avec les OR 138 et 140 du SDRIF-E). Chaque projet doit être mis en cohérence via une concertation entre toutes les parties prenantes concernées afin de ne pas générer de la congestion sur d'autres axes, qui entraînerait une hausse des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique et du stress lié aux déplacements.
- L'impact acoustique des techniques de pacification de voirie doit faire l'objet d'une étude préalable. Ainsi, des nuisances sonores sont générées par l'accélération et le freinage, l'aménagement de la voirie doit donc faciliter l'adoption d'une vitesse faible mais constante en cohérence avec l'écoconduite[4]. Cela permettrait également de limiter la pollution atmosphérique liée aux accélérations et freinages[5].
- De même, l'impact acoustique des ralentisseurs n'est pas à négliger et il est conseillé de ne pas en mettre sur des axes où circulent des poids lourds et bus (de manière générale : application et mise en conformité avec la norme Afnor NF P 98-300)[6].

1 - Technologia (2010) Enquête Transports.

2 - Observatoire régional de santé d'Île-de-France (ORS), Programme ERPURS.

3 - Sétra (CEREMA), « Protections acoustiques : enjeux et modalités d'insertion dans le paysage », Note d'information n°89, septembre 2009.

4 - Nouveau guide d'émission du bruit 2008, "Prévision du bruit routier, Partie 1 : Calcul des émissions sonores dues au trafic routier", SETRA, juin 2009

5 - Trafic routier : quels liens entre vitesse et émissions ?, Citepa, Octobre 2021.

6 - Mesures de bruit au passage, Cerema, Direction territoriale Est, Octobre 2014.

7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier

Cette action vise spécifiquement à réduire l'impact des mobilités sur l'environnement et donc la santé. Elle se décline en deux mesures ciblant respectivement les nuisances sonores liées aux mobilités routières, et l'adaptation au changement climatique du réseau routier.

Par conséquent, elle permet de répondre aux enjeux sanitaires liés aux nuisances sonores des transports, qui occasionneraient en Île-de-France un coût de 26 milliards d'euros par an[1].

ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

4.1 Développer les infrastructures cyclables

4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain

8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

Ces actions incitent à l'usage des modes actifs, en cohérence avec le Programme National Nutrition Santé[2]. Elles permettent à la fois d'augmenter la pratique sportive, impliquant des co-bénéfices notamment sur la diminution des risques de diabète et d'obésité[3], et de réduire les émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre, le bruit et le caractère anxiogène des déplacements, tous fortement corrélés à l'usage de véhicules motorisés.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Lors de la réalisation de travaux de réaménagement de la voirie, l'impact des chantiers doit être pris en compte afin de ne pas créer de coupures urbaines temporaires. Des itinéraires sécurisés pour les modes actifs doivent être maintenus afin de ne pas produire une hausse temporaire du risque d'accident.
- Une communication auprès des riverains est à prévoir en anticipation des nuisances sonores.

3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie

3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs

La mise en accessibilité de la voirie et des transports collectifs est un enjeu d'inclusion et de santé publique, qui doit permettre d'augmenter la capacité de déplacement des personnes en situation de handicap avec un bénéfice positif à la fois sur leur santé physique et mentale. Ces actions ont un impact important puisque 41% des Franciliens sont concernés par une situation de mobilité réduite un jour donné[4] et s'inscrivent dans le cadre de la LOM.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Lors de la réalisation de travaux de mise en accessibilité de la voirie, l'impact des chantiers doit être pris en compte afin de ne pas créer de coupures urbaines. Des itinéraires sécurisés et accessibles à tous doivent être maintenus afin de ne pas gêner la mobilité.
- De plus, une communication auprès des riverains est à prévoir en anticipation des nuisances sonores.

1 - Bruitparif, « Le coût social du bruit en Ile-de-France », novembre 202.

2 - Ministère des Solidarités et de la Santé, Programme National Nutrition Santé 2019-2023.

3 - ANSES (2016) Actualisation des repères du PNNS - Révisions des repères relatifs à l'activité physique et à la sédentarité.

4 - Enquête réalisée par TNS Sofres en 2013 et 2014 pour Île-de-France Mobilités.

ACTIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

9.2 **Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable**

9.3 **Réguler l'offre de stationnement dans le domaine privé**

Ces actions participent à la réduction de la place accordée à la voiture à la fois en termes d'espace accordé et de part modale. La réduction du nombre de véhicules individuels permettra une réduction de la pollution atmosphérique et du bruit liés à la circulation. Par ailleurs, l'espace libéré sera prioritairement alloué aux modes actifs ou à la création d'espaces verts, l'effet bénéfique sera d'autant plus important que cela favorisera l'activité physique et la réduction de l'effet de chaleur urbain.

ACTIONS RELATIVES À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

10.4 **Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises**

11.1 **Développer le réseau régional d'installations de recharge pour véhicules électriques**

11.2 **Développer le réseau d'avitaillement en bioGNV à destination des véhicules lourds**

11.3 **Accompagner le développement des véhicules hydrogène**

11.4 **Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules**

Les véhicules électriques et véhicules hydrogène n'émettent pas de gaz à effet de serre, ni de composés organiques volatils (COV), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM) en roulant, ce qui réduit l'impact sanitaire lié à ces véhicules en comparaison avec d'autres carburants. Ils génèrent également moins de nuisances sonores ce qui participe à leur impact sanitaire positif[1].

En ce qui concerne le bioGNV, ce carburant émet 90 % de particules fines et 30 à 70 % d'oxydes d'azote (NOx) en moins par rapport au diesel, 80 % de gaz à effet de serre en moins, et réduit de 50 % la pollution sonore[2]. Son impact sanitaire est donc également positif.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Il doit apparaître clairement que la transition technologique du parc de véhicules ne se supplante pas à une réduction de ce même parc :
  - de fait, les particules fines émises par le frottement des pneus sur la route et les freins ne seront pas réduites, impactant la qualité de l'air et la santé[3],
  - l'espace urbain occupé par la voiture ne sera pas réduit, au détriment des modes actifs et de la végétalisation.
- Favoriser la motorisation électrique pour les véhicules légers, en raison de la consommation supplémentaire générée par le poids des batteries, et la motorisation hydrogène pour les véhicules lourds qui ont besoin de plus de puissance et d'autonomie[4].
- La gestion du transport de l'hydrogène, matière dangereuse, doit faire l'objet d'une vigilance accrue afin de ne pas créer de nouveaux risques.

1 - Bruitparif, « Le coût social du bruit en Ile-de-France », novembre 202.

2 - Ministère des Solidarités et de la Santé, Programme National Nutrition Santé 2019-2023.

3 - Ministère des Solidarités et de la Santé, Programme National Nutrition Santé 2019-2023.

4 - Collège de France, L'hydrogène pour les transports de demain, Novembre 2022.

14.2 Développer l'écomobilité scolaire

Cette action initie un report modal et génère un changement de comportement profond. Elle permet de réduire les émissions de polluants atmosphériques et les nuisances sonores, et d'augmenter la pratique des mobilités actives. Elle a donc un impact sanitaire positif direct tout en inscrivant ce changement dans le temps long, créant une habitude de mobilité tournée vers l'écomobilité dès le plus jeune âge.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Coupler cette action avec une sensibilisation à destination des familles afin de toucher un public plus large.
- Les travaux aux abords des établissements scolaires ne doivent pas gêner l'accès à ces derniers notamment en termes d'accessibilité.
- Les changements de voirie effectués pour la promotion de l'écomobilité doivent être l'occasion d'une mise en conformité aux exigences d'accessibilité.

Actions aux incidences probables positives limitées

Sont regroupées ici les actions qui contribuent à l'amélioration des conditions de transport sur le réseau routier, diminuant les nuisances, l'accidentalité et le stress associé, et les actions contribuant au report modal vers les transports collectifs de façon secondaire.

S'y trouvent également les actions contribuant au report modal du transport de marchandises vers les modes non routiers, dont les impacts sur la santé doivent cependant être surveillés.

Type d'effet : direct / indirect

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS VISANT À AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE SUR LA ROUTE

7.1 Hiérarchiser et aménager le réseau routier francilien pour une route plus multimodale, sûre et durable

7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier

Ces actions permettront de diminuer la congestion, et donc les émissions de polluants atmosphériques et le bruit liés aux actions d'accélération et freinage, les accidents, et le stress lié aux déplacements.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Les travaux de rénovation doivent inclure nécessairement une amélioration des conditions de circulation ou d'accès pour les modes actifs et les transports en commun afin de ne pas générer un effet rebond lié à une situation dégradée pour ces modes en comparaison de celle proposée aux conducteurs de véhicules individuels motorisés.

ACTIONS DE SOUTIEN AUX USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE

5.1 **Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France**

5.2 **Renforcer les dispositifs d'autopartage**

Ces actions permettent de réduire le nombre de véhicules individuels en circulation, par un meilleur taux d'occupation des véhicules ou une démotorisation, générant une diminution du bruit, de la pollution atmosphérique et du stress lié à la congestion.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Les dispositifs d'autopartage doivent être conçus pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite afin de ne pas freiner ces pratiques.

ACTIONS VISANT À RÉDUIRE LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

10.2 **Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**

10.3 **Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines**

Ces actions permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du fret via une réduction du trafic routier et des distances parcourues, limitant les impacts induits sur la santé.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- S'assurer que l'accroissement de la fréquentation des voies navigables et ferroviaires ne générera pas de nuisances sonores trop importantes pour les riverains. Au-delà des seuils d'apparition d'effets extra-auditifs du bruit, fixés par l'OMS à 40 dB(A) la nuit et 50-55 dB(A) la journée, des mesures devront être mises en place pour réduire les nuisances. Ces dernières seront à évaluer en fonction du niveau sonore (risque auditif pour un niveau sonore supérieur à 85 dB(A)) et de la fréquence de passage des véhicules de transport (en cohérence avec l'OR70 du SDRIF-E).

ACTIONS VISANT À FACILITER L'USAGE DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTE

1.2 **Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit**

1.6 **Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs**

1.7 **Améliorer la sûreté dans les transports en commun**

1.8 **Poursuivre la modernisation de la billettique et de la tarification francilienne**

6.2 **Créer des pôles d'échange multimodaux routiers**

6.3 **Faciliter l'accès aux services de mobilité par le développement de la mobilité servicielle**

13.3 **Améliorer l'expérience voyageur des touristes**

Ces actions visent la facilitation de l'accès à l'offre de transport en commun existante et l'amélioration du confort, encourageant ainsi un report modal.

Les ACTIONS 1.2, 1.6 et 1.7 contribuent par ailleurs à réduire le stress dans les transports en commun.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- ACTION 1.6 : L'information voyageur doit être accessible à tous.

ACTIONS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE

12.1 **Rendre plus inclusifs les services de mobilité**

12.2 **Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions pour une mobilité solidaire**

Ces actions permettent de lever des freins à l'usage des transports en commun, encourageant ainsi un report modal pour tous.

ACTIONS VISANT L'INCITATION AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

14.1 **Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés**

14.3 **Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable**

Ces mesures participent à sensibiliser les Franciliens aux bienfaits de la réduction du trafic automobile et donc à inciter à des changements de comportement qui aboutissent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques, des nuisances sonores, du stress lié aux déplacements et au développement des modes actifs et donc de l'activité physique.

9.1 **Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale**

Les principes présentés dans cette mesure incitent à réduire la place accordée à la voiture dans l'espace public au profit d'autres usages qui contribuent à l'amélioration de la santé et du cadre de vie (usage des modes actifs, végétalisation de l'espace public…).

Les ACTIONS 1.9 et 10.1 ont des incidences négligeables sur l'enjeu.

ENJEU

Réduire l'exposition aux risques naturels (inondations et risque souterrain) **dans la construction des infrastructures de transport et les aménagements en faveur des mobilités**

Niveau de l'enjeu :

IMPORTANT

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Les incidences des actions du Plan des mobilités sur l'exposition aux risques naturels sont majoritairement neutres. Néanmoins, quelques mesures visent spécifiquement l'amélioration de la résilience du réseau de transport aux aléas climatiques, tandis que d'autres entraînent des effets incertains en raison de la construction d'infrastructures qui peuvent être vulnérables à ces risques, en particulier celui d'inondation.

Actions aux incidences probables positives majeures

Deux actions du Plan des mobilités contribuent directement à réduire l'exposition au risque en visant l'amélioration de la résilience des réseaux de transport en commun (mass transit) et routiers.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

1.1 **Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience**

7.5 **Améliorer la performance environnementale du réseau routier**

L'ACTION 1.1 comprend une mesure ciblant directement l'amélioration de la résilience du réseau de mass transit face aux aléas climatiques (inondations, crues, canicules, vents violents, orages) et de la gestion des situations de crise.

L'ACTION 7.5 vise à prendre en compte l'évolution du climat et des risques associés. Elle doit permettre de réduire l'exposition des Franciliens aux risques climatiques, en anticipant les aménagements sur les zones inondables, et en renforçant la résilience des routes par le choix de matériaux adaptés au climat futur, particulièrement en termes de résistance à la chaleur et de perméabilité.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Le renvoi à **l'ACTION 7.5** doit apparaître dans toutes les fiches concernant le réseau routier afin que ces recommandations soient intégrées dans l'ensemble des projets routiers et de réaménagement de la voirie.

Actions aux incidences probables incertaines

Sont regroupées dans cette section les actions incluant la construction d'infrastructures, dont la vulnérabilité aux risques doit être étudiée au cas par cas.

Type d'effet : incertain

Durée de l'effet : incertain

Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS COMPORTANT LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES

- 1.1 **Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience**
- 1.3 **Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance**
- 6.1 **Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée**
- 6.2 **Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers**
- 10.2 **Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**

Ces actions mènent à la construction d'infrastructures, qui seront potentiellement vulnérables au risque de crue ou au risque de retrait gonflement des argiles (RGA), étant donné la prédominance de ces risques en Île-de-France. Le PGRI Seine-Normandie et les PPRi communaux pallient le risque d'inondation en prévoyant des mesures de prévention et d'actions en cas de crue. La base Géorisques permet de connaître les risques de retrait-gonflement argileux sur un terrain et de concevoir les infrastructures en conséquence. Ces risques sont par ailleurs traités dans les études d'impact des projets concernés.

MESURES ERC

- **ACTION 10.2** Faire référence à l'OR33 du SDRIF-E afin de limiter le risque d'inondations via une désimperméabilisation des berges lorsque cela est pertinent, afin de limiter l'impact des crues. (E)
- Traiter les risques souterrain et d'inondation de manière approfondie dans le cadre de l'étude d'impact lors de la conception des projets (en cohérence avec l'OR30 du SDRIF-E). (E)
- Réduire l'exposition aux risques naturels par la gestion de crise : développer les infrastructures en cohérence avec les ORSEC, PCS et PPRi afin de minimiser les risques et intégrer des mesures de gestion de crise en cas d'évènements majeur (inondation, incendie, etc.). (R)
- Réduire le risque d'inondation : limitation de l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…) et aménagement de zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés. (R)

Les autres ACTIONS ont peu ou pas d'incidence sur l'enjeu.

ENJEU

Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques dans les services de transports collectifs

Niveau de l'enjeu :

IMPORTANT

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Tout comme pour l'exposition aux risques naturels, les effets des actions du Plan des mobilités sur l'adaptation au changement climatique sont majoritairement neutres. Néanmoins, le développement du maillage des réseaux de transport permet intrinsèquement d'en améliorer la résilience en développant les itinéraires de substitution, tandis que certaines mesures du plan d'action visent spécifiquement à améliorer la résilience des réseaux de transport aux aléas climatiques ou plus globalement la gestion des situations de crise ou perturbées.

Actions aux incidences probables positives majeures

Sont regroupées ici les actions qui contribuent à améliorer la résilience générale du réseau en développant son maillage et celles qui visent spécifiquement l'adaptation des infrastructures routières et de transport collectif aux aléas climatiques.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS VISANT À RENFORCER LE MAILLAGE DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF FRANCILIEN

1.1 **Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience**
1.3 **Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance**
1.4 **Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie**
13.1 **Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux**

Ces actions visent à déployer de nouvelles infrastructures ferroviaires et routières (Grand Paris Express, nouveaux transports collectifs de surface, nouvelles lignes de Cars Express) ainsi qu'à en rénover certaines (renouvellement du matériel roulant et ferrés du mass transit, amélioration du matériel des lignes de tramways). Sous réserve de prise en compte des potentiels effets du changement climatique sur les infrastructures lors des travaux, ils pourraient renforcer la résilience du réseau et ses capacités d'adaptation en multipliant les possibilités de report en cas d'aléas climatiques générant la coupure d'une partie du réseau.

La MESURE 1.1.6 de l'ACTION 1.1 vise en outre plus spécifiquement à améliorer l'adaptation du réseau de mass transit aux aléas climatiques.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

Ajouter les leviers d'adaptation du réseau suivants :

- Face aux précipitations extrêmes, augmenter les capacités de drainage des infrastructures, développer les itinéraires bis et les redirections du réseau pour anticiper et limiter les impacts sur les voyageurs[1] ;
- Réaménager les points d'arrêt voyageurs (ombrager les points d'arrêt extérieurs, mettre en place des systèmes de refroidissement, améliorer le système d'informations passagers) ;
- Face à l'ensemble des évènements climatiques, renforcer les systèmes de surveillance (afin d'éviter les accidents et de prévenir au mieux les potentielles perturbations du réseau) et renforcer les systèmes d'information à destination des passagers.

1 - Mesures d'exploitation et de construction pour garantir la résilience des infrastructures ferroviaires au changement climatique — Anglais (europa.eu).

7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier

Cette action prévoit d'améliorer la résilience climatique du réseau routier via :

- l'utilisation d'enrobés et de revêtements pour améliorer la résistance des trottoirs aux fortes chaleurs,
- la végétalisation et désimperméabilisation des abords de la voirie,
- le déploiement de dispositifs de stockage des eaux pluviales,
- la consolidation des routes exposées au risque de retrait-gonflement des sols.

Actions aux incidences probables positives limitées

On trouve dans cette section les actions qui :

- renforcent l'adaptabilité des services de transport aux aléas climatiques en améliorant la gestion des situations perturbées ou de crise,
- contribuent au second ordre à améliorer la résilience de la région en diminuant la dépendance au transport routier de marchandises pour son approvisionnement,
- contribuent à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Type d'effet : indirect

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

1.2 Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit

Les évènements climatiques extrêmes peuvent être considérés comme des situations perturbées. L'amélioration de leur gestion contribuera donc à mieux tenir compte des effets du changement climatique.

Les aléas climatiques sont d'ailleurs cités dans la fiche action comme des incidents pouvant affecter les lignes de train ou métro, et donc à prendre en compte dans l'amélioration de la gestion des situations perturbées.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

Préciser les modalités d'amélioration de la gestion des situations perturbées du fait d'aléas climatiques :

- face aux précipitations extrêmes, augmenter les capacités de drainage des infrastructures, développer les itinéraires bis et les redirections du réseau pour anticiper et limiter les impacts sur les voyageurs[1] ;
- réaménager les points d'arrêt voyageurs (ombrager les points d'arrêt extérieurs, mettre en place des systèmes de refroidissement, améliorer le système d'informations passagers) ;
- face à l'ensemble des évènements climatiques, renforcer les systèmes de surveillance (afin d'éviter les accidents et de prévenir au mieux les potentielles perturbations du réseau) et renforcer les systèmes d'information à destination des passagers.

1 - Mesures d'exploitation et de construction pour garantir la résilience des infrastructures ferroviaires au changement climatique — Anglais (europa.eu).

1.6 Proposer une information voyageurs de qualité dans tous les transports collectifs

Cette action vise à garantir aux voyageurs l'accès à une information de qualité, et aura une incidence positive sur l'adaptation au changement climatique si elle permet leur accompagnement en cas d'évènement climatique.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Accompagner les voyageurs en cas d'aléas climatiques : informations sur l'état du trafic, les itinéraires bis à emprunter, les gestes à adopter (si nécessaire), etc.

1.7 Améliorer la sûreté dans les transports en commun

Cette action entraîne l'augmentation du nombre d'agents et de dispositifs techniques dédiés à la sécurité dans les transports en commun, améliorant les capacités d'intervention en cas d'aléas climatiques.

7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier (MESURES 2 et 3 seulement)

Cette action vise en particulier à améliorer le la maintenance du réseau (propreté, viabilité hivernale, fonctionnement des équipements, jalonnement et l'information des usagers). Les actions de maintenance du réseau dépendant notamment des impacts des évènements climatiques extrêmes pouvant endommager les routes, ces mesures sont donc intrinsèquement liées aux problématiques d'adaptation au changement climatique.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Mobiliser l'amélioration des systèmes d'exploitation routière pour renforcer les capacités d'adaptation au changement climatique du réseau routier, notamment via une meilleure information des usagers.
- Préciser ce qui est entendu par qualité de service.

ACTIONS CONTRIBUANT À RÉDUIRE LA DÉPENDANCE AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR L'APPROVISIONNEMENT DE LA RÉGION

10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique

10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire

Ces actions visent l'optimisation de l'armature logistique francilienne et le développement des offres de service d'approvisionnement de la région par les modes alternatifs à la route. En multipliant les possibilités d'approvisionnement, elles participent donc à augmenter la résilience de l'approvisionnement régional.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- Prendre en compte les potentiels risques liés au changement climatique dans l'utilisation des modes de transport fluviaux et ferroviaire (exemple : dilatation des rails en cas de fortes chaleurs, crues en cas de précipitations extrêmes…).

ACTIONS D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC LIMITANT L'IMPACT DES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

2.1 **Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne**

8.1 **Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain**

Ces actions visent notamment à améliorer le confort des usagers de mobilités douces dans l'espace public, via des actions de lutte contre les îlots de chaleur urbain, dont l'intensité est corrélée au changement climatique. Les actions prévues sont notamment :

- la végétalisation et l'arborisation de l'espace public pour lutter contre les îlots de chaleur urbains **(ACTIONS 2.1 et 8.1),**
- l'installation de mobilier urbain confortable (bancs), la requalification et l'aménagement de places ou d'aires piétonnes **(ACTION 2.1).**

Actions aux incidences probables neutres

Type d'effet : indirect

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

12.2 **Définir une politique publique coordonnée dans le cadre des Plans d'actions pour une mobilité solidaire**

Bien que cette action n'ait pas d'incidence notable sur le changement climatique, elle prévoit que l'élaboration des PAMS tienne compte « des évolutions futures qui impacteront les mobilités », ce qui pourrait inclure les évènements climatiques extrêmes et des actions d'adaptation associées.

Les autres ACTIONS n'ont pas d'effets attendus sur l'adaptation au changement climatique.

ENJEU

Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols dans les projets de construction d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités

Niveau de l'enjeu :

IMPORTANT

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Les incidences du plan d'action sur la consommation d'espace sont majoritairement neutres. Un petit nombre d'actions induisent de façon modérée une réduction de l'emprise des infrastructures de transport et constructions associées. Cependant, une part non négligeable des actions a des incidences incertaines ou modérément négatives car elles impliquent la construction d'infrastructures qui peuvent empiéter sur des espaces non artificialisés.

Actions aux incidences probables positives limitées

Cette section regroupe les actions ayant des incidences sur l'utilisation de l'espace associé aux mobilités de personnes et de marchandises. En promouvant une réduction de la place accordée aux modes routiers et en luttant contre l'étalement logistique, elles contribuent à réduire la consommation d'espace et à favoriser la végétalisation en milieu urbain.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS VISANT À OPTIMISER L'UTILISATION ET L'ARTIFICIALISATION DE L'ESPACE DÉDIÉ AUX MODES INDIVIDUELS MOTORISÉS

- 7.5 **Améliorer la performance environnementale du réseau routier**
- 8.1 **Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain**
- 8.2 **Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines**
- 9.2 **Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable**
- 9.3 **Réguler l'offre de stationnement dans le domaine privé**

Ces actions visent à réduire l'espace dédié à la circulation et au stationnement de véhicules routiers et donc à limiter la consommation d'espace. Les parcelles libérées permettent d'améliorer le partage de la voirie avec les autres modes et la végétalisation des espaces non utilisés.

L'ACTION 7.5 prévoit également de développer la végétalisation aux abords des voies, en particulier les alignements d'arbres pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Orientation complémentaire intégrée au Plan des mobilités :

- S'assurer que les surfaces libérées et non réutilisées pour des usages alternatifs concourant aux objectifs du Plan des mobilités (stationnement vélo par exemple) soient végétalisées.

ENJEUX IMPORTANTS

ACTIONS VISANT À OPTIMISER L'ORGANISATION DE LA LOGISTIQUE URBAINE

10.1 **Améliorer la performance de l'armature logistique**

10.3 **Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines**

Ces deux actions visent à améliorer les conditions d'organisation et de distribution des zones urbaines pour limiter autant que possible la création de nouvelles infrastructures et bâtiments logistiques en dehors de la zone dense. **L'ACTION 10.1** porte notamment la volonté de s'appuyer sur les sites logistiques existants et de densifier les flux pour éviter la création de nouvelles plateformes et l'étalement logistique.

Actions aux incidences probables incertaines

Les actions regroupées ici induisent la construction de nouvelles infrastructures ou l'élargissement d'infrastructures existantes, entraînant une potentielle artificialisation d'espaces non urbanisés.

Type d'effet : incertain

Durée de l'effet : incertain

Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS IMPLIQUANT LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES

1.1 **Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience**

1.3 **Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance**

4.1 **Développer les infrastructures cyclables**

5.1 **Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France**

6.1 **Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée**

6.2 **Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers**

7.3 **Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral**

7.4 **Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier**

10.2 **Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**

11.1 **Développer le réseau régional d'installations de recharge pour véhicules électriques**

11.2 **Développer le réseau d'avitaillement en bioGNV à destination des véhicules lourds**

11.3 **Accompagner le développement des véhicules hydrogène**

13.1 **Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux**

13.2 **Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables**

14.2 **Développer l'écomobilité scolaire**

Ces actions visent à construire et aménager de nouvelles infrastructures pour améliorer la mobilité des individus et des marchandises sur l'ensemble du territoire francilien. Cependant, ces projets peuvent potentiellement provoquer une artificialisation de zones naturelles, agricoles ou forestières (NAF). Les infrastructures et l'urbanisation peuvent également provoquer des fragmentations ayant des impacts importants en termes de ruptures de liaisons (continuum forestier ou boisé, prairial, aquatique), d'enclavement d'espaces, etc. L'impact est ainsi très différent si les infrastructures sont construites le long d'infrastructures existantes, par élargissement, ou si elles constituent une nouvelle rupture d'espace NAF. Pour rappel, la loi climat et résilience fixe un objectif de zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050 ainsi qu'une réduction de moitié du rythme de consommation d'espaces d'ici 2031.

MESURES ERC

- S'assurer du dimensionnement adapté des infrastructures en fonction de leurs usages. (E)
- Réinterroger les tracés / la localisation des infrastructures pour limiter l'impact sur les espaces NAF. (E/R)
- Surveiller le taux d'artificialisation des sols lié à ces ouvrages et limiter au maximum l'artificialisation de nouvelles parcelles. (R)
- Limiter l'artificialisation des sols par l'insertion d'espaces végétalisés dans la conception ou l'aménagement d'infrastructures. (R)
- Réhabiliter et moderniser les infrastructures de transport existantes plutôt qu'en construire de nouvelles. (R)
- Limiter l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges lors de la création d'infrastructures. (R)
- Mettre en place des programmes de reboisement et de restauration écologique pour compenser la perte de sols naturels. (C)

Les autres ACTIONS n'ont pas ou peu d'impact sur l'enjeu.

ENJEU

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

Niveau de l'enjeu :

IMPORTANT

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Un petit groupe d'actions du Plan des mobilités ont pour objectif explicite la résorption des coupures urbaines, tandis que d'autres visent à prévenir la création de nouvelles coupures lors de la création d'infrastructures. De façon générale, les actions contribuant à réduire le trafic automobile entraînent une diminution des effets de la pollution induite par ce dernier sur le patrimoine bâti. Néanmoins, les effets sur le paysage d'un nombre important des actions impliquant la création d'infrastructures sont incertains et doivent faire l'objet d'analyses au cas par cas.

Actions aux incidences probables positives majeures

Sont regroupées ici les actions du Plan des mobilités incluant des mesures qui visent à réduire les coupures créées par les infrastructures de transport et qui améliorent la desserte des sites patrimoniaux par des modes durables, réduisant l'impact du transport des touristes sur le paysage.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS VISANT DIRECTEMENT À RÉDUIRE LES COUPURES

2.1 **Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne**
4.1 **Développer les infrastructures cyclables**
8.2 **Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines**

Ces actions portent directement sur la réduction des coupures urbaines **(ACTION 8.2)** et sur la prévention de futures coupures urbaines (piétonnes via **l'ACTION 2.1** et cyclistes via **l'ACTION 4.1),** notamment par la prise en compte de la mobilité douce dans les nouvelles infrastructures.

13.2 **Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables**

En promouvant l'usage des modes alternatifs à la voiture pour l'accès aux sites patrimoniaux, cette action réduit l'impact de l'activité touristique sur le paysage (réduction des besoins en stationnement et des nuisances sonores associés notamment).

Actions aux incidences probables positives limitées

Les actions regroupées ici contribuent au second ordre à réduire ou prévenir les effets de coupure urbaine ou les impacts sur le paysage, principalement par l'incitation à la prévention de ces effets lors de la conception des infrastructures.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS INDUISANT LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES ET VISANT À MINIMISER LEUR IMPACT SUR LE PAYSAGE ET LES CHEMINEMENTS EN MODES ACTIFS

4.2 **Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo**

6.1 **Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée**

Les incidences de la construction de nouvelles infrastructures sur le paysage, le patrimoine ainsi que les continuités urbaines sont pris en compte dans ces actions. Ainsi, l'impact des chantiers sera pris en compte et limité au maximum, selon les mesures adoptées dans **l'ACTION 6.1,** palliant l'altération des espaces ouverts et l'horizon par les déblais. De plus, l'action prévoit de faciliter l'accès aux piétons et cyclistes dans les projets d'infrastructures ainsi que l'intégration dans son environnement. La prévention des coupures urbaines est également intégrée dans **l'ACTION 4.2,** qui prévoit la création de stationnement vélo sur les places de stationnement automobile existantes et l'interdiction d'empiéter sur l'espace piéton.

ACTIONS CONTRIBUANT AU SECOND ORDRE À RÉDUIRE LES COUPURES

3.1 **Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération**

7.2 **Améliorer la sécurité routière**

8.1 **Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain**

9.2 **Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable**

Ces actions participent au second ordre à la résorption des coupures urbaines lésant les mobilités alternatives à la voiture. Cette résorption passe par la révision de la politique de partage de la voirie en faveur des mobilités douces et collectives et diminuant la place de la voiture **(ACTION 4.1),** la réduction des zones dangereuses pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes) **(ACTIONS 7.2, 3.1 et 9.2)** et la sécurisation des infrastructures **(ACTIONS 3.1 et 14.2).**

10.1 **Améliorer la performance de l'armature logistique**

Cette action prévoit de développer la logistique sur le territoire francilien dans le respect de son environnement. Ainsi, elle intègre la prise en compte de l'insertion paysagère lors de la construction et de l'aménagement des futurs sites logistiques. De plus, l'action préconise de privilégier le développement de la logistique en cœur d'agglomération ou de favoriser la mixité d'activités sur les sites, permettant ainsi d'éviter l'étalement urbain.

ACTIONS CONTRIBUANT À RÉDUIRE LES IMPACTS DU TRAFIC AUTOMOBILE SUR LE PAYSAGE SANS GÉNÉRER LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES

1.4 Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie

11.4 Accompagner la mutation technologique du parc de véhicules

L'ACTION 1.4 contribue à la baisse du trafic automobile en s'appuyant sur des infrastructures existantes. Il faut néanmoins noter que l'on retrouve également ce type de développement d'offre dans certaines mesures d'autres actions de l'AXE 1 qui n'ont pu être classée dans cette section car elles impliquent dans certaines mesures la création d'infrastructures.

Par ailleurs, la création du réseau de Cars Express est indissociable de celle de pôles d'échanges multimodaux routiers et de voies réservées sur le réseau magistral qui sont l'objet d'autres actions (voir sections suivantes).

L'ACTION 11.4 entraîne quant à elle une réduction des émissions de polluants par les véhicules routiers. Ainsi, sans impliquer la construction d'infrastructures qui pourraient avoir des impacts sur le paysage, ces actions contribuent à réduire les effets de dégradation du trafic automobile sur les bâtiments (sulfatation, dépôt de poussière).

Actions aux incidences probables incertaines

Les actions regroupées dans cette section induisent la construction d'infrastructures dont les effets sur le paysage doivent être traités au cas par cas.

Type d'effet : incertain
Durée de l'effet : incertain
Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS INDUISANT LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES IMPLIQUANT DES EFFETS POTENTIELS SUR LE PAYSAGE OU LA CONTINUITÉ DE L'ESPACE URBAIN

1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience

1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France

6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers

7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier

10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire

10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises

11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds

11.3 Développer la mobilité hydrogène décarbonée

13.1 Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux

Ces actions prévoient de mettre en place de nouvelles infrastructures linéaires (ACTIONS 1.1, 1.3 et 7.4) ou surfaciques (en particulier des aires de covoiturage dans l'ACTION 5.1, des pôles d'échanges multimodaux routiers pour l'ACTION 6.2, des sites logistiques multimodaux pour l'ACTION 10.2, aires de stationnement poids lourds pour l'ACTION 10.3, stations d'avitaillement pour les ACTIONS 10.4, 11.2 et 11.3), ce qui fait porter un risque sur le paysage dans lequel elles s'inscrivent, avec un risque de modification du paysage, du relief naturel et d'occultation de l'horizon (tant par l'infrastructure que par la phase de chantier qui la précède).

>>>

ENJEUX IMPORTANTS

Par ailleurs, l'installation de bornes de recharge électriques sur l'espace public peut avoir des effets négatifs sur les cheminements piétons en cas d'implantation sur un trottoir. L'action en tient compte en incitant à des implantations alternatives.

De façon générale, l'implantation de nouvelles infrastructures fait peser un risque sur la continuité ou le confort des itinéraires en modes actifs dont il est nécessaire de tenir compte lors de leur conception.

MESURES ERC

- Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E)
- Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R)
- Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R)
- Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E)
- Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)

Actions aux incidences probables neutres

Type d'effet : incertain
Durée de l'effet : incertain
Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS CONTRIBUANT À RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DE FAÇON SECONDAIRE

- 1.5 **Renforcer l'offre de transports à la demande dans les territoires peu denses**
- 4.3 **Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés**
- 5.2 **Renforcer les dispositifs d'autopartage**
- 7.1 **Hiérarchiser le réseau routier francilien**
- 7.3 **Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral**
- 7.5 **Améliorer la performance environnementale du réseau routier**
- 14.1 **Accompagner les entreprises et les administrations vers une mobilité plus durable de leurs employés**
- 14.3 **Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable**

Ces actions contribuent à la réduction des émissions de polluants atmosphériques. Cependant, leur portée n'est pas suffisamment significative pour considérer qu'elles aient un impact notable sur le paysage et le patrimoine.

Les autres ACTIONS n'ont pas d'impact significatif sur l'insertion paysagère ou les coupures urbaines.

ENJEU

Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi dans le cadre des projets d'infrastructures de transport et d'aménagements en faveur des mobilités et dans leur maintenance

Niveau de l'enjeu :

IMPORTANT

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Les incidences principales du Plan des mobilités sur la consommation de matériaux proviennent des projets de construction qui y sont inscrits. Elles sont globalement incertaines car dépendant de la gestion des matériaux et déchets dans chaque projet. Les grands projets d'infrastructure ferroviaire (Grand Paris Express) inscrits au plan ont cependant des incidences négatives non négligeables certaines. Les nombreuses actions n'impliquant pas la construction d'infrastructures ont des incidences neutres.

Actions aux incidences probables positives limitées

Une action du Plan des mobilités vise spécifiquement à favoriser la rénovation des bâtiments et infrastructures logistiques pour lutter contre l'étalement urbain. Elle a ainsi des effets positifs sur l'utilisation de matériaux liés à la construction.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique

Cette action prévoit un maintien des sites d'accès multimodal et des entrepôts existants, tout en facilitant leur réhabilitation logistique. Ainsi, elle permet d'éviter de nouvelles constructions consommatrices de matériaux.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

Intégrer des mesures visant à limiter l'impact des déchets produits par la rénovation :

- favoriser un approvisionnement durable (local, biosourcé...),
- favoriser le réemploi des matériaux utilisés pour les travaux de rénovation,
- vérifier la systématisation du tri sur les chantiers (tri des sept flux obligatoire).

Actions aux incidences probables incertaines

Les actions regroupées dans cette section impliquent la construction d'infrastructures, qui induit la consommation de matériaux et la production de déchets dont la gestion doit être étudiée au cas par cas.

Type d'effet : incertain
Durée de l'effet : incertain
Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS IMPLIQUANT L'AMÉNAGEMENT D'INFRASTRUCTURES

- 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
- 3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
- 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs
- 4.1 Développer les infrastructures cyclables
- 4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
- 5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France
- 6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
- 6.2 Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers
- 7.1 Hiérarchiser le réseau routier francilien
- 7.2 Améliorer la sécurité routière
- 7.3 Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral
- 7.4 Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier
- 7.5 Améliorer la performance environnementale du réseau routier
- 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
- 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
- 10.2 Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire
- 10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises
- 11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
- 11.2 Développer le réseau d'avitaillement d'accès public en bioGNV à destination des poids lourds
- 13.1 Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux
- 13.2 Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables
- 14.2 Développer l'écomobilité scolaire

Ces actions prévoient le développement d'infrastructures de transport (pôles d'échanges multimodaux, création de Centres opérationnels Bus...) ou d'avitaillement ainsi que l'aménagement de certaines infrastructures déjà existantes (création de voies routières, travaux de mise en accessibilité, travaux d'atténuation des nuisances sonores...).

La construction de nouvelles infrastructures dédiées au transport implique une consommation importante de matériaux. Ainsi, le renouvellement du réseau routier engendrerait le quart des sorties du stock en Île-de-France[1]. Cela s'inscrit dans un contexte de raréfaction des ressources à l'échelle régionale : d'après la Stratégie Régionale Économie Circulaire, l'Île-de-France importe 45 % des granulats naturels qu'elle consomme pour le bâtiment et les travaux publics.

Ces chantiers impliquent également une production importante de déchets. En 2015, les déchets issus des chantiers franciliens étaient estimés à 25Mt, soit 75 % des déchets traités sur le territoire, et cette quantité tendrait à augmenter d'en moyenne 10Mt/an jusqu'en 2030[2].

Il convient donc de s'assurer que des mesures conformes aux obligations légales (LTECV) et aux recommandations de la FNTP sont suivies en termes de réemploi et de recyclage.

>>>

1 - Plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, novembre 2019.
2 - Stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire, 2020.

MESURES ERC

En amont de la production des déchets :

- Favoriser le maintien des infrastructures existantes. (E)
- Diversifier le mix d'approvisionnement en matériaux pour les chantiers, en privilégiant l'utilisation de matériaux biosourcés, géosourcés, issus du réemploi ou du recyclage (R). D'après le PRGPD de la région, « le seul recyclage des déchets du BTP ne pourrait suffire à répondre à la demande de ressources, mais il peut y contribuer de manière non négligeable[1] ». (R)
- Éco-concevoir les infrastructures. (R)
- Contrôler le respect des réglementations. (R)
- Budgétiser la gestion des déchets (préparation du chantier, suivi du tri, etc.). (R)
- Nommer un responsable déchets sur les chantiers chargé d'en assurer la bonne gestion. (R)
- Réunir les personnes travaillant sur le chantier afin de leur présenter les dispositions. (R)
- Effectuer des actions de sensibilisation aux personnes travaillant sur le chantier (gestes à adopter, importance de la valorisation des déchets...). (R)
- Lister des critères relatifs à la gestion des déchets dans le choix des entreprises réalisant les travaux. (R)
- S'appuyer sur des documents de référence comme le carnet pratique « Aménagement et économie circulaire » publié en 2021 par L'Institut Paris Region. (R)
- Réaliser des Analyses de Cycle de Vie en phase de conception des infrastructures. (R)
- Partager les bonnes pratiques entre chantiers. (R)
- Mutualiser les flux et le matériel entre les chantiers. (R)

En aval de la production des déchets, maximiser leur valorisation :

Pour les déchets inertes :

- Réutiliser au maximum les gravats sur site. (R)
- Favoriser le traitement des gravats restants pour leur réutilisation dans le cadre d'autres travaux routiers (terrassement, etc.). (R)

Pour les déchets non dangereux :

- Favoriser le recyclage matière des métaux, papier/carton, plastiques, PVC, bois, du plâtre. (R)
- Favoriser la valorisation énergétique des déchets bois. (R)

Pour les déchets dangereux :

- Favoriser la valorisation énergétique des huiles. (R)
- Mobiliser l'opération "Eco-relais peinture", qui permet une utilisation / revalorisation des peintures non utilisées. (R)
- Avoir recours aux filières de valorisation existantes des DEEE. (R)
- Choisir en priorité les sites locaux de revalorisation des déchets. (R)

En parallèle, il est possible de rejoindre Ekopolis, pôle de ressources francilien pour l'aménagement et la construction durable.

1 - Plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, novembre 2019.

Actions aux incidences probables négatives limitées

L'action visant le développement du réseau de mass transit implique des travaux d'ampleur importante, dont les impacts sur la consommation de matériaux et la production de déchets sont non négligeables à l'échelle régionale.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience

Cette action prévoit la construction d'infrastructures de transport (Grand Paris Express, renouvellement du matériel roulant du métro, etc.). En raison du caractère massif des travaux impliqués, une quantité importante de déchets est attendue.

La consommation attendue de matériaux, pour le Grand Paris Express, est la suivante :

- 9 millions de m^3 de béton,
- 8,3 Mt de sable,
- 7 Mt de graviers,
- 1,8 Mt de calcaire,
- 0,4 Mt d'argile.

Une mesure de réduction est clairement indiquée dans l'étude d'impact réalisée pour le Grand Paris Express : la substitution de laitier de hauts-fourneaux au clinker, pour la fabrication du ciment.

MESURES ERC

En amont de la production des déchets :

- Favoriser le maintien des infrastructures existantes. (E)
- Diversifier le mix d'approvisionnement en matériaux pour les chantiers, en privilégiant l'utilisation de matériaux biosourcés, géosourcés, issus du réemploi ou du recyclage (R). D'après le PRGPD de la région, « le seul recyclage des déchets du BTP ne pourrait suffire à répondre à la demande de ressources, mais il peut y contribuer de manière non négligeable[1] ». (R)
- Éco-concevoir les infrastructures. (R)
- Contrôler le respect des réglementations. (R)
- Budgétiser la gestion des déchets (préparation du chantier, suivi du tri, etc.). (R)
- Nommer un responsable déchets sur les chantiers chargé d'en assurer la bonne gestion. (R)
- Réunir les personnes travaillant sur le chantier afin de leur présenter les dispositions. (R)
- Effectuer des actions de sensibilisation aux personnes travaillant sur le chantier (gestes à adopter, importance de la valorisation des déchets...). (R)
- Lister des critères relatifs à la gestion des déchets dans le choix des entreprises réalisant les travaux. (R)
- S'appuyer sur des documents de référence comme le carnet pratique « Aménagement et économie circulaire » publié en 2021 par L'Institut Paris Region. (R)
- Réaliser des Analyses de Cycle de Vie en phase de conception des infrastructures. (R)
- Partager les bonnes pratiques entre chantiers. (R)
- Mutualiser les flux et le matériel entre les chantiers. (R)

>>>

1 - Plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire, novembre 2019..

MESURES ERC

En aval de la production des déchets, maximiser leur valorisation :

Pour les déchets inertes :

- Réutiliser au maximum les gravats sur site. (R)
- Favoriser le traitement des gravats restants pour leur réutilisation dans le cadre d'autres travaux routiers (terrassement, etc.). (R)

Pour les déchets non dangereux :

- Favoriser le recyclage matière des métaux, papier/carton, plastiques, PVC, bois, du plâtre. (R)
- Favoriser la valorisation énergétique des déchets bois. (R)

Pour les déchets dangereux :

- Favoriser la valorisation énergétique des huiles. (R)
- Mobiliser l'opération "Eco-relais peinture", qui permet une utilisation / revalorisation des peintures non utilisées. (R)
- Avoir recours aux filières de valorisation existantes des DEEE. (R)
- Choisir en priorité les sites locaux de revalorisation des déchets. (R)

En parallèle, il est possible de rejoindre Ekopolis, pôle de ressources francilien pour l'aménagement et la construction durable.

Les autres ACTIONS n'ont pas ou peu d'effets attendus sur la réduction de la consommation de matériaux et l'augmentation du réemploi.

ENJEU

Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voiries

Niveau de l'enjeu :

MODÉRÉ

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Les incidences du plan d'action sur la pollution des eaux sont majoritairement neutres mais globalement contrastées. D'une part, certaines mesures impliquent une désimperméabilisation des sols et donc une réduction du ruissellement pluvial mais, d'autre part, la construction de nouvelles infrastructures peut entraîner l'imperméabilisation.

Par ailleurs, la construction d'un linéaire important d'infrastructures souterraines (Grand Paris Express) peut entraîner des conséquences sur les eaux souterraines.

Actions aux incidences probables positives limitées

Les actions regroupées dans cette section contribuent modérément à réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial en incitant à la désimperméabilisation de certaines surfaces.

Type d'effet : direct

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS CONTRIBUANT MODÉRÉMENT À LA DÉSIMPERMÉABILISATION DES SURFACES

7.5 **Améliorer la performance environnementale du réseau routier**

9.2 **Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable**

9.3 **Réguler l'offre de stationnement dans le domaine privé**

L'une des mesures prévues par **L'ACTION 7.5** incite à l'utilisation de revêtements perméables permettant de restituer l'eau vers les nappes ou les espaces végétalisés. *L'enjeu relatif à l'exposition aux risques indique également une limitation des risques d'inondations avec des sols perméables.*

Les ACTIONS 9.2 et 9.3 prévoient notamment de réduire l'offre de stationnement dans l'objectif de revégétaliser les espaces libérés et de désimperméabiliser les surfaces de stationnement lorsque cela est possible. Cette mesure permettra notamment de mieux absorber les précipitations dans des zones fortement urbanisées.

Actions aux incidences probables incertaines

Sont regroupées ici les actions induisant la construction de nouvelles infrastructures qui peut induire une augmentation de l'imperméabilisation des sols dont les impacts sur la pollution des eaux doivent être traités au cas par cas.

Type d'effet : incertain
Durée de l'effet : incertain
Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS ENTRAÎNANT LA CRÉATION DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET DE MOBILITÉ

- 1.3 **Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance**
- 4.1 **Développer les infrastructures cyclables**
- 4.2 **Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo**
- 6.1 **Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée**
- 6.2 **Créer des pôles d'échanges multimodaux routiers**
- 7.2 **Améliorer la sécurité routière**
- 7.3 **Mettre en œuvre des voies réservées multimodales sur le réseau magistral**
- 7.4 **Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier**
- 8.1 **Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain**
- 10.2 **Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**
- 13.1 **Faciliter l'accès au territoire francilien pour tous les touristes internationaux et nationaux**
- 13.2 **Améliorer et promouvoir la desserte des sites touristiques par des modes durables**

L'aménagement de nouvelles infrastructures de transports et de mobilité s'opère dans certains cas sur des sols non artificialisés et entraine leur imperméabilisation. Dans ce cas, sur des nouveaux sols imperméabilisés, l'eau de pluie lessive les surfaces et entraîne d'importants débits d'eau chargée en métaux lourds, en hydrocarbures ou en micropolluants dans les cours d'eau et les nappes phréatiques.

Enfin, le transport fluvial implique quant à lui l'artificialisation des berges et le dragage du lit mineur des cours d'eau. Ajoutés aux régulations hydrologiques des rivières canalisées, ces aménagements modifient le fonctionnement naturel des milieux et impactent le ruissellement des eaux de pluie.

MESURES ERC

- Hiérarchiser les enjeux en fonction des contextes hydrogéologiques urbains rencontrés. (E)
- Réduire l'impact des nouvelles infrastructures souterraines sur les masses d'eau souterraines en quantifiant les effets sur les écoulements, la qualité et la température de l'eau au travers des études d'impact approfondies menées lors de la conception des projets. (R)
- Intégrer l'amélioration des accès aux cours d'eau lors des aménagements de développement des modes actifs et de franchissement des cours d'eau tout en prenant en compte les enjeux de prévention des risques liés aux crues. (R)
- Réduire l'usage de matières polluantes pouvant détériorer la qualité de l'eau issue du ruissellement lors de la construction de ces infrastructures. (R)
- Utiliser les projets d'aménagement ou de requalification des axes autoroutiers et de grandes voiries pour mettre à niveau leurs dispositifs d'assainissement. (R)
- Mettre en place des dispositifs adaptés au prétraitement des eaux de ruissellement, au regard de la sensibilité et de la vulnérabilité des infrastructures construites (filtration, décantation) et en évitant l'écoulement direct à un cours d'eau (gestion alternative des eaux pluviales). (R)
- Aménager les zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés lors de la construction des nouvelles infrastructures. (R)

>>>

10.2 Développer l'usage du mode fluvial et ferroviaire

Concernant **l'ACTION 10.2,** le transport fluvial est susceptible d'entraîner des pollutions accidentelles liées à des fuites d'huile ou de carburant. Les peintures antisalissures pour les coques de bateaux contiennent des produits biocides dangereux pour les milieux aquatiques. Enfin, si le carénage du navire n'est pas effectué en cale sèche conformément à la réglementation, des résidus de peintures peuvent être rejetés dans le milieu en quantités importantes.

MESURES ERC

- S'assurer de la maintenance régulière des navires empruntant les espaces fluviaux franciliens. (E)
- Assurer le respect de la réglementation concernant les peintures antisalissures (interdiction des produits contenant du tributylétain) et le carénage des navires. (R)

Actions aux incidences probables négatives limitées

L'action concernant le développement du réseau de mass transit implique la création d'infrastructures d'une ampleur telle que les effets sur le cycle de l'eau sont non négligeables, autant en surface qu'en souterrain.

Type d'effet : direct
Durée de l'effet : permanent
Horizon d'apparition de l'effet : 2030

1.1 Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience

Le réseau de mass transit (métro, train, RER) va connaitre un développement important d'ici à l'horizon 2030 avec la mise en service du Grand Paris Express mais aussi d'autres grands projets d'infrastructure comme le prolongement du RER E à l'ouest. La mise en œuvre de ces projets mène à une imperméabilisation des sols.

Les ouvrages souterrains ont des impacts sur la qualité des masses d'eau souterraines. Ils peuvent faire obstacle aux écoulements des nappes. Dans ce cas le risque d'inondation par remontée de nappe est accru. Les ouvrages souterrains peuvent en outre avoir des incidences sur la qualité de l'eau souterraine du fait des matériaux de construction employés, et de la perturbation des écoulements occasionnée, entraînant potentiellement la migration des pollutions superficielles vers des masses d'eau souterraines profondes.

Les constructions souterraines peuvent contribuer à accélérer la formation d'îlots de chaleur souterrains. La qualité de la ressource en eau peut alors être détériorée du fait d'une modification de l'activité microbienne et des caractéristiques physico-chimiques du milieu.

MESURES ERC

- Limiter l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…). (R)
- Aménager des zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autre dispositifs adaptés. (R)
- Imposer une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables (ex : CCTP Environnement). (R)

Les autres ACTIONS n'ont peu ou pas d'impact sur le ruissellement pluvial.

ENJEU

Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses

Niveau de l'enjeu :

MODÉRÉ

Synthèse des incidences du plan d'action sur cet enjeu

Le Plan des mobilités a peu d'incidences sur l'enjeu lié au transport de marchandises dangereuses. Les actions améliorant la sécurité routière de façon générale contribuent à réduire les risques, ainsi que celles favorisant le report modal vers des modes moins accidentogènes (bien que non dénués de risques).

Par ailleurs, la transition énergétique des parcs de véhicules peut induire le transport de carburant dangereux (GNV, hydrogène), qui doit faire l'objet de mesures spécifiques.

Actions aux incidences probables positives limitées

Les actions regroupées ici contribuent modérément à diminuer le risque d'accident de transport de marchandises dangereuses en améliorant la sécurité routière de façon générale, en favorisant des modes moins accidentogènes et en visant l'optimisation des distances parcourues par les marchandises.

Type d'effet : direct

Durée de l'effet : permanent

Horizon d'apparition de l'effet : 2030

ACTIONS CONTRIBUANT À LIMITER LES ACCIDENTS LIÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- 7.2 **Améliorer la sécurité routière**
- 7.4 **Améliorer la qualité de service pour tous les modes sur le réseau routier**
- 10.2 **Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire**

Ces actions contribuent à la réduction de l'accidentalité routière et au report modal du transport de marchandises vers des modes non routiers, ce qui permet de limiter les risques technologiques liés au transport routier de marchandises dangereuses.

Le transport ferroviaire est plus sécurisé mais on dénombre tout de même une centaine d'incidents par an dus au matériel ou à des erreurs humaines.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Prévoir une distance à débroussailler suffisante autour des voiries, constructions et installations (article L.134-10 du code forestier) et les équipements utile (citerne) en fonction des enjeux du risque incendie.
- Faire de la prévention auprès des usagers sur les façons d'identifier un convoi de marchandises dangereuses (panneaux/pictogrammes).
- Disposer de règles de circulation adaptées
- Faire de la prévention sur les consignes de sécurité et le signal d'alerte en cas d'accident
- Privilégier le transport ferroviaire pour le transport de marchandises dangereuses.

10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique

Cette action conduit à limiter le nombre de kilomètres parcourus ainsi que la pression sur les sites de stockage pour les marchandises dangereuses en améliorant la gestion d'ensemble des entrepôts au sein du territoire régional.

Orientations complémentaires intégrées au Plan des mobilités :

- Optimiser la distance parcourue des matières dangereuses en région francilienne pour limiter le risque d'accident.
- Favoriser l'approvisionnement des matières dangereuses par les canalisations plutôt que par le transport terrestre.

Actions aux incidences probables incertaines

Cette section regroupe des actions qui impliquent la construction d'infrastructures pouvant générer le transport de matières dangereuses (GNV, hydrogène). Les risques induits doivent faire l'objet de mesures spécifiques.

Type d'effet : incertain
Durée de l'effet : incertain
Horizon d'apparition de l'effet : incertain

ACTIONS DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE VERS DES VÉHICULES UTILISANT DU GAZ

10.4 Accélérer la transition énergétique des véhicules de transport de marchandises
11.2 Développer le réseau d'avitaillement en bioGNV à destination des véhicules lourds
11.3 Accompagner le développement des véhicules hydrogène

Ces actions visent à favoriser la mise en place d'un parc de véhicules à motorisations alternatives faiblement carbonées.

Le bioGNV, issu de la production de biométhane à partir de déchets organiques, constitue un gaz renouvelable qui possède les mêmes propriétés que le gaz d'origine fossile et peut donc être injecté très facilement sur le réseau de distribution de gaz. Si son raccordement n'est pas direct, sont transport peut présenter un risque

Un véhicule à hydrogène a pour avantage de ne pas dégager de dioxyde de carbone et de particules fines. Cependant dans l'hypothèse d'un accident de véhicules contenant de l'hydrogène, les risques peuvent être importants et se cumuler entre eux :

- explosion avec des effets thermiques et mécaniques ressentis à proximité du sinistre et jusque dans un rayon de plusieurs centaines de mètres,
- dégagement de produits toxiques en se propageant dans l'air, l'eau et/ou le sol,
- pollution des sols et des eaux,
- incendie qui engendre des effets thermiques mais aussi des problèmes d'asphyxie et d'intoxication[1].

MESURES ERC

- Privilégier le raccordement direct des futures stations de GNV au réseau de gaz naturel pour diminuer le transport de matières dangereuses. (E)
- Communiquer auprès du grand public sur la signalisation spécifique et les règles de circulation adaptées pour limiter les risques technologiques liés au transport de marchandises dangereuses. (R)
- Former les nouveaux acteurs du secteur de l'hydrogène aux risques et à la mise en place de plan de sécurité[2]. (R)
- Développer de l'hydrogène vert à partir de sources propres et traité à partir d'énergies renouvelables. (C)

Les autres ACTIONS n'ont pas ou peu d'impact sur le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses.

1 - Risque technologique: Transport de Matières Dangereuses - Ville de Montpellier.

2 - Risques liés à l'hydrogène : un rapport d'inspection appelle à accroître la sécurité (banquedesterritoires.fr).

10

Suivi des incidences environnementales

10.1 Principes généraux 230

10.2 Tableau de suivi 231

10 Suivi des incidences environnementales

10.1 Principes généraux

Les indicateurs de suivi environnemental du Plan des mobilités en Île-de-France ont pour objectif de suivre l'évolution des effets du plan sur les différents enjeux environnementaux identifiés dans le cadre de cette évaluation environnementale stratégique. Ainsi, il s'agit de suivre l'évolution des indicateurs environnementaux en sus des indicateurs de réalisation rattachés aux actions du Plan des mobilités en Île-de-France.

L'objectif est de rendre compte de l'incidence du Plan des mobilités en Île-de-France sur l'environnement.

La plupart des indicateurs sélectionnés sont issus d'indicateurs existants et dont les données sont disponibles afin de faciliter le suivi des incidences environnementales en construisant un outil proportionné et adapté.

Les incidences du Plan des mobilités en Île-de-France sur certains enjeux environnementaux ne pourront pas faire l'objet d'un suivi spécifique en raison de la faible disponibilité de données les concernant, et de la difficulté à déterminer des liens de causalité entre les actions du plan et les évolutions constatées.

Par exemple, le suivi des phénomènes d'acidification, d'eutrophisation, d'oxydation des milieux et de retombées d'hydrocarbures, ne sont pas des phénomènes bénéficiant d'un suivi particulier en France. Cependant, l'étude de l'évolution des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques responsables de ces phénomènes permettra indirectement de savoir si le territoire se trouve confronté à une accentuation ou à une diminution de ces derniers. Ainsi, *a minima,* des hypothèses pourront être posées sur l'impact du plan sur ces enjeux.

Le relevé des indicateurs de suivi environnemental sera, si possible, réalisé concomitamment avec le suivi en continu des actions du Plan des mobilités en Île-de-France, animé par l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL, hébergé par Île-de-France Mobilités et qui fédère les acteurs fournisseurs de données et d'expertises sur la mobilité en Île-de-France), afin d'inclure l'impact environnemental du plan dans l'évaluation de ce dernier, telle que prévue par l'article L. 1214-8 du code des transports.

Pour s'assurer de la mise en œuvre effective du dispositif de suivi environnemental, 26 indicateurs ont été sélectionnés en lien avec les enjeux environnementaux du Plan des mobilités en Île-de-France. La liste d'indicateurs a été enrichie par les membres du Comité scientifique environnemental du plan, qui ont suggéré l'ajout de certains.

10.2 Tableau de suivi

Enjeu Environnemental	Indicateur de suivi de l'impact environnemental	Unité	Fréquence de collecte	Organisme chargé de la collecte
Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des personnes à la pollution atmosphérique	• Nombre de Franciliens exposés à une **concentration moyenne annuelle de NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$ supérieure à la valeur limite réglementaire ou aux cibles intermédiaires de l'OMS (%)**	Personnes	Annuel	Airparif
	• **Émissions de NO_2, PM_{10}, $PM_{2,5}$** des transports	µg/m³	2 ans	
Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports	• Quantités d'émissions de gaz à effet de serre liées au transport dans la région Île-de-France ↘ Objectif : -26 % en 2030	$MtCO_2e$		Observatoire régional ROSE (AREC Île-de-France, Airparif)
Réduire les consommations d'énergie du secteur des transports	• Consommation énergétique liée aux transports dans la région Île-de-France	TWh		
	• Part des différentes énergies dans la consommation liée aux transports (électricité, bioGNV, GNV, hydrogène (par source), essence, diesel)			
Préserver les continuités écologiques et la biodiversité	• Fragmentation des espaces naturels, boisés et agricoles causée par les infrastructures de transport **en nombres d'unités fragmentées**	Nombre d'unités fragmentées	5 ans	OFB (Centre de ressources TVB)
	• Fragmentation des espaces naturels, boisés et agricoles causée par les infrastructures de transport **en superficie moyenne des unités fragmentées**	km²		
Préserver la santé	• **Nombre total** d'accidents corporels de la circulation ↘ Objectif : -50 % en 2030	Accidents corporels de la circulation	Annuelle	DRIEAT, OMNIL
	• Nombre de tués et blessés graves par mode et par réseau (magistral, primaire, local)			
	• Part de Franciliens exposés à des niveaux de **bruit routier** supérieurs à la valeur limite de 68 dBA **(Lden)**	%	Lié aux cartes de bruit (environ 5 ans)	Bruitparif
	• Part de Franciliens exposés à des niveaux de **bruit ferroviaire** supérieurs à la valeur limite de 73 dBA **(Lden)** pour les lignes conventionnelles			
	• Nombre d'années en bonne santé perdues en raison **de la pollution atmosphérique** issue des transports	Nombre d'années	En fonction des études réalisées	Airparif, ORS
	• Nombre d'années en bonne santé perdues en raison **du bruit des transports routiers et ferroviaires**			Bruitparif, ORS
	• Pratique des modes actifs	%	5 ans	OMNIL

Enjeu Environnemental	Indicateur de suivi de l'impact environnemental	Unité	Fréquence de collecte	Organisme chargé de la collecte
Réduire l'exposition aux risques naturels	• Linéaire d'infrastructures de transport situé en zone inondable par mode de transport	km	5 ans	OMNIL / DRIEAT
	• Linéaire d'infrastructures de transport situé dans les zones d'exposition à l'aléa retrait-gonflement des argiles			
Intégrer les effets actuels et futurs engendrés par les aléas climatiques	• Part du matériel roulant ferroviaire disposant d'un système de refroidissement • Part des bus disposant d'un système de refroidissement	%	Annuelle	IDFM
Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols	• Artificialisation d'espaces NAF liée à la construction d'infrastructures de transport	ha	5 ans	IPR
	• Espaces renaturés dans le cadre des projets de transports			IPR, Île-de-France Nature
Garantir l'insertion paysagère et la réduction de l'effet de coupure urbaine	• Part des coupures urbaines identifiées dans le Plan des mobilités résorbées	%		IPR
Réduire les consommations de matériaux et favoriser le réemploi	• Consommation de matériaux issue du projet du Grand Paris Express	Tonnes		Société du Grand Paris
Réduire les pollutions issues du ruissellement pluvial et issues des projets d'infrastructures et de voiries	• État écologique des cours d'eau à proximité des infrastructures de transport	Très bon / Bon / Moyen / Médiocre / Mauvais		DRIEAT
	• **État quantitatif** des prélèvements en eaux souterraines à proximité des infrastructures de transport	Bon / Médiocre		
	• **État chimique** des prélèvements en eaux souterraines à proximité des infrastructures de transport	Bon / Pas bon		

11

Annexes

11.1 Liste des Zones Natura 2000 en Île-de-France 234

11.2 Synthèse des mesures ERC par action 235

11.3 Index des sigles 244

11 Annexes

11.1 Liste des Zones Natura 2000 en Île-de-France

Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN)

Code	Nom	Département	Directive concernée
FR1100795	Massif de Fontainebleau	Essonne et Seine-et-Marne	Habitats
FR1100796	Forêt de Rambouillet	Yvelines	Habitats
FR1100797	Coteaux et boucles de la seine	Val-d'Oise et Yvelines	Habitats
FR1100798	La Bassée	Seine-et-Marne	Habitats
FR1100799	Haute vallée de l'Essonne	Essonne et Seine-et-Marne	Habitats
FR1100800	Pelouses calcaires de la haute vallée de la Juine	Essonne	Habitats
FR1100801	Basse vallée du Loing	Seine-et-Marne	Habitats
FR1100802	Pelouses calcaires du gâtinais	Essonne	Habitats
FR1100803	Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline	Yvelines	Habitats
FR1100805	Marais des basses vallées de la Juine et de l'Essonne	Essonne	Habitats
FR1100806	Buttes gréseuses de l'Essonne	Essonne	Habitats
FR1100810	Champignonnières d'Étampes	Essonne	Habitats
FR1100812	L'Yerres de sa source à Chaumes-en-Brie	Seine-et-Marne	Habitats
FR1100814	Le Petit Morin de Verdelot à Saint-Cyr-sur-Morin	Seine-et-Marne	Habitats
FR1100819	Bois de Vaires-sur-Marne	Seine-et-Marne	Habitats
FR1102004	Rivière du dragon	Seine-et-Marne	Habitats
FR1102005	Rivières du Loing et du Lunain	Seine-et-Marne	Habitats
FR1102006	Bois des réserves, des usages et de Montgé	Seine-et-Marne	Habitats
FR1102007	Rivière du Vannetin	Seine-et-Marne	Habitats
FR1102009	Sites à chiroptères de Darvault, Mocpoix et Saint-Nicolas	Seine-et-Marne	Habitats
FR1102013	Carrière de Guerville	Yvelines	Habitats
FR1102014	Vallée de l'Epte francilienne et ses affluents	Val-d'Oise et Yvelines	Habitats
FR1102015	Sites chiroptères du Vexin français	Val-d'Oise et Yvelines	Habitats
FR1110025	Étang de Saint-Quentin	Yvelines	Oiseaux
FR1110102	Marais d'Itterville et de Fontenay-le-Vicomte	Essonne	Oiseaux
FR1110795	Massif de Fontainebleau	Essonne et Seine-et-Marne	Oiseaux
FR1112001	Massif de Villefermoy	Seine-et-Marne	Oiseaux
FR1112002	Bassée et plaines adjacentes	Seine-et-Marne	Oiseaux
FR1112003	Boucles de la Marne	Seine-et-Marne	Oiseaux
FR1112011	Massif de Rambouillet et zones humides proches	Yvelines et Essonne	Oiseaux
FR1112012	Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny	Val-d'Oise	Oiseaux
FR1112013	Sites de Seine-Saint-Denis	Seine-Saint-Denis	Oiseaux
FR2212005	Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi	Val-d'Oise	Oiseaux

11.2 Synthèse des mesures ERC par action

Afin de simplifier la lecture croisée du plan d'action et de l'évaluation environnementale, le tableau ci-dessous recense les mesures ERC s'appliquant par action, en rappelant à quel enjeu environnemental elles répondent.

Dans un souci de synthèse, les mesures qui concernent les matériaux et déchets, la consommation d'espace et la pollution des eaux, qui se répètent pour un nombre important d'actions et contiennent de nombreuses sous-mesures, ne sont pas reproduites dans le tableau.
Elles sont rappelées après le tableau et font l'objet d'un renvoi dans ce dernier.

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
1.1	**Continuités écologiques et biodiversité**	• Prendre en compte la Trame Verte et Bleue lors du choix de localisation des nouvelles infrastructures (notamment dans le cadre du déploiement du Grand Paris Express). (E) • Réduire l'impact sur la biodiversité des nouvelles infrastructures en intégrant des aménagements favorables à la biodiversité du type écoponts, végétalisation le long des tracés ou intégrée dans la conception des infrastructures etc. (R) • Prendre en compte dans la gestion des entités de la zone Natura 2000 les incidences indirectes de la mise en place des nouvelles lignes de métro à proximité sur la fréquentation des différentes entités, notamment en contexte de réchauffement (recherche de lieux de fraîcheur). Cette fréquentation pourrait être réorientée vers une sensibilisation à l'environnement et à la biodiversité en particulier. (R)
	Risques naturels	• Traiter les risques souterrain et d'inondation de manière approfondie dans le cadre de l'étude d'impact lors de la conception des projets (en cohérence avec l'OR30 du SDRIF-E). (E) • Réduire l'exposition aux risques naturels par la gestion de crise : développer les infrastructures en cohérence avec les ORSEC, PCS et PPRi afin de minimiser les risques et intégrer des mesures de gestion de crise en cas d'évènements majeurs (inondation, incendie, etc.). (R) • Réduire le risque d'inondation : limitation de l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…) et aménagement de zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés. (R)
	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES « Consommation d'espace et artificialisation des sols »*
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES « Prévention et gestion des déchets »*
	Pollution des eaux	• Limiter l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…). (R) • Aménager des zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autre dispositifs adaptés. (R) • Imposer une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables (ex : CCTP Environnement). (R)

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
1.3	Risques naturels	• Traiter les risques souterrain et d'inondation de manière approfondie dans le cadre de l'étude d'impact lors de la conception des projets (en cohérence avec l'OR30 du SDRIF-E). (E) • Réduire l'exposition aux risques naturels par la gestion de crise : Développer les infrastructures en cohérence avec les ORSEC, PCS et PPRi afin de minimiser les risques et intégrer des mesures de gestion de crise en cas d'évènements majeurs (inondation, incendie, etc.). (R) • Réduire le risque d'inondation : limitation de l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…) et aménagement de zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés. (R)
	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
	Pollution des eaux	*Voir MESURES* ***« Pollution des eaux »***
3.1	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
3.2	Matériaux et déchets	
4.1	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
	Pollution des eaux	*Voir MESURES* ***« Pollution des eaux »***
4.2	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
	Pollution des eaux	*Voir MESURES* ***« Pollution des eaux »***
5.1	Continuités écologiques et biodiversité	• Éviter les effets de coupure engendrés par l'aménagement des pôles multimodaux. (E) • Réduire l'impact sur la biodiversité des pôles multimodaux en intégrant des aménagements favorables à la biodiversité du type écoponts, végétalisation le long des tracés ou intégrée dans l'aménagement des pôles multimodaux etc. (R)
	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
6.1	Continuités écologiques et biodiversité	• Éviter les effets de coupure engendrés par l'aménagement des pôles multimodaux. (E) • Réduire l'impact sur la biodiversité des pôles multimodaux en intégrant des aménagements favorables à la biodiversité du type écoponts, végétalisation le long des tracés ou intégrée dans l'aménagement des pôles multimodaux etc. (R)
	Risques naturels	• Traiter les risques souterrain et d'inondation de manière approfondie dans le cadre de l'étude d'impact lors de la conception des projets (en cohérence avec l'OR30 du SDRIF-E). (E) • Réduire l'exposition aux risques naturels par la gestion de crise : développer les infrastructures en cohérence avec les ORSEC, PCS et PPRi afin de minimiser les risques et intégrer des mesures de gestion de crise en cas d'évènements majeurs (inondation, incendie, etc.). (R) • Réduire le risque d'inondation : limitation de l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…) et aménagement de zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés. (R)
	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES « Consommation d'espace et artificialisation des sols »*
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES « Prévention et gestion des déchets »*
	Pollution des eaux	*Voir MESURES « Pollution des eaux »*
6.2	Continuités écologiques et biodiversité	• Éviter les effets de coupure engendrés par l'aménagement des pôles multimodaux. (E) • Réduire l'impact sur la biodiversité des pôles multimodaux en intégrant des aménagements favorables à la biodiversité du type écoponts, végétalisation le long des tracés ou intégrée dans l'aménagement des pôles multimodaux etc. (R)
	Risques naturels	• Traiter les risques souterrain et d'inondation de manière approfondie dans le cadre de l'étude d'impact lors de la conception des projets (en cohérence avec l'OR30 du SDRIF-E). (E) • Réduire l'exposition aux risques naturels par la gestion de crise : développer les infrastructures en cohérence avec les ORSEC, PCS et PPRi afin de minimiser les risques et intégrer des mesures de gestion de crise en cas d'évènements majeurs (inondation, incendie, etc.). (R) • Réduire le risque d'inondation : limitation de l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…) et aménagement de zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés. (R)
	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES « Consommation d'espace et artificialisation des sols »*
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES « Prévention et gestion des déchets »*
	Pollution des eaux	*Voir MESURES « Pollution des eaux »*

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
7.1	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
7.2	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
	Pollution des eaux	*Voir MESURES* ***« Pollution des eaux »***
7.3	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
7.4	Continuités écologiques et biodiversité	• Prendre en compte la Trame Verte et Bleue lors du choix de localisation des nouvelles infrastructures (notamment dans le cadre du déploiement du Grand Paris Express). (E) • Réduire l'impact sur la biodiversité des nouvelles infrastructures en intégrant des aménagements favorables à la biodiversité du type écoponts, végétalisation le long des tracés ou intégrée dans la conception des infrastructures etc. (R)
	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
	Pollution des eaux	*Voir MESURES* ***« Pollution des eaux »***
7.5	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
8.1	Pollution des eaux	*Voir MESURES* ***« Pollution des eaux »***

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
9.2	Matériaux et déchets	*Voir MESURES « Prévention et gestion des déchets »*
10.2	Risques naturels	• ACTION 10.2 Faire référence à l'OR33 du SDRIF-E afin de limiter le risque d'inondations via une désimperméabilisation des berges lorsque cela est pertinent, afin de limiter l'impact des crues. (E) • Traiter les risques souterrain et d'inondation de manière approfondie dans le cadre de l'étude d'impact lors de la conception des projets (en cohérence avec l'OR30 du SDRIF-E). (E) • Réduire l'exposition aux risques naturels par la gestion de crise : développer les infrastructures en cohérence avec les ORSEC, PCS et PPRi afin de minimiser les risques et intégrer des mesures de gestion de crise en cas d'évènements majeurs (inondation, incendie, etc.). (R) • Réduire le risque d'inondation : limitation de l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, parking…) et aménagement de zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés. (R)
	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES « Consommation d'espace et artificialisation des sols »*
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES « Prévention et gestion des déchets »*
	Pollution des eaux	*Voir MESURES « Pollution des eaux »*
	Pollution des eaux	• S'assurer de la maintenance régulière des navires empruntant les espaces fluviaux franciliens. (E) • Assurer le respect de la réglementation concernant les peintures antisalissures (interdiction des produits contenant du Tributylétain) et le carénage des navires. (R)
10.3	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
10.4	**Insertion paysagère et coupures urbaines**	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)
	Matériaux et déchets	• Reconditionner les pièces des véhicules remplacées afin de les réutiliser (pièces pour réemploi). (R) • Recycler les pièces non réutilisables ou ne pouvant être reconditionnées (les camions sont composés d'une part importante de fer et d'acier). (R)
	Transport de matières dangereuses	• Privilégier le raccordement direct des futures stations de GNV au réseau de gaz naturel pour diminuer le transport de matières dangereuses. (E) • Communiquer auprès du grand public sur la signalisation spécifique et les règles de circulation adaptées pour limiter les risques technologiques liés au transport de marchandises dangereuses. (R) • Former les nouveaux acteurs du secteur de l'hydrogène aux risques et à la mise en place de plan de sécurité. (R) • Développer de l'hydrogène vert à partir de sources propres et traité à partir d'énergies renouvelables. (C)
11.1	**Consommation d'espace et artificialisation des sols**	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R) • Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
11.2	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E) • Intégrer la question de l'insertion paysagère dans la réflexion sur la conception des nouvelles infrastructures ainsi que lors de la phase de chantier afin de réduire leur impact sur le paysage. (R)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
	Transport de matières dangereuses	• Privilégier le raccordement direct des futures stations de GNV au réseau de gaz naturel pour diminuer le transport de matières dangereuses. (E) • Communiquer auprès du grand public sur la signalisation spécifique et les règles de circulation adaptées pour limiter les risques technologiques liés au transport de marchandises dangereuses. (R) • Former les nouveaux acteurs du secteur de l'hydrogène aux risques et à la mise en place de plan de sécurité. (R) • Développer de l'hydrogène vert à partir de sources propres et traité à partir d'énergies renouvelables. (C)
11.3	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte les itinéraires piétons et cyclistes lors de la réflexion sur la localisation et la conception des nouvelles infrastructures afin d'éviter des coupures urbaines supplémentaires. (E) • Éviter l'empiètement des bornes de recharge électrique sur l'espace piéton afin d'éviter la mise en danger des piétons. (E) • Intégrer la question de l'insertion paysagère dans la réflexion sur la conception des nouvelles infrastructures ainsi que lors de la phase de chantier afin de réduire leur impact sur le paysage. (R)
	Transport de matières dangereuses	• Privilégier le raccordement direct des futures stations de GNV au réseau de gaz naturel pour diminuer le transport de matières dangereuses. (E) • Communiquer auprès du grand public sur la signalisation spécifique et les règles de circulation adaptées pour limiter les risques technologiques liés au transport de marchandises dangereuses. (R) • Former les nouveaux acteurs du secteur de l'hydrogène aux risques et à la mise en place de plan de sécurité. (R) • Développer de l'hydrogène vert à partir de sources propres et traité à partir d'énergies renouvelables. (C)
13.1	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES* ***« Consommation d'espace et artificialisation des sols »***
	Insertion paysagère et coupures urbaines	• Prendre en compte dans le choix de localisation des sites multimodaux les sites d'intérêt patrimonial et naturel afin de réduire le risque de dégradation (sulfatation, poussière, eutrophisation etc.) de ces lieux. (E) • Limiter la dégradation du paysage résultant de la construction des nouveaux pôles d'échange et sites multimodaux en s'assurant de l'insertion paysagère tant des déblais issus des chantiers que des infrastructures (localisation et conception). (R) • Réduire l'étalement urbain lié à la création des infrastructures en concentrant dès que possible leur localisation dans les cœurs d'agglomération. (R)
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES* ***« Prévention et gestion des déchets »***
	Pollution des eaux	*Voir MESURES* ***« Pollution des eaux »***

ACTION	Enjeu	MESURES ERC
13.2	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES « Consommation d'espace et artificialisation des sols »*
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES « Prévention et gestion des déchets »*
	Pollution des eaux	*Voir MESURES « Pollution des eaux »*
14.2	Consommation d'espace et artificialisation des sols	*Voir MESURES « Consommation d'espace et artificialisation des sols »*
	Matériaux et déchets	*Voir MESURES « Prévention et gestion des déchets »*

MESURES ERC concernant la réduction et la gestion des déchets :

En amont de la production des déchets :

- Favoriser le maintien des infrastructures existantes. (E)
- Diversifier le mix d'approvisionnement en matériaux pour les chantiers, en privilégiant l'utilisation de matériaux biosourcés, géosourcés, issus du réemploi ou du recyclage (R). D'après le PRGPD de la région, "le seul recyclage des déchets du BTP ne pourrait suffire à répondre à la demande de ressources, mais il peut y contribuer de manière non négligeable ». (R)
- Éco-concevoir les infrastructures. (R)
- Contrôler le respect des réglementations. (R)
- Budgétiser la gestion des déchets (préparation du chantier, suivi du tri, etc.). (R)
- Nommer un responsable déchets sur les chantiers chargé d'en assurer la bonne gestion. (R)
- Réunir les personnes travaillant sur le chantier afin de leur présenter les dispositions. (R)
- Effectuer des actions de sensibilisation aux personnes travaillant sur le chantier (gestes à adopter, importance de la valorisation des déchets...). (R)
- Lister des critères relatifs à la gestion des déchets dans le choix des entreprises réalisant les travaux. (R)
- S'appuyer sur des documents de référence comme le carnet pratique "Aménagement et économie circulaire" publié en 2021 par L'Institut Paris Region. (R)
- Réaliser des Analyses de Cycle de Vie en phase de conception des infrastructures. (R)
- Partager les bonnes pratiques entre chantiers. (R)
- Mutualiser les flux et le matériel entre les chantiers. (R)

En aval de la production des déchets, maximiser leur valorisation :

Pour les déchets inertes :

- Réutiliser au maximum les gravats sur site. (R)
- Favoriser le traitement des gravats restants pour leur réutilisation dans le cadre d'autres travaux routiers (terrassement, etc.). (R)

Pour les déchets non dangereux :

- Favoriser le recyclage matière des métaux, papier/carton, plastiques, PVC, bois, du plâtre. (R)
- Favoriser la valorisation énergétique des déchets bois. (R)

Pour les déchets dangereux :

- Favoriser la valorisation énergétique des huiles. (R)
- Mobiliser l'opération « Éco-relais peinture », qui permet une utilisation / revalorisation des peintures non utilisées. (R)
- Avoir recours aux filières de valorisation existantes des DEEE. (R)
- Choisir en priorité les sites locaux de revalorisation des déchets. (R)

En parallèle, il est possible de rejoindre Ekopolis, pôle de ressources francilien pour l'aménagement et la construction durable.

MESURES ERC concernant la consommation d'espace et l'artificialisation des sols :

- S'assurer du dimensionnement adapté des infrastructures en fonction de leurs usages. (E)
- Réinterroger les tracés / la localisation des infrastructures pour limiter l'impact sur les espaces NAF. (E/R)
- Surveiller le taux d'artificialisation des sols lié à ces ouvrages et limiter au maximum l'artificialisation de nouvelles parcelles. (R)
- Limiter l'artificialisation des sols par l'insertion d'espaces végétalisés dans la conception ou l'aménagement d'infrastructures. (R)
- Réhabiliter et moderniser les infrastructures de transport existantes plutôt que la construction de nouvelles infrastructures. (R)
- Limiter l'artificialisation des cours d'eau et de leurs berges lors de la création d'infrastructures. (R)
- Mettre en place des programmes de reboisement et de restauration écologique pour compenser la perte de sols naturels. (C)

MESURES ERC concernant la pollution des eaux :

- Hiérarchiser les enjeux en fonction des contextes hydrogéologiques urbains rencontrés. (E)
- Réduire l'impact des nouvelles infrastructures souterraines sur les masses d'eau souterraines en quantifiant les effets sur les écoulements, la qualité et la température de l'eau au travers des études d'impact approfondies menées lors de la conception des projets. (R)
- Intégrer l'amélioration des accès aux cours d'eau, lors des aménagements de développement des modes actifs et de franchissement des cours d'eau, tout en prenant en compte les enjeux de prévention des risques liés aux crues. (R)
- Réduire l'usage de matières polluantes pouvant détériorer la qualité de l'eau issue du ruissellement lors de la construction de ces infrastructures. (R)
- Utiliser les projets d'aménagement ou de requalification des axes autoroutiers et de grandes voiries pour mettre à niveau leurs dispositifs d'assainissement. (R)
- Mettre en place des dispositifs adaptés au prétraitement des eaux de ruissellement, au regard de la sensibilité et de la vulnérabilité des infrastructures construites (filtration, décantation) et en évitant l'écoulement direct à un cours d'eau (gestion alternative des eaux pluviales). (R)
- Aménager les zones d'infiltration des eaux pluviales (noues, fossés…), bassins de rétention ou autres dispositifs adaptés lors de la construction des nouvelles infrastructures. (R)

11.3 Index des sigles

Sigles	
2RM	Deux-roues motorisé
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AMS	Avec mesures supplémentaires
ANSES	Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail
APPB	Arrêté préfectoral de protection de biotope
APPG	Arrêté préfectoral de protection de géotope
ARB	Agence régionale de la biodiversité
ARCEP	Agence de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse
BtoB	Business to business
BtoC	Business to consumer
BTP	Bâtiment et travaux publics
C_6H_6	Benzène
CA	Communauté d'agglomération
CC	Communauté de communes
CITEPA	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CNB	Conseil national du bruit
CO_2	Dioxyde d'azote
COB	Centre opérationnel bus
CORTEA	Connaissance et réduction des émissions de polluants dans l'air
COV	Composés organiques volatils
COVNM	Composés organiques volatils non méthaniques
CSB	Carte stratégique de bruit
CSHPF	Conseil supérieur d'hygiène public de France
CSP	Catégorie socio-professionnelle
CU	Communauté urbaine

Sigles	
DAE	Déchets d'activité économique
DALY	Disability adjusted life years
dB	Décibel
DMA	Déchets ménagers et assimilés
DRIEAT	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
EES	Évaluation environnementale stratégique
EFS	Enceintes ferroviaires souterraines
EGT	Enquête globale transport
EnRR	Energies renouvelables et de récupération
ENS	Espaces naturels sensibles
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
EQIS	Évaluation quantitative des impacts sur la santé
ERC	Éviter, réduire, compenser (mesures)
ERPURS	Évaluation des risques de la pollution urbaine sur la santé
ESTACA	École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile
FEVAD	Fédération du e-commerce et de la vente à distance
FNTP	Fédération nationale des travaux publics
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental d'étude sur l'évolution du climat
GNV	Gaz naturel pour véhicules
HAP	Hydrocarbures aromatiques cycliques
ICPE	Installation classée pour l'environnement
ICU	Îlot de chaleur urbain
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
IPR	Institut Paris Region
ISDI	Installations de stockage des déchets inertes

Sigles	
Lden	Level day-evening-night
Ln	Level night
MaaS	Mobility as a service
MAEC	Mesures agro-environnementales et climatiques
MGP	Métropole du Grand Paris
MICU	Micro-îlots de chaleur urbain
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
NAF	Naturels, agricoles et forestiers (espaces)
NH_3	Ammoniac
NO_2	Dioxyde d'azote
NOx	Oxydes d'azote
O_3	Ozone
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OFB	Office français de la biodiversité
OMNIL	Observatoire de la mobilité en Île-de-France
OMS	Organisation mondiale de la santé
OR	Orientation réglementaire
ORS	Observatoire régional de la santé
ORSEC	Organisation de la réponse de sécurité civile
PADD	Plan d'aménagement et de développement durable
PAMS	Plan d'action en faveur de la mobilité solidaire
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
PCAE	Plan climat air énergie
PCAEM	Plan climat air énergie métropolitain
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PCS	Plan communal de sauvegarde
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PGRI	Plan de gestion des risques inondation
PHE	Particules hors échappement
PIB	Produit intérieur brut
PL	Poids lourds

Sigles	
PLH	Programme local de l'habitat
PLM	Plan local de mobilité
PLU	Plan local d'urbanisme
PM_{10}	Particules fines de diamètre inférieur à 10 µm
$PM_{2,5}$	Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 µm
PNACC	Plan national d'adaptation au changement climatique
PNR	Parc naturel régional
PNSE	Plan national santé environnement
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PPCI	Plan de prévention contre les inondations
PPE	Programmation pluriannuelle de l'énergie
PPEANP	Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains
PPR	Plan de prévention des risques
PRACC	Plan régional d'adaptation au changement climatique
PREPA	Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques
PRPGD	Plan régional de prévention et de gestion des déchets
PRSE	Plan régional santé environnement
PSS	Plans de surfaces submersibles
PUF	Particules ultrafines
RCP	Representative Concentration Pathway
RER	Réseau express régional
RGA	Retrait-gonflement des argiles
RNN	Réserve naturel nationale
ROSE	Réseau d'observation statistique de l'énergie et des GES
RSVERO	Répertoire statistique des véhicules routiers
RTE	Réseau de transport d'électricité
SCAP	Stratégie nationale de création d'aires protégées
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SD'AP	Schéma directeur d'accessibilité programmée

Sigles	
Sdaurif	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France
SDES	Service des données et études statistiques
SDRIF-E	Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental
SGPE	Secrétariat général à la planification écologique
Sitadel	Service d'information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux
SITRAM	Système d'informations sur les transports de marchandises
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
SO_2	Dioxyde de soufre
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SUV	Sport utility vehicle
TC	Transports en commun
TCSP	Transport en commun en site propre
TMD	Transport de marchandises dangereuses
TMV	Transport de marchandises en ville
TRI	Territoires à risque d'inondation
TVB	Trame verte et bleue
UE	Union européenne
UMRAE	Unité mixte de recherche en acoustique environnementale
UV	Ultra-violet (rayons)
VP	Voiture particulière
VTC	Voiture de transport avec chauffeur
VUL	Véhicule utilitaire léger
ZAN	Zéro artificialisation nette
ZCR	Zone à circulation restreinte
ZFE	Zone à faibles émissions
Znieff	Zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique
ZPS	Zone de protection spéciale
ZSC	Zone spéciale de conservation

Lois	
Loi LOM	Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
Loi LTECV	Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte
Loi NOTRe	Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

NOTES

Le plan des mobilités en Île-de-France

Rapport environnemental

Région îledeFrance

îledeFrance mobilités