

**3ème WEBINAIRE DU COMITE DES PARTENAIRES
COMPTE-RENDU D'ATELIER**

Grand témoin	Kamel OULD-SAID, Directeur Intermodalité, Services, Marketing chez Ile-de-France Mobilités
Intitulé de l'atelier	Quel réseau de transport ferroviaire pour les franciliens en 2040 ?
Lieu et date	Saint Ouen/ Microsoft Teams, le 30 septembre 2022
Animateurs	Stéphane TARTINVILLE, Chargé de mission SDRIF-E Antoine EVENNOU, Consultant
Intervenant de l'Institut Paris Région	Jérôme BERTRAND, département Mobilité transports de L'Institut Paris Région
Liste des participants	(Liste non-exhaustive) David O'NEILL – Directeur marketing et innovation, Groupe Keolis Clara PIONNIER - chargée de mission territoriale, Région Île-de-France David HERMAN - chargé d'études urbanisme, Chambre d'agriculture de Région Île-de-France Françoise TOURNASSOUD CLARISSOU - Mobilités, Territoires et Prospective, SNCF Transilien Virginie LE ROMAIN – Chargée de mission tourisme, Région Île-de-France Damien DECELLE – Géomaticien, Institut Paris Région Yo KAMINAGAI - délégué à la conception, Département maîtrise d'ouvrage des projets à la RATP Frédérique BENIZE Caroline DAUDE Anne CHOBERT - Chargée de projet, Île-de-France Mobilités Thibault DE LALEU - Chef de service territorial, Région Île-de-France Adeline BARJOT - Valorisation Commerciale des gares d'Île-de-France, SNCF Laurent GERARDIN - responsable de l'unité Etudes Générales, RATP Maeva RODIER - Directrice, en charge de l'animation et de la mise en œuvre du SAGE Bièvre Maxime CHATARD - Conseiller Territoires du PDG, SNCF Juliette AGABRA-JOYEAU - Responsable de l'accompagnement RSE, SNCF Jean-Loïc MEUDIC Martin LE CLANCHE Benoit KIENE - Responsable adjoint du service de Transport Collectif Ferré, Région Île-de-France Bérénice LAPORTE - Juriste droit de l'urbanisme, de l'environnement et de l'expropriation, Société du Grand Paris Sandra JOSEPH – SNCF Khalil KHEMAKHEM - SNCF Alice RICOUARD - Chargée de mission transport et mobilité, Région Île-de-France Clément MOLINA - Chef de service Transports Collectifs Ferrés, Région Île-de-France Inravi THIOUNN – Directeur des Transports, Région Île-de-France

PARTIE 1 : NOTE D'AMBIANCE

L'atelier s'est déroulé avec plus de 25 participants en moyenne qui ont échangé sur les grands enjeux du lien entre les gares et les villes, de l'attractivité des territoires au regard de leurs transports et aux grands défis posés par l'intermodalité.

Des thématiques clés ont été abordées lors de l'atelier : l'intelligence des transports (automatisation, captation de données, adaptation en temps réel...), leur résilience pour résister aux crises (sociales, écologiques, énergétiques...) avec des capacités rapides de bascule entre différents modes de transports, leur capacité à apporter des services nouveaux (pass multimodal unique, commerces, parkings vélos, parkings relais, covoiturage, conciergerie, complémentarité avec les mobilités routières...).

En soulevant la question suivante : « Comment réussir le défi de l'intégration des gares aux villes ? », les participants ont pu échanger et identifier des points clés pour envisager les mobilités en Ile de France en 2040 : multimodalité, liaisons et maillages, adaptation des infrastructures et gouvernance des projets.

Ces discussions ont été riches et fluides. De manière générale, les idées partagées ont fait consensus parmi les participants.

PARTIE 2 : PRINCIPALES IDEES ISSUES DE L'ATELIER

a) Comment réussir le défi de l'intégration des gares aux villes ?

Les participants ont identifié une dizaine d'enjeux qui relèvent des thématiques suivantes : foncier & environnement, modalités d'usages et gouvernance.

Foncier & environnement

- Les participants ont souligné le fait que la question du foncier était évidemment centrale pour le futur des transports en commun en Ile de France à la fois pour l'adaptation des sites existants, la capacité à y intégrer de nouveaux services ou usages, la création de services plus innovants en particulier pour les gares routières (en déficit important en IDF) et enfin pour la prise en compte de l'environnement.
- Ainsi l'approche foncière doit être pensée à 360° dès le lancement des projets d'infrastructures (évolution/création) en y intégrant l'ensemble des impacts sur la biodiversité (notamment sur les zones humides) et la gestion à la source des eaux pluviales.
- L'accessibilité pour les PMR a été également abordée : l'adaptation de l'ensemble des gares d'Ile de France est une condition de l'intégration complète des gares dans les villes et la vie quotidienne des citoyens.
- D'autre part, les participants ont souligné la concurrence pour le foncier entre différentes fonctions urbaines : le développement des bâtiments dans la ville (services publics comme les gares, commerces, habitation...) se confronte au maintien des espaces utiles à la protection environnementale (réserves d'eau, parcs, espaces verts...). L'un des défis pour l'intégration des gares dans la ville sera de réussir à trouver des espaces adéquats pour chaque fonction, en limitant la concurrence.

Modalités d'usages

- Les participants ont principalement échangé sur l'usage des transports aujourd'hui en Ile de France et les défis auxquels les citoyens sont et seront confrontés.
- D'une part, partant du principe que les modalités d'usage des transports vont se diversifier (multimodalité), les participants ont souligné l'importance des liaisons et des correspondances. La continuité et la simplicité des correspondances paraît essentielle (exemple donné : les correspondances à la gare du Nord ou à la gare Montparnasse peuvent être complexes et longues). Le maillage territorial des lignes ferroviaires et la simplification de l'intermodalité en gare (bus, vélo, voiture...) doivent être en ce sens au cœur du SDRIF-E.
- Enfin, la qualité de l'accueil en gare a été évoquée : sécurité, modes d'accès, propreté, personnel, services adaptés de type commerce... L'accueil en gare des citoyens franciliens et des touristes constitue un aspect important de l'intégration des gares aux villes, voire de revitalisation de certaines gares dans les zones rurales. Il a même été souhaité que ces gares puissent devenir des véritables lieux de vie agréables (espaces connectés, commerces en circuit-court, espaces verts intégrés...). Il est apparu que le partenariat public-privé pouvait constituer une modalité adaptée pour réaliser les aménagements nécessaires à ce meilleur accueil et service en gare.

Gouvernance

- Il a été observé que la gestion de l'ensemble des projets relatifs aux mobilités peut faire face à des incohérences ou des difficultés d'alignement des différents acteurs.
- Les participants à l'atelier ont mis en évidence le caractère central de la gouvernance des projets. L'identification d'un chef de file sur l'ensemble de ces enjeux de mobilité apparaît nécessaire notamment pour maximiser les complémentarités entre les projets donc entre les formes de mobilité. La gouvernance apparaît un élément clé pour développer la multimodalité d'usage, pour fluidifier les correspondances, pour développer un maillage plus cohérent, pour permettre une interopérabilité des opérateurs comme des données, pour améliorer l'information voyageur etc.

b) Positionnons les idées en fonction de leur niveau de difficulté dans le temps (Annexe 2)

Trois focales ont été identifiées comme présentant un niveau élevé de difficultés ou de risques de mise en œuvre:

- **Gouvernance :**
 - Ce point est apparu comme l'un des plus complexes, car relevant de dimensions à la fois opérationnelles, techniques et politiques.
 - La consolidation de la gouvernance peut s'envisager à moyen terme, après rassemblement de l'ensemble des acteurs et opérateurs et échanges itératifs pour construire leur alignement.

- **Foncier vs. Biodiversité**

- Il apparaît essentiel à court terme d'intégrer la dimension de la protection de la biodiversité dans la gestion et l'évolution des infrastructures de transport (notamment ferroviaires).

- **Concurrence des usages**

- Il apparaît essentiel de limiter la concurrence entre usages en ayant à court terme une stratégie pour maximiser les usages mixtes des infrastructures (gare, services, espaces verts, réserves d'eau...) sur un même foncier.

Un dernier enjeu a été identifié comme présentant un niveau de difficulté moindre :

- **Gare routière / Eco-stations de bus**

- Nécessité de développer des gares routières modernes qui s'intègrent mieux aux villes et qui respectent l'environnement (éco-station), en s'inspirant notamment d'expériences réussies dans d'autres pays.

Annexe 1

Comment réussir les défis de l'intégration des gares aux villes ?

Amélioration de la fluidité des correspondances

Gestion des multiples opérateurs et interactions

Interopérabilité des opérateurs et des données des usagers

Gouvernance

intégrer les enjeux de gestion à la source des eaux pluviales en intégrant dès l'amont des projets de création de gares et de réseaux, le foncier nécessaire également aux ouvrages de gestion des eaux pluviales (noues, bassin à ciel ouvert, toitures végétalisées, parking perméables, espaces de pleine terre, etc.).

Foncier & Environnement

veiller à ne pas détruire les zones humides, qui jouent également un rôle fondamental pour adapter les territoires aux effets du changement climatique

l'organisation de la multimodalité en entrée/ sortie de gare en faisant de la place pour accueillir les nouvelles mobilités en rabattement : enjeux fonciers importants

réenchanter la gare du Nord qui est une gare "repoussoir" (pour les parisiens et franciliens et au-delà) et remettre la gare d'Austerlitz sur la carte des gares "utiles et structurantes"

Accueillir les touristes sur l'ensemble du territoire franciliens avec les services et offres adaptés

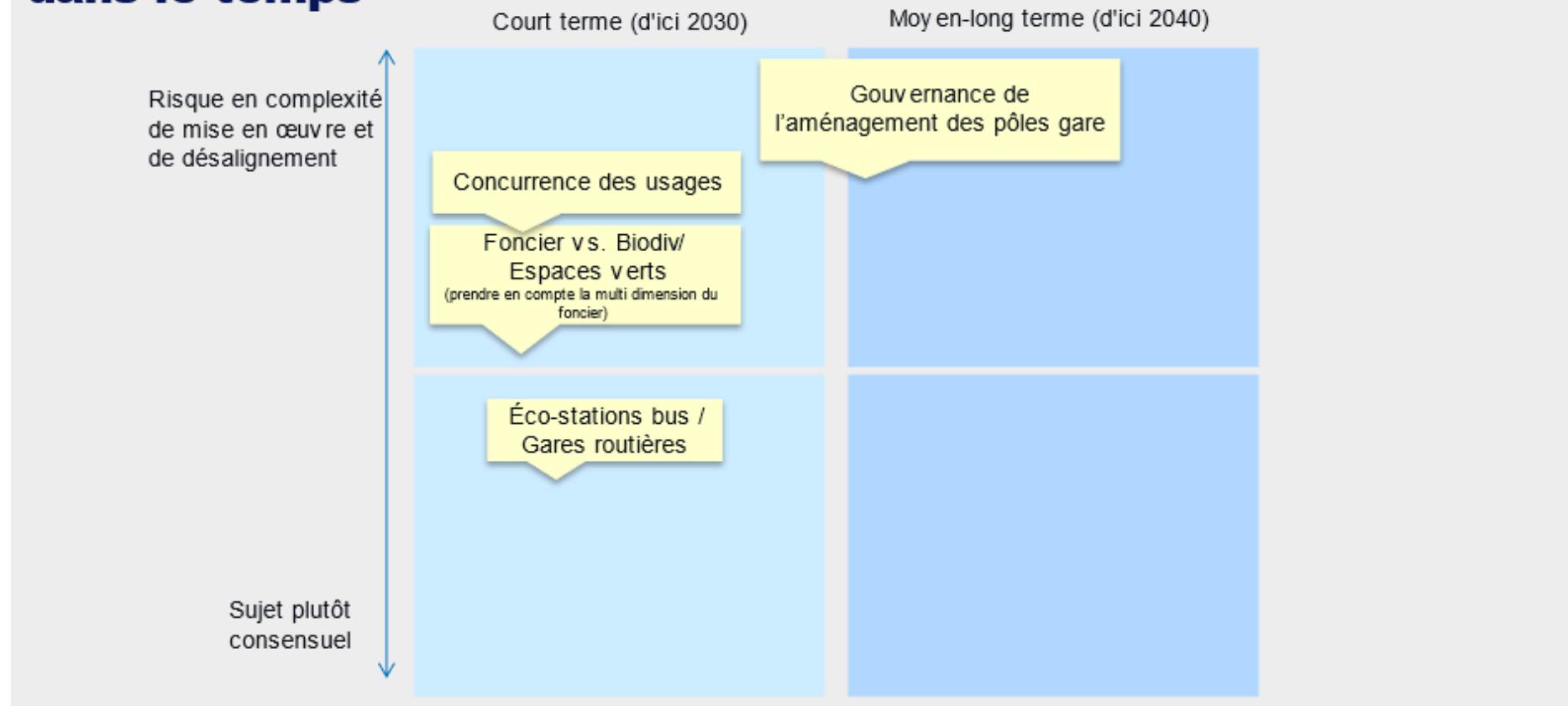
Revitaliser les gares rurales par la mise en place de nouveaux services : commerces, circuit court....

favoriser l'accueil (la sécurité, la propreté, maintenir du personnel en gare, ...)

Améliorer l'accès des gares selon des modalités différentes (vélos, bus...)

Modalités d'usages

Positionnons les idées en fonction de leur niveau de difficulté dans le temps



Mission SDRIF-E

Le 30 septembre 2022

3ème WEBINAIRE DU COMITE DES PARTENAIRES COMPTE-RENDU D'ATELIER

Grand témoin	Jean COLDEFY, Directeur du programme transitions et mobilités chez ATEC ITS FRANCE
Intitulé de l'atelier	Vers des mobilités routières décarbonées et décongestionnées
Lieu et date	Saint Ouen/ Microsoft Teams, le 30 septembre 2022
Animateurs	Clémentine GUILBAUD, Chargée de mission SDRIF-E Florian LICARI, Consultant
Intervenant de l'Institut Paris Région	Florian TEDESCHI, Chargé d'étude, Institut Paris Région
Liste des participants	(Liste non-exhaustive) Sandrine BARREIRO - directrice de la mission Planification, Institut Paris Région Adam OMAR – Chargé d'affaires publiques, RTE Alba DESMAREST – Chargée d'études en urbanisme, Groupe ADP Sébastien BELIN - Responsable commercial, GRDF Christophe DONIZEAU - Responsable relations institutionnelles, EDF Anne SALONIA – Chef du département Études et Plan de déplacements urbains, Ile-de-France Mobilités Arthur LE MOAL – Responsable des Affaires Institutionnelles, Transdev Bernard HAMMER – Ingénieur Qualité de l'Air et Mobilité, ADEME Daniel LHERITIER – Directeur des affaires publiques, GRDF Carole POISSON Dany NGUYEN-LUONG – Directeur du département Mobilités et Transports, Institut Paris Région Estéban KOLLAR – Florence GOBEAUT – Chargée de projets mobilité, Région Ile-de-France Gaelle BULTE-ROGER – Région Ile-de-France Julie LASNE – Responsable des relations extérieures, Seine-et-Yvelines Numérique Maxime CHATARD – Conseiller Territoires du PDG, SNCF Mylène ROUSSEL – Elue au développement durable en Seine et Marne Nathalie TOUZE – Présidente du centre Île-de-France Jouy-en-Josas Antony, INRAE Olivier CLEMENT – CFDT Paule FAGGIANELLI – RATP Robin CHEVALIER – Directeur des lignes SNCF Transilien N&U Tom REUGE – Stagiaire Affaires Publiques, GRTgaz Yann VIGUIE François PLOQUIN – DRIEAT Ile-de-France

PARTIE 1 : NOTE D'AMBiance

L'atelier s'est déroulé avec une vingtaine de participants qui ont identifié les principaux enjeux à considérer pour décarboner et décongestionner les mobilités routières en Ile-de-France d'ici 2040.

Dans un premier temps, les discussions ont conduit au regroupement de 32 idées en grands enjeux, dont (liste non exhaustive) :

Mission SDRIF-E**Le 30 septembre 2022**

- Le transfert des routes à la Région,
- L'évolution de la tarification liée à l'utilisation des routes,
- La facilitation du covoiturage par des aménagements physiques ou des incitations,
- La réduction de la place donnée à la voiture dans les espaces publics au profit d'autres modes de mobilité ou d'autres aménagements urbains,
- Le développement des motorisations décarbonées et des infrastructures de charge associées.

Dans un second temps, les participants ont positionné les principaux enjeux par type de territoire et en fonction de leur niveau de difficulté de réalisation dans le temps.

Ces discussions ont été riches et fluides. De manière générale, les idées partagées ont fait consensus parmi les participants.

PARTIE 2 : PRINCIPALES IDEES ISSUES DE L'ATELIER**a) Quelles transformations nécessaires du système routier magistral (autoroutes, nationales et départementales) pour assurer une décarbonation des déplacements routiers (de grandes distances) ? (Annexe 1)**

Les participants ont identifié 18 enjeux liés à cette question, pouvant être regroupés en 9 idées clés :

- **Le transfert des routes à la Région** pour garantir une cohérence d'ensemble et une harmonisation des mesures prises à l'échelon régional,
- **La baisse des vitesses du réseau magistral** (par mesure de limitation des vitesses ou comme simple conséquence de l'instauration de voies dédiées aux transports en commun, autre idée proposée ci-après),
- **La qualité et complétude du réseau en GC** (ex. bouclage de la francilienne),
- **Le développement des motorisations décarbonées et des infrastructures de charge** (même si ce point n'adresse pas directement la question de la congestion du réseau routier),
- **Le développement de la place donnée aux transports en commun et modes actifs** (voies dédiées, pistes cyclables de rabattement vers les pôles de multimodalité, etc.),
- **La facilitation du covoiturage par des aménagements physiques** (ex. voies dédiées, aire de covoiturage, places dédiées dans les parkings relais...) **ou des incitations aux employeurs**,
- **La facilitation du franchissement piéton des grands ouvrages routiers** pour redonner envie de marcher et résorber les coupures urbaines,
- Et enfin, **une évolution de la tarification (« péage urbain »)** pour financer le développement de l'offre TC, garder un différentiel de coût significatif entre la voiture individuelle et les modes de transports alternatifs.

b) Quelles transformations du système routier local pour assurer une décarbonation des déplacements routiers ? (Annexe 2)

Mission SDRIF-E

Le 30 septembre 2022

Les participants ont identifié 11 enjeux liés à cette question, pouvant être regroupés en 5 idées clés, dont 3 nouvelles :

- **Le développement des motorisations décarbonées et des infrastructures de charge** (déjà évoqué à la question précédente),
- **La facilitation du covoitage par des aménagements physiques ou des incitations** (déjà évoqué à la question précédente).
- **La limitation des coupures urbaines et la suppression des ruptures sur les liaisons modes actifs** pour encourager la marche à pied par exemple,
- **La réduction de la place donnée à la voiture sur les voies publiques** au profit d'autres modes de mobilité ou d'aménagements (pistes cyclables, voies piétonnes, voies dédiées au TC, arbres en pleine terre, etc.),
- **La mise en place de mesures pour alléger la pointe de besoins de transport** (par ex. encourager des plages d'horaires élargies auprès des employeurs),

c) Positionnons les idées par type de territoire (Annexe 3)

Toutes les idées proposées concernent tous les territoires en Ile-de-France, à l'exception de la proposition d'un péage urbain centré sur l'agglomération parisienne.

d) Positionnons les idées en fonction de leur niveau de difficulté dans le temps (Annexe 4)

Certains enjeux ont été jugés complexes par les participants :

- **Le transfert des routes à la Région,**
- **La baisse des vitesses sur le réseau magistral** : l'instauration de cette aurait vraisemblablement un coût politique important. Il paraît plus opportun de travailler sur l'instauration de voies dédiées aux transports en commun ou au covoitage (ce qui aurait également un effet incitatif important en faveur de ces deux modes)
- **Une évolution de la tarification (« péage urbain »)**
 - o Ce n'est qu'à long terme (entre 2030 et 2040) qu'il semble possible de réfléchir à cette évolution, en s'inspirant de ce qui se fait aujourd'hui dans d'autres villes, notamment en Scandinavie (Oslo, Stockholm... qui pratiquent un péage faible sur des zones larges).

Les autres enjeux sont considérés comme étant plus consensuels à l'échelle régionale et pouvant être mis en place à court terme (d'ici 2030) :

- Le développement de voies dédiées aux transports en commun sur les réseaux magistraux et locaux (voies dédiées et priorités aux carrefours à feux),
- La facilitation du covoitage par des aménagements physiques ou des incitations,
- La réduction de la place donnée à la voiture dans l'espace public,
- La qualité et complétude du réseau en GC,

Mission SDRIF-E

Le 30 septembre 2022

- Le développement des motorisations décarbonées et des infrastructures de charge,
- La limitation des coupures urbaines et la suppression des ruptures sur les liaisons modes actifs.

Enfin, **trois enjeux proposés par les participants n'ont pu être positionnés au cours de l'atelier**, faute de temps. Il conviendra néanmoins de les **intégrer dans les réflexions de la mise en œuvre et le déploiement du SDRIF-E** :

- La mise en place de mesures pour alléger la pointe de besoins de transport,
- La facilitation du franchissement piéton des grands ouvrages routiers.
- Le développement du fret ferroviaire.

Annexe 1

Quelles transformations nécessaires du système routier magistral (autoroutes, nationales et départementales) pour assurer une décarbonation des déplacements routiers (de grandes distances) ?

Transformation de la gouvernance du système routier magistral : transférer les routes à la Région

Baisse des vitesses du réseau magistral (permettant potentiellement une plus grande capacité, baisse des émissions, désinduction du trafic).

Qualité et complétude du réseau routier en GCex. bouclage francilienne)

Facilitation du franchissement piéton des grands ouvrages routiers pour redonner envie de marcher / résorption des coupures urbaines

Développement de la place donnée transports en commun (voies dédiées)

Voies dédiées aux TC et covoiturage sur le système magistral

Systématisation des dessertes des zones d'activités par les TC

Développement de pistes cyclables le long des départementales pour permettre le rabattement vers les pôles, notamment en grande couronne

Facilitation du covoiturage par des aménagements physiques ou des avantages sur l'espace

Aires facilitant le co-voiturage et la densification des voitures

Voies dédiées au covoiturage

Incitations aux employeurs pour organiser covoiturage au sein de leur entreprise

Priorisation des places pour les covoitureurs dans les parkings relais

Multimodalités voies (voies dédiées pour les déplacements collectifs: site propre TC, covoiturage sur le réseau magistral, voies vertes/pistes cyclables le long des départementales pour permettre le rabattement vers les pôles, notamment en grande couronne)

Développement des motorisations décarbonées et des infrastructures de charge

Mutation de la filière automobile (changement de motorisation au profit de solutions décarbonées)

Maillage des réseaux avec des stations multi énergies (électricité/bioGNV) et développement des IRVE

Développement des infrastructures multi énergies (électricité/bioGNV, hydrogène) pour optimiser le foncier et éviter des fonciers pour chaque énergie

Evolution de la tarification

Monétisation de l'usage de la route ("péage urbain" bas tarif avec exemption pour les ménages fragiles) ce qui permettrait de financer le surcroit d'offre de TC et de garder un différentiel de coût entre voiture notamment électrique et TC

Tarifs conjuguant covoiturage et transports en commun et stationnement voire en intégrant un autopartage zonal ? Idem entre transports en commun, vélib', trottinettes ?

Développement du fret ferroviaire

Quelles transformations du système routier local pour assurer une décarbonation des déplacements routiers ?

Réduction de la place donnée à la voiture sur la place publique au profit d'autres modes / d'aménagements

Elargissement des trottoirs et plantation d'arbres en pleine terre	Réduction de la place disponible pour la voiture (nombre de voie), pour réduire le trafic et laisser de la place aux autres modes	Refonte des politiques de stationnement : limiter le stationnement sur voirie, privilégier le stationnement sur les parcelles privées, etc.
Réduction de la vitesse (zones 30) pour favoriser les mobilités actives : vélo et marche	Rappel de la valeur des places sur voirie occupées par les voitures garées. Incitation à ne pas occuper le domaine public par des voitures garées 90% de leur vie	Amélioration des conditions de circulation des bus : priorisation aux carrefours (y compris entre modes "vertueux")

Développement des motorisations décarbonées et des infrastructures de charge

Plan régional de décarbonation des stations services existantes avec des énergies alternatives en collaboration avec les infrastructures électriques et gaz (répond au ZEN et ZAN)

Systématisation de l'installation d'un % IRVE minimal dans les parkings des zones d'activité et zones commerciales

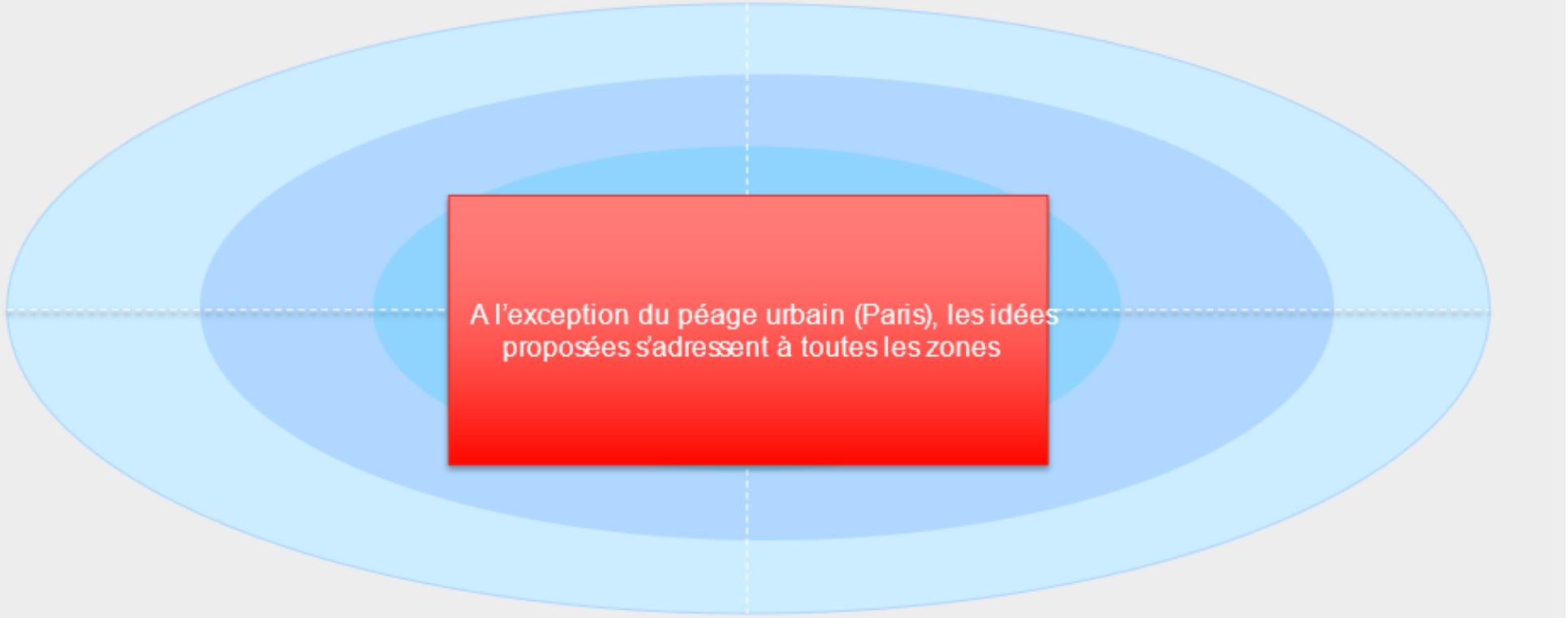
Mesures pour lisser la pointe des besoins de transport (encourager des plages d'horaires élargies auprès des employeurs)

Limitation des coupures urbaines / Suppression des ruptures sur les liaisons modes actifs

Facilitation du covoiturage par des aménagements physiques ou des avantages sur l'espace

Donner un avantage aux covoitureurs notamment avec des places réservées sur les parkings relais.

Positionnons les idées par type de territoire



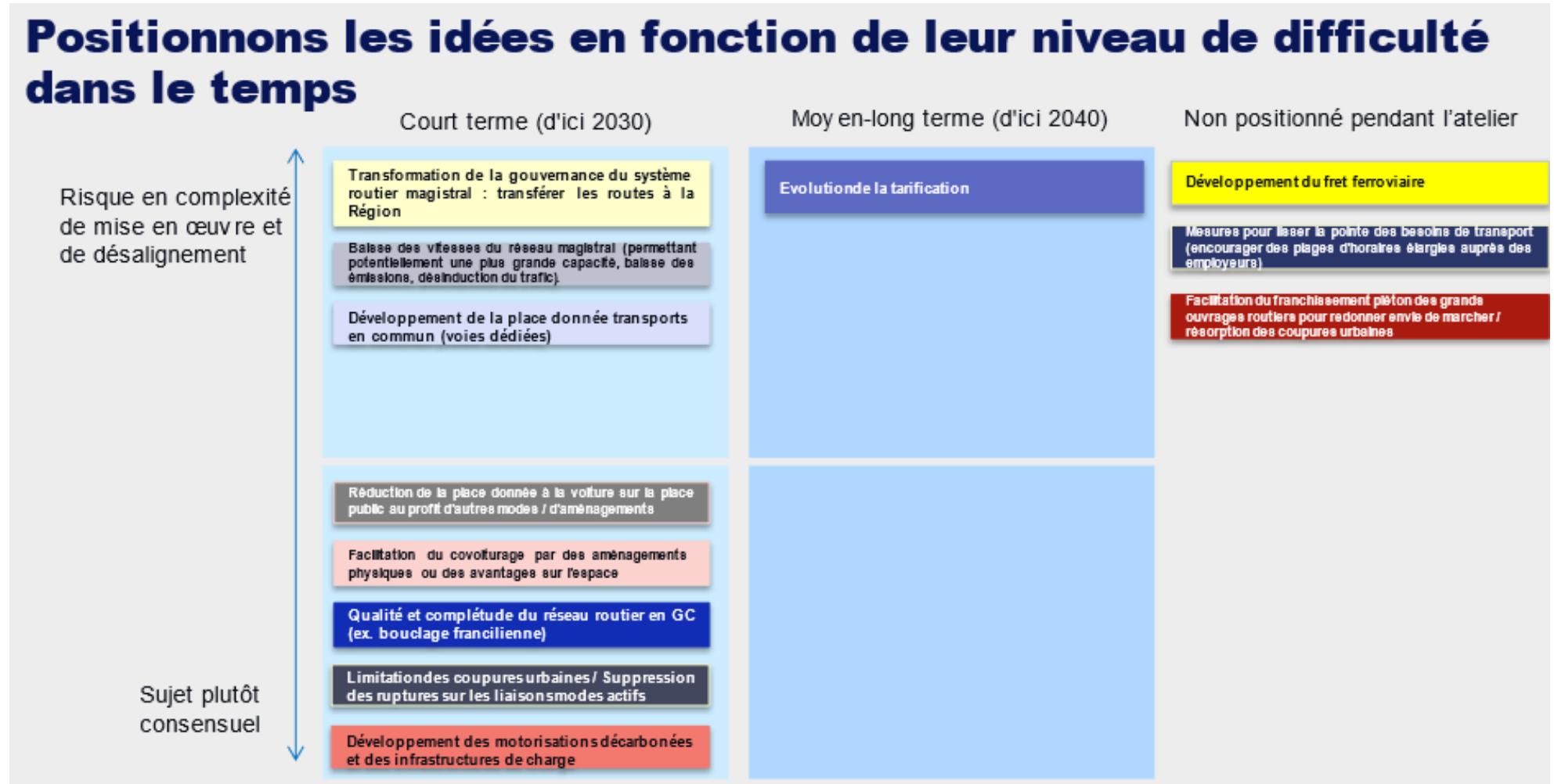
A l'exception du péage urbain (Paris), les idées proposées s'adressent à toutes les zones

Zone urbaine très dense à Paris et en Petite Couronne

Zone urbanisée en Grande Couronne

Zones rurales

Positionnons les idées en fonction de leur niveau de difficulté dans le temps



3ème WEBINAIRE DU COMITE DES PARTENAIRES COMPTE-RENDU D'ATELIER

Grand témoin	Louis BELENFANT, Directeur chez Collectif Vélo IDF
Intitulé de l'atelier	Quelles conditions pour développer les mobilités actives ?
Lieu et date	Saint Ouen/ Microsoft Teams, le 30 septembre 2022
Animateurs	Romain BENTEGEAT, Chargé de mission SDRIF-E Tatiana REITER, Consultante
Intervenant de l'Institut Paris Région	Frédérique PREDALI, département mobilité et transports de L'Institut Paris Région
Liste des participants	(Liste non-exhaustive) Astrid GAILLARD – Chargée de mission, Région Ile-de-France Emmanuelle GUILMAULT – Directrice, Gâtinais français Xavier LEIBAR - Chef du service mobilités et politique de transport, Région Île-de-France France Eléonore PAUL - Chargée de projets, RATP group Margaux DESCHATRE – Chargée d'études, Institut Paris Région Emmanuelle SUZANNE - Chambre d'agriculture de Région Ile-de-France Jérémy DESTOUCHES - Chargé de mission Ruralité, Conseil Départemental des Yvelines Laurent MAILLOT Arantxa JULIEN – Ile-de-France Mobilités Maxime CHATARD – Conseiller Territoires du PDG, SNCF Grégoire PILLOT - Responsable de projet transports et mobilité, Région Île-de-France Oussama LAMOURI – Région Ile-de-France Thierry DUBOC – CFDT Léo MALJEVA - Chargé de mission Opérations de voiries et pôles, en charge du plan vélo régional, Région Ile-de-France José BAEZ - Responsable de la Filière Immobilière, FINANCE INNOVATION Inravi THIOUNN – Directeur des Transports, Région Ile-de-France

PARTIE 1 : NOTE D'AMBIANCE

L'atelier, consacré au développement des mobilités actives, s'est déroulé avec une vingtaine de participants.

Dans un premier temps, les participants ont échangé sur les obstacles pour l'usage du vélo et pour la marche à pied dans la Région. Les discussions ont donné suite à un regroupement de 18 idées en 2 enjeux majeurs pour le SDRIF-E : l'infrastructure pour le vélo en Ile-de-France et le stationnement.

Dans un second temps, les participants ont proposé des pistes d'action pour faciliter et promouvoir les mobilités actives dans la Région.

Ensuite, les enjeux et les pistes d'action ont été positionnés par type de territoire et en fonction de leur niveau de difficulté de réalisation dans le temps. De manière générale, les idées partagées et leurs positionnements ont fait consensus parmi les participants.

PARTIE 2 : PRINCIPALES IDEES ISSUES DE L'ATELIER

a) Quels sont les obstacles actuels pour l'usage du vélo en Ile-de-France ? (Annexe 1)

Les participants ont identifié 18 enjeux liés à cette question, pouvant être regroupés en 2 enjeux clés qui relèvent du SDRIF-E : l'infrastructure du réseau vélo et le manque de stationnement.

1. L'infrastructure du réseau vélo :

- La **signalétique pour le vélo est insuffisante**, ce qui rend les cyclistes vulnérables face aux voitures. De plus, les véhicules motorisés utilisent souvent les pistes cyclables.
- Le **partage des voies avec les voitures, poids lourds et trottinettes** engendre une circulation chaotique et dangereuse pour les cyclistes, notamment sur les grandes intersections. Le **vélo électrique et le vélo classique sont aussi en compétition**, car ils roulent à des vitesses différentes sur les pistes cyclables.
- Le **sous-développement de l'intermodalité** est également un frein pour l'usage du vélo en Ile-de-France. A titre d'exemple, il est difficile pour un cycliste de faire une partie de son trajet en RER faute de place pour transporter son vélo.
- Il existe une **discontinuité en ce qui concerne les pistes cyclables dans la Région**. Ceux qui souhaitent faire de longues distances à vélo ne bénéficient pas de voies cyclables dans toutes les communes. Le coût de l'aménagement des pistes cyclables peut être élevé pour les communes rurales.

2. Le stationnement :

- Les places de stationnement pour le vélo sont insuffisantes. De plus, celles-ci sont peu sécurisées et le vol de vélos est trop fréquent.

b) Quelles sont les pistes d'action pour développer les mobilités actives en Ile-de-France ? (Annexe 2)

Les participants ont identifié différentes pistes d'action liées à cette question :

- **Créer des stationnements sécurisés** autour des gares afin d'encourager l'intermodalité
- **Améliorer la signalétique** pour réduire les risques d'accident
- **Utiliser l'infrastructure routière existante en y réservant des voies et des espaces** pour le vélo (mobilité, logistique du dernier kilomètre)
- **Compléter le RER V** afin de proposer des itinéraires complets aux cyclistes
- **Etudier au plus près les besoins d'itinéraires** en complémentarité avec les autres modes de transport pour développer l'intermodalité
- **Aménager les ronds-points et les grandes intersections** pour donner plus de place aux cyclistes

- Promouvoir un aménagement urbain et routier apaisé pour inciter aux déplacements à pied et à vélo

c) Positionnons les idées par type de territoire

Toutes les idées proposées concernent tous les territoires en Ile-de-France. Cependant, l'enjeu du **développement de l'intermodalité reste plus important en grande couronne**.

d) Positionnons les idées en fonction de leur niveau de difficulté dans le temps (Annexe 3)

- **2 enjeux principaux ont été jugés complexes** par les participants
 - L'intermodalité : la possibilité de stationner près des nœuds ferroviaires reste à travailler
 - Réutiliser l'infrastructure routière pour le vélo : la réutilisation des voiries pour le vélo peut être difficile près des centres commerciaux, compte-tenu des flux de véhicules liés aux livraisons
- En ce qui concerne le délai de réalisation des actions, il est important de réfléchir à long terme et d'avoir une continuité de mise en œuvre des politiques. Néanmoins, **le développement du RER V et du schéma IDF reste prioritaire à l'horizon 2030.**

Quels sont les obstacles actuels pour l'usage du vélo en Ile-de-France ?

Infrastructure de la sécurité

améliorer la signalétique des itinéraires

la planification du trajet de bout en bout - savoir si les itinéraires proposés ont des pistes cyclables tout du long

Intermodalité : la possibilité de stationner près des nœuds ferroviaires reste à travailler (place / sécurité / praticité)

Services, réparation du vélo

Pistes cyclables : obstacles selon les différentes communes

sentiment de danger (voies saturées, comportements de conduite dangereux, pistes cyclables étroites pour vélos mécaniques et électriques qui n'ont pas la même vitesse, poids lourds trottinettes sur des chaussées rétrécies par travaux etc) = la jungle urbaine

il sera difficile en milieu rural de faire des aménagements partout du fait du coût et de la propriété. il faudrait faire changer les mentalités pour redonner la place au vélo

il aménagement des ronds points (cf place de Catalogne à Paris)

En zone rurale francilienne : le différentiel de vitesses sur certaines portions de voirie (automobile/vélo)

donner la place au vélo sur les infrastructures existantes systématiquement par entre autres la signalétique

Concurrence entre les vélos

Stationnement

Manque de stationnement

le schéma du stationnement vélo en gare d'Île-de-France Mobilités devrait permettre d'améliorer la situation en gare

Sécurité du vélo lors du stationnement

Accompagnement financier

Forfait mobilité durable : montant faible pour les agents publics, facultatif pour les salariés du privé et pas de cumul possible avec la prise en charge du passe Navigo

L'abattement km automobile sur l'impôt le revenu est une incitation à polluer alors que la pratique du vélo devrait être incité fiscalement

Autre

Pour le vélotaf problématique douches et vestiaires sur le lieu de travail

Comment rendre le vélo compétitif par rapport à la voiture ?

Quelles sont les pistes d'action pour développer les mobilités actives en Ile-de-France ?

Infrastructure

Améliorer la continuité et la sécurité de itinéraires

Plutôt que de faire de nouvelles infrastructures en zone dense, réserver carrément un réseau de voiries existantes aux véhicules non motorisés (où pédaler sans stresser !)

Stationnement sécurisé autour des gares

Etudier au plus près les besoins d'itinéraires en complémentarité avec les autres modes de transport - à la fois pour les usagers réguliers et les usagers occasionnels

Réutiliser l'infrastructure routier pour le vélo (livraisons, approvisionnements logistiques)

Fixer un réseau prioritaire, compléter le schéma d'IDFM, RER V

Aménagement

Identification et résorption pilotée des coupures cyclables majeurs

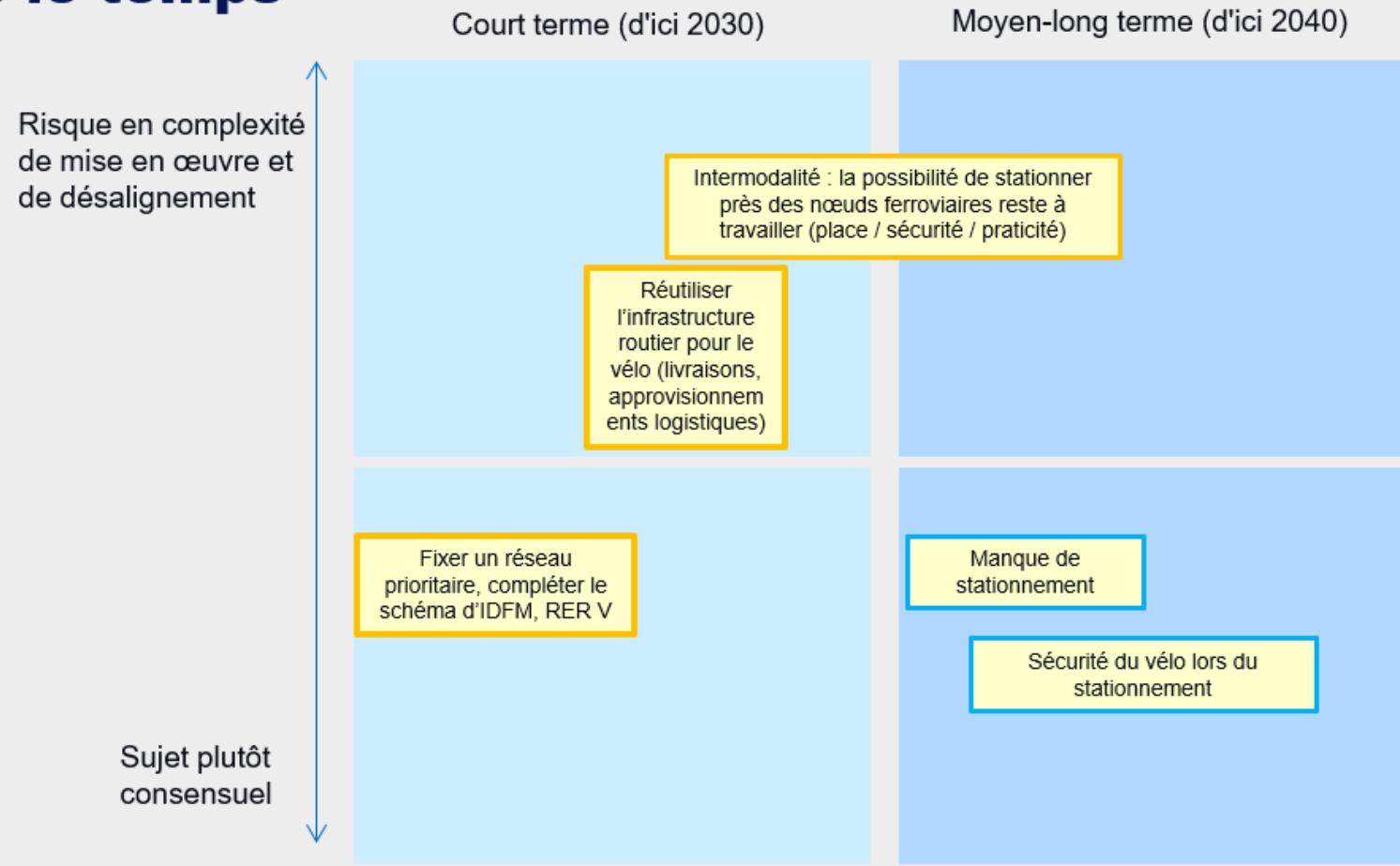
Développer la marche (infrastructure et cadre urbain), cadre de vie apaisé

Autre

le plan régionale des mobilités, dont l'élaboration démarre, traitera bien des conditions de mise en œuvre des actions qui auront été proposées (financements, gouvernance, adhésion des acteurs...)

Octroyer aux modes actifs dans toutes nouvelles zones urbanisées des avantages compétitifs

Positionnons les idées en fonction de leur niveau de difficulté dans le temps



3ème WEBINAIRE DU COMITE DES PARTENAIRES
COMPTE-RENDU D'ATELIER

Grand témoin	Constance MARECHAL-DEREU, Directrice générale de France Logistique
Intitulé de l'atelier	Comment mieux accompagner l'organisation de la logistique ?
Lieu et date	Saint Ouen/ Microsoft Teams, le 30 septembre 2022
Animateurs	Cyril CHOLET, Chargé de mission SDRIF-E Romain VARENNE, Consultant
Intervenant de l'Institut Paris Région	Antoine Beyer, Chargé d'étude Fret et Logistique, Institut Paris Région
Liste des participants	(Liste non-exhaustive) Nathalie GRANES, région IDF Marie-Françoise PINEDA, région IDF Zelia HAMPIKIAN, IDFM Eymeric DE PELLEPORT, sprintsupply Mélanie PUSSET, région IDF Pierre LAUNAY, région IDF Alexandra COCQUIERE, Institut Paris Région Valérie FRESNEDA, DGA Stratégie CA Roissy Pays de France Alice RICOUARD, région IDF Karima MOHAND, CFDT IDF Claire AUBREE, région IDF Nathalie BROTTIER, Haropa Maxime CHATARD, SNCF / DIRECTION GENERALE /TERRITOIRES) Dany NGUYEN-LUONG, Institut Paris Région Yann VIGUIE, OTRE IDF Raphael GUERRA-DE-ARAUJO, Inravi THIOUNN, directeur des transports IDF Nicole SERGENT, conseillère CESER Eric JOLIVET Hervé NADAL Marion COTTET Ana Sofia FRAGA Luc BLANCHARD Gwenaele DUVAL Victor MERCIER Dominique MORENO Réza MERALLI

PARTIE 1 : NOTE D'AMBIANCE

Environ 30 personnes ont participé aux échanges autour de la thématique « **Comment mieux accompagner l'organisation de la logistique ?** »

Ces échanges ont été nourris par une présentation liminaire d'Antoine Beyer (Chargé d'étude Fret et Logistique, Institut Paris Région) et une prise de parole de Constance Maréchal Dereu (Directrice générale France Logistique)

Les échanges se sont concentrés sur deux questions :

- Quels sont les enjeux pour sanctuariser l'armature logistique existante et la consolider ?
- Quels sont les enjeux pour avoir une croissance logistique vertueuse en termes de consommation foncière ?

Globalement les échanges ont été consensuels, centrés sur des problématiques techniques, avec une large part de contributeurs intervenant déjà sur le domaine de la logistique.

PARTIE 2 : PRINCIPALES IDEES ISSUES DE L'ATELIER

Les participants de l'atelier ont convergé sur une liste d'enjeux principaux et de questionnements que l'on peut résumer comme suit :

1. **La question de l'évolution des flux logistiques à horizon 2040**, qui n'est pas simple à modéliser. L'interrogation principale est de savoir si la courbe d'augmentation des flux logistiques, historiquement constatée, atteindra ou pas un plateau en IDF.
 - a. Le principal facteur est l'augmentation de la population francilienne attendue à 2040 qui détermine largement la croissance des flux logistiques.
 - b. La question de l'évolution des pratiques de consommation peut avoir un impact sur les flux :
 - i. Vers l'augmentation : continuation de la tendance d'évolution des achats en ligne
 - ii. Vers la réduction : prise de conscience des impacts environnementaux et sociaux et développement d'une consommation moins intensive (consommer moins, mieux, autrement)
 - c. L'évolution des pratiques de production a aussi des impacts sur les flux logistiques :
 - i. Regain de la production plus locale / relocalisation : croissance des flux de matières premières (pour assurer la production), qui aujourd'hui sont faibles.
 - ii. Développement de l'économie circulaire : croissance de flux non groupés (pour assurer le tri, la réparation).

2. La question des formats et de la localisation des zones logistiques.

- a. Les 2 grands déterminants pour le choix d'une localisation géographique en matière de zones logistiques sont :
 - i. *d'abord historiquement*, le fait de **se placer au plus proche du barycentre des flux**, c'est-à-dire à l'endroit qui permet de réduire le coût des transports générés (optimisation économique et réduction des émissions de CO2 liées au transport).
 - ii. *de plus en plus* se pose en outre la question de **s'implanter à un endroit où on pourra recruter**, notamment dans une période de grande tension sur le marché de l'emploi. De ce point de vue, la proximité avec des zones de vie, les connexions en transport pour les salariés et plus généralement les aménités sont des éléments centraux.
- b. Les grandes zones logistiques, notamment autour des aéroports se sont construites surtout en posant côté à côté des entrepôts (en fonction des infrastructures de transport- cf. supra) aboutissant à une **forte concentration** :
 - i. Elles constituent aujourd'hui des zones avec des actifs qu'il s'agit d'optimiser, de moderniser et de mieux coordonner. Les logiques de plateformisation et de mutualisation représentent deux axes de développement.
 - ii. Au-delà, se pose la question du **développement de surfaces logistiques plus réduites et plus proches des besoins**, complémentaires pour la distribution du dernier km (c'est-à-dire de l'hypercentre et des pôles de vie et de consommation). Dans ce sens, l'inspiration du PLU de la Ville de Paris, prévoyant une obligation d'intégration d'espaces logistiques dans les nouveaux projets urbains, est une piste à investiguer dans le cadre du SDRIF-E.
 - iii. Au global, émerge le **double constat d'un manque de connaissance du parc logistique** existant sur tout le territoire francilien et de son potentiel de réhabilitation / modernisation et le sentiment d'un décalage entre les zones logistiques existantes, les besoins et l'offre de transports.

3. La question du développement des transports combinés, et de la décarbonation de la chaîne logistique

- a. Le développement des autres moyens de transports que la route : principalement le ferroviaire mais aussi le fluvial, qui permettent d'acheminer des marchandises jusque dans les zones denses, mais ne sont pas sans poser des difficultés :
 - i. faible disponibilité des sillons pour le fret – pour cause de saturation par les voyageurs et les travaux
 - ii. faible disponibilité, pour la logistique, de terrains en bord à voie d'eau, plutôt utilisés pour les loisirs
 - iii. investissements lourds pour créer / adapter des terminaux de transports combinés

- iv. différentiel de compétitivité, fiabilité et souplesse par rapport à la route
 - b. La décarbonation pour le transport sur route, en particulier pour la logistique du dernier kilomètre (électrification, mobilité douce) et s'adapter aux exigences de la ZFE.
4. **En matière technologique**, les enjeux sont importants pour soutenir à la fois la compétitivité de la filière et maîtriser son impact environnemental :
- i. L'ADEME a lancé un AAP **Logistique 4.0** qui vise à trouver des solutions pour optimiser, sécuriser et décarboner les transports massifiés et les interfaces multimodales, ces enjeux sont identifiés dans la stratégie France Logistique 2025. La région IDF devra être au cœur de ces réflexions.
 - ii. Le développement de la **robotisation** en matière de logistique, à horizon 2040 pourra avoir des incidences sur le volume et les types de compétences nécessaires.
5. **La meilleure connaissance des flux circulants** permettrait d'identifier les meilleurs modèles (surfaces nécessaires, localisations préférentielles, mutualisation des flux...)
- a. Elle se heurte toutefois à des obstacles : le **partage des données** est compliqué en logistique par la multiplicité des acteurs, très concurrents entre eux, et le risque pour eux de perdre un avantage concurrentiel en partageant des informations.
 - b. Néanmoins des **tiers de confiance**, des plateformes de données commencent à émerger pour gérer les mutualisations de chargement notamment pour le dernier km.
6. **La connaissance des gisements de développement des zones logistiques**, qui est importante si on veut limiter le positionnement de zones logistiques en dehors de la région IDF, tout en se plaçant dans une perspective de ZAN :
- a. La réhabilitation des friches existantes, nécessaire mais pas suffisante
 - b. L'utilisation parkings (à la fois les PIR financés par la région, les parkings souterrains existants sous-utilisés)
 - c. La verticalisation (en souterrain, en hauteur) pour concentrer en limitant l'emprise foncière : un sujet complexe d'un point de vue réglementaire et en acceptabilité.
 - i. En souterrain, ce qui représente des complexités techniques et réglementaires.
7. En hauteur, sur l'exemple des zones portuaires ou frontalières en Belgique, qui peuvent poser des questions d'intégration paysagère dans les zones péri-urbaines. **Ces sujets appellent une réflexion particulière sur la sensibilisation des acteurs**
- a. Les collectivités sur les enjeux que représente la logistique et les liens avec les documents de planification
 - b. Les usagers par rapport aux services et aux nuisances générés par la logistique et les moyens (architecturaux, d'aménagement « autour » des zones logistiques) pour favoriser une bonne intégration en zone den

Annexe 1

Contributions brutes de l'atelier

<p>Le secteur évolue rapidement, on ne sait pas de quoi sera fait demain : des bâtiments et espaces logistiques avec potentiel de mutabilité</p>	<p>Connaissance du parc logistique existant et de son potentiel de réhabilitation / modernisation</p>	<p>La connaissance des flux circulants du territoire (pas uniquement véhicules)</p>	<p>Proposer dans le cadre du SDRIF-E l'armature logistique francilienne, notamment les plateformes multimodales.</p>	<p>Sanctuariser les ports urbains / sanctuariser les chantiers combinés existants et en créer de nouveaux (ex : Roissy)</p>	<p>Autour de Roissy il y a de nombreuses zones logistiques : faut-il toutes les garder ou bien consolider celles qui ont un lien avec l'aéroport ?</p>
<p>On a l'impression qu'il y a un besoin croissant alors que l'enjeu est de consommer autrement. Des projections sont-elles faites par rapport au réemploi, à l'économie circulaire de manière générale ?</p>	<p>Favoriser la mixité des usages ; utiliser les anciennes friches industrielles</p>	<p>Sensibilisation des collectivités aux enjeux pendant l'élaboration ou la révision des documents de planification</p>	<p>Pour massifier, ne faut-il pas plateformiser les zones logistiques ?</p>	<p>Aider autant qu'il est possible à rendre compétitif les flux fluviaux et ferroviaire qui souvent arrivent en hypercentre ville et créant un stress réglementaire sur le routier non pertinent</p>	<p>Le projet de La Chapelle International est-il une piste viable pour approvisionner l'agglomération dense ?</p>
<p>N'est-il pas possible de penser autrement le modèle des grandes zones logistiques ? Ne peut-on pas réinventer leurs volumes (en hauteur ou en sous-sols) comme cela est fait en zone dense (réinvestissement d'immobiliers, de parkings, de délaissés) ?</p>	<p>Utiliser les parkings pour développer la logistique du dernier km</p>	<p>Meilleure intégration architecturale et paysagère pour une meilleure acceptation de la logistique dans le tissu existant</p>	<p>Plateformisation et concentration : attention enjeux RH (assèchement + concurrence + desserte en TC...)</p>	<p>Desservir le MIN Rungis et demain Agoralim par le ferroviaire</p>	<p>La rupture de charge est un obstacle financier et organisationnel, la robotisation de cette rupture est-elle expérimentée ?</p>
	<p>La région qui finance des PIR (*parking d'intérêt régional) pourrait se pencher dans le cas de parking notoirement sous utilisés de financer la démolition de dalle dans les niveaux vides pour doubler la hauteur sous-plafonds et rendre la logistique possible</p>	<p>PLU Ville de Paris : obligation d'intégration d'espaces logistiques dans les nouveaux projets urbains.</p> <p>Dans SDRIF-E : ratio de m² logistique par m² d'habitation / de commerce construits ?</p>	<p>Outre les grandes plateformes, se pose la question particulièrement en zone dense et dans les nouveaux quartiers du traitement de la grande diversité des flux logistiques (nuisances, conflits avec autres mobilités). Avez-vous des exemples de réussite d'aménagements sur espaces publics ?</p>	<p>Vérifier la compatibilité entre CDG Express et le maintien d'activités ferroviaires au Bourget</p>	<p>Préserver les sillons fret / réinstruire les projets de fret ferroviaire (ex : Carex ?)</p>
				<p>Réduire les véhicules/km à tonnes km données</p>	