

---

### 3<sup>ème</sup> WEBINAIRE DU COMITE DES PARTENAIRES COMPTE-RENDU DE LA CONFERENCE

---

#### **Introduction : Jean-Philippe DUGOIN-CLEMENT, Vice-président au logement, aménagement durable du territoire et du SDRIF-E**

Le 3<sup>ème</sup> webinaire du Comité des Partenaires a comme objectif la réflexion collective sur les éléments de mobilités qui constitueront la colonne vertébrale de l'Île-de-France à l'horizon 2040.

Les enjeux de la mobilité s'inscrivent dans **une ambition du SDRIF-E de favoriser le polycentrisme, avec des centralités plus cohérentes et autonomes des épicycles franciliens**. Lorsqu'on évoque l'aménagement francilien, il est essentiel de prendre en compte les déplacements. Ainsi, **la composante mobilités est fondamentale pour l'élaboration du SDRIF-E**.

#### **Introduction : Stéphane BEAUDET, Vice-président en charge des transports**

La crise sanitaire et le confinement ont montré que le monde moderne est fortement organisé autour de la mobilité. Depuis le début de la pandémie de la covid-19, les mobilités ont évolué avec une **ré-augmentation des trajets en voiture et la percée des mobilités douces en particulier du vélo en ville**.

Cette **mutation devra être accompagnée tout d'abord par le développement du polycentrisme pour diminuer les longs parcours**. L'objectif sera de densifier les centres villes au lieu de consommer des terres agricoles.

Il est **difficile d'imaginer la transition écologique sans la décarbonation des transports**. Une politique ambitieuse est nécessaire pour le ferroviaire (il faut notamment aller au bout du Grand Paris Express), les transports routiers et l'optimisation de l'usage de la voiture. Les mobilités actives et électriques changent également le fonctionnement interne des villes pour le transport des personnes et le « dernier kilomètre » pour la livraison des marchandises (en augmentation avec l'accélération du e-commerce).

Il faut également **investir lourdement dans la voirie, le déploiement du plan vélo et son articulation avec le RER V pour éviter les coupures des pistes cyclables**.

Finalement, le SDRIF-E devra aussi **prendre en compte la logistique et l'articulation avec le plan de déplacements urbains de l'Île-de-France**.

## Introduction : Jean-Michel RICHARD, Vice-président du CESER Ile-de-France

**L'un des objectifs du futur SDRIF-E est en effet d'offrir une meilleure coordination entre les offres de déplacement** (ferroviaire, routière, mobilités douces et décarbonées, etc.) afin de tendre vers une mobilité respectueuse du développement durable.

Le Ceser identifie trois grands défis de transformation et de progrès en matière de mobilité et de transports, auxquels devra répondre le SDRIF-E :

1. **Le maillage et l'intermodalité** : d'une part en confortant le rayonnement international d'une l'Île-de-France, région « Ville-Monde », et d'autre part en soutenant un rééquilibrage territorial par un polycentrisme hiérarchisé. La maintenance et le renouvellement des réseaux d'infrastructures, notamment ferroviaires, devient indispensable et préalable à l'aménagement de nouvelles extensions.
2. **L'encouragement de nouvelles formes de mobilité** : notamment celles visant à limiter le nombre de véhicules routiers en circulation. C'est un prérequis indispensable pour permettre une décarbonation efficace et une intégration environnementale réussie. Pour le Ceser, les écosystèmes de mobilité et de transport doivent s'adapter en fonction de trois axes :
  - L'énergie utilisée, pour répondre à l'objectif Zéro émission nette,
  - La sobriété foncière pour répondre à l'objectif Zéro artificialisation nette,
  - L'intégration environnementale et la protection des riverains vis-à-vis des nuisances sonores et visuelles générées par les infrastructures de transport, afin de répondre à l'objectif d'un cadre de vie attractif.
3. **La problématique de la logistique « du dernier kilomètre »** : elle s'inscrit en droite ligne avec de nouvelles formes de consommation qui sont collectivement à la fois coûteuses et sources d'externalités négatives. Plus largement, cette thématique appelle une meilleure articulation des systèmes de transport dédiés aux flux de marchandises et de services entre longue distance, transports lourds et transports de proximité.

La dynamique d'aménagement et de développement devra également **intégrer les coopérations territoriales à l'échelle francilienne et interrégionale**. Cela suppose que le SDRIF-E tienne compte des schéma régionaux des régions voisines (SRADDET), avec en toile de fond, l'ambition de faire de l'Île-de-France une région de mobilité durable, une région où il fait bon vivre.

**Première séquence : Regards croisés sur l'avenir des mobilités en Ile-de-France à l'horizon 2040**

## Intervention de Marc PELISSIER, Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports pour l'Île-de-France

**Le déséquilibre zone d'habitat / zone d'emplois perdure en Ile-de-France et a tendance à s'accroître**. Même si le RER A, la ligne 1 du métro et bientôt EOLE desservent l'axe est-ouest, ils ne suffiront probablement pas pour transporter les milliers de franciliens qui font ce trajet. Compte tenu de la demande existante et de sa croissance sur les axes Est Ouest comme Nord Sud, il est probable que l'offre supplémentaire ne soit toujours pas suffisante

pour répondre à la demande si un rééquilibrage n'est pas opéré en terme de localisation des emplois.

Les mobilités actives doivent être encouragées pour des trajets de proximité. Néanmoins, **le réseau ferroviaire restera essentiel au niveau régional**. Ainsi, il est important de continuer à investir pour fiabiliser ce réseau. La préservation et la réutilisation des infrastructures ferroviaires existantes, comme la petite ceinture, est un axe intéressant à l'horizon 2040.

**La mise en œuvre du SDRIF-E pourrait également être l'occasion de revisiter certains projets**, notamment le Grand Paris Express et la liaison Saclay-Versailles de la ligne 18, qui ne devrait pas être une priorité selon la FNAUT.

Concernant les autres besoins en infrastructures, **le maillage du réseau est à poursuivre, particulièrement avec la ligne 15**. Un certain nombre de projets de prolongement de métro pourraient être envisagés pour compléter le réseau existant et offrir des alternatives de trajet en cas d'incident.

De plus, **le développement de transports en commun propres dans la Petite Couronne doit être maintenu**. De fait, des lignes structurantes et propres (bus et tramway) sont nécessaires dans tous les bassins de vie. L'intermodalité est aujourd'hui difficile à organiser, compte-tenu de la rareté foncière. Il faudrait davantage de pression pour que les espaces publics soient utilisés pour les gares routières et les stationnements vélo.

Enfin, pour développer l'intermodalité aux franges de l'Île-de-France, la coordination avec les régions voisines devrait être renforcée pour favoriser le partage des infrastructures.

#### **Intervention de Sylvie CHARLES, Directrice générale de SNCF Transilien :**

Compte tenu de la cherté des logements et de la concentration des emplois dans le centre de la Région, les déplacements quotidiens domicile-travail sont très importants (68% des emplois sont concentrés sur 6% du territoire). Par conséquent, les réseaux de transport sont souvent saturés en Petite Couronne et à Paris en heure de pointe.

La mise en service du Grand Paris Express (GPE) et notamment de la ligne 15 permettront d'atténuer cette suroccupation. Cependant, **la question essentielle pour réduire la saturation des transports est celle du polycentrisme**. Le projet du Grand Paris Express a été conçu avec une vision : lier 8 grands territoires économiques. Cette vision ne devrait pas être occultée car **les nouveaux transports ne pourront pas absorber tous les déplacements dans une région où l'emploi resterait centralisé à Paris et les logements davantage en périphérie**. Par exemple, sur l'axe Nord Sud, il est vrai que le projet Nexteo est lancé pour fiabiliser l'offre. Mais si la demande continue de se concentrer sur cet axe le projet sera forcément une réponse insuffisante au problème.

Un phénomène important qui réduit les déplacements est le développement du télétravail. 55% des actifs qui utilisent le Transilien sont en télétravail, et ils le sont en moyenne 2,4 jours par semaine. En moyenne, les déplacements ont baissé de 10% ce qui peut être vu comme une bonne chose. Cela pourrait être optimisé par une meilleure répartition des jours de télétravail dans la semaine. Pour autant, il faut continuer d'investir dans l'infrastructure pour augmenter sa capacité, notamment sur les axes est-ouest et nord-sud.

**D'ici 2040, les Franciliens profiteront des mégaprojets lancés avant 2010**, dont la ligne 16 du GPE qui soulagera notamment le RER B. Pour une pleine efficacité, la Région devra

accompagner le développement d'interconnexions fluides avec le réseau existant. Ce sera le cas également pour la ligne 15 et EOLE avec des flux importants vers La Défense.

Les enjeux du transport ferroviaire en 2040 pour décarboner les mobilités en Ile-de-France résident également dans une attention soutenue au traitement du premier et du dernier kilomètre. L'accessibilité et l'intermodalité des gares devra être améliorée selon tous les modes d'accessibilité (pistes cyclables et stationnement pour les vélos, stationnement pour les voitures mais aussi accès piéton). Il y a là un vaste travail à développer pour les opérateurs et l'autorité organisatrice des transports, en lien avec les collectivités en charge de la voirie.

### Intervention de Gaëlle SCHAUNER, Directrice du département Ville Durable au CEREMA :

L'ensemble des fonctionnalités urbaines, dont la logistique, sont un élément clé de l'organisation spatiale. **La nouvelle stratégie fret et logistique de la Région vise à contribuer à une logistique plus durable** en matière d'aménagement, de décarbonation des flottes et de localisation.

Aujourd'hui, les grands enjeux pour la logistique sont :

- **Le manque de connaissance des flux logistiques** : suivi national des flux départementaux et régionaux insuffisant, une flotte avec pavillon étranger de plus en plus prégnante, pas de référencement de l'activité (code NAF), etc.
- **Le dernier kilomètre** : la livraison colis en plein essor ;
- **Un maillage de distribution d'énergies décarbonées à renforcer** en lien avec les autres régions ;
- **Le manque de personnel qualifié** : souvent la localisation du personnel ne correspond pas à la localisation des activités ;
- **Vers un foncier plus rare et plus coûteux** compte-tenu des objectifs ZAN et du changement climatique ;
- **Un bâtiment logistique peu vertueux** : patrimoine vieillissant, matériaux peu durables, peu de multifonctionnalité dans les bâtiments ;
- **La congestion et l'augmentation des kilomètres parcourus** : pollution de l'air, surconsommation d'énergie (coût, disponibilité de la ressource, etc.) .

Au regard de ces enjeux, la nouvelle stratégie fret et logistique régionale s'articule autour de trois axes principaux :

- **Mieux connaître pour mieux agir** avec la Création d'un observatoire régional du fret et de la logistique ;
- **Assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques (logistique fluviale, maillage d'infrastructures permettant plus de massification et de multimodalité, réseau de points d'avitaillement en carburant alternatif ;**
- **Planifier et aménager**, en lien avec le SDRIF-Environnemental, le plan de mobilité Ile de France (PDMIF) et les dispositifs de soutien à l'aménagement durable. En particulier, la prise en compte des impacts environnementaux doit être intégrée dès l'amont dans la conduite des projets logistiques.

## Deuxième séquence : Restitution des ateliers

Dans la deuxième séquence de la conférence, les intervenants de l'Institut Paris Région et les grands témoins ont restitué les ateliers de travail.

### Restitution de l'atelier 1 : Quel réseau de transport ferroviaire pour les franciliens en 2040 ?

**Kamel OULD-SAID, Directeur Intermodalité, Services, Marketing chez Ile-de-France Mobilités**

L'atelier a principalement travaillé sur l'intégration des gares aux villes. Les sujets qui sont ressortis des échanges sont :

- **La qualité des correspondances et l'amélioration de l'intermodalité :**
  - Les gares doivent faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre
  - Une gare qui améliore les correspondances dans la ville prévoit un certain nombre de services dans et autour de la gare (accès aux VTC et taxi en zone dense, facilitation de la marche à pied, etc.). Un travail avec les collectivités est nécessaire pour aménager l'espace public et assurer le continuum des services.
- **La simplification de la gouvernance des gares :**
  - Compte-tenu de la multiplicité des acteurs en charge de l'aménagement des gares et des quartiers de gare (collectivités, opérateurs de transport et opérateurs fonciers), la gouvernance des projets s'avère complexe.
- **La rareté du foncier :**
  - Ce sujet est essentiel pour l'intégration des gares aux villes. Le foncier est nécessaire pour construire la fonction transport des gares mais aussi pour leur intégration dans l'environnement (création des espaces verts, reconstitution des places publiques, etc.)
- **Le rayonnement de l'Île-de-France :**
  - Les transports doivent être pensés pour les Franciliens, mais aussi pour les touristes. Il faut faciliter les déplacements des touristes dans la région.

### Restitution de l'atelier 2 : Vers des mobilités routières décarbonées et décongestionnées

**Jean COLDEFY, directeur du programme transitions et mobilités chez ATEC ITS France**

La question centrale de cet atelier portait sur la **transformation des grandes voiries routières pour décarboner les mobilités**.

Les idées suivantes ont été évoquées :

- Ce sont les territoires de grande couronne qui sont les plus dépendants à l'usage de la voiture individuelle. Il faudrait en particulier **renforcer l'offre de transports en commun dans les territoires pour desservir les zones d'activité** ;
- Le changement de l'usage de la route est essentiel pour décarboner les mobilités. Par exemple, **créer des voies dédiées au co-voiturage et aux transports en commun** ;

- Le **transfert de compétence des voiries à la Région** a été mentionné comme pouvant apporter un gain en matière d'homogénéité et d'efficacité de la gestion des routes ;
- Le **système de transport un commun pourrait être financé par la monétisation de l'usage de route.**

Restitution de l'atelier 3 : Quelles conditions pour développer les mobilités actives ?

**Louis BELENFANT, directeur du Collectif Vélo IDF**

L'atelier s'est intéressé aux difficultés auxquelles se confrontent les utilisateurs de vélo en Ile-de-France. Les principales difficultés à cet égard sont :

- L'absence d'infrastructures continues pour le vélo (**discontinuité de pistes cyclable**) ;
- **L'absence de stationnements sécurisés** pour le vélo notamment près des gares ;
- Le différentiel de vitesse sur les routes départementales qui rend la pratique du vélo dangereuse en zone rurale.

Des solutions ont été évoquées pour répondre à ces enjeux :

- Créer un réseau cyclable continu et sécurisé, dont le **RER V** ;
- **Sécuriser les intersections** les plus anxiogènes ;
- Installer des stationnements près des gares pour **promouvoir l'intermodalité** ;
- **Dédier certaines routes à l'usage exclusif des mobilités actives** afin de rendre le vélo plus compétitif par rapport à la voiture.

Restitution de l'atelier 4 : Comment mieux accompagner l'organisation de la logistique ?

**Constance MARECHAL DEREU, directrice générale de France Logistique**

En matière de mobilité des marchandises, les acteurs sont confrontés à des problématiques d'articulation entre les flux et les stocks - infrastructures de transports et bâtiments. Compte-tenu de la difficulté de projeter l'évolution des besoins à l'horizon 2040, les discussions ont porté sur l'état des lieux des besoins actuels de la logistique en Ile-de-France. En première approche, les besoins à long terme devraient rester élevés, voire augmenter, en lien avec l'augmentation de la population francilienne, la réindustrialisation, les circuits courts et l'économie circulaire.

Les idées proposées ont été majoritairement consensuelles :

- **Sanctuariser les infrastructures** de logistique existantes ;
- **Verdir la logistique** doit se réfléchir dans l'articulation des infrastructures de stockage et de flux (réduire le nombre de km parcourus peut conduire à ajouter des lieux d'éclatement/regroupement des flux) et aux différentes échelles ;
- **La décarbonation du transport est plurielle** : accompagner la transition énergétique des poids-lourds (avec des besoins fonciers pour l'avitaillement), dépasser les freins pour le développement des modes massifiés (ferroviaire, fluvial) et développer la cyclologistique (pour les flux de faibles volumes et les livraisons en ville) ;
- **Dimensionner les aires de livraison** pour réduire les nuisances.